

GEFLE-DALA

JÄRNVÄGAR

1855-1908

—

# GEFLE-DALA JÄRNVÄGAR

◦ 1855-1908 ◦

## Ur Trafikverkets museers samlingar

Sveriges Järnvägsmuseum  
Digitaliserad 2015



B. HAGBERG



GEFLE-DALA JÄRNVÄGAR

• 1855-1908 •

B. HAGBERG





*Ex libris*  
PRO PROGRESSIONE.



*Bernhard Hagberg*













1.  
cd4bc

# GEFLE—DALA JÄRNVÄGAR

1855—1908.

## HISTORIK

UTARBETAD PÅ UPPDRAG AF  
GEFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAGS DIREKTION  
TILL FEMTIOÅRS DAGEN AF JÄRNVÄGENS  
ÖPPNANDE FÖR TRAFIK TILL FALUN  
AF  
BYRÄDIREKTÖR B. HAGBERG.





## INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

### GEFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

	Sid.		Sid.
<i>Banans förhistoria</i> .....	9—55	Rikets ständers åren 1853—1854 behandling af	
Undersökningarne till och med år 1850 för bättre transportmedel Gefle—Dalarne .....	10	begärd låneunderstöd .....	30
Penningmedels anskaffande för järnvägsanläggning från Gefle till Falun .....	15	Koncessionen å järnvägsanläggningen .....	45
Rikets ständers åren 1850—1851 behandling af begärd lånegaranti .....	27	Aktieteckningen .....	51
Arbetet mellan riksmötena 1851—1853 .....	29	Bolagets konstituerande .....	52
		<i>Banbyggnaden</i> .....	56—69
		<i>Inviqningshögtidligheterna</i> .....	70—74

### FALUN—RÄTTVIK—MORA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

<i>Banans förhistoria</i> .....	79—85	<i>Banbyggnaden Mora Noret—Mora</i> .....	95—97
<i>Banbyggnaden Falun—Orsa</i> .....	86—89	<i>Förvärf af Mora—Elfdalens järnväg</i> .....	98—101
<i>Inviqningen</i> .....	90—94		

### FALUN—VÄSTERDALARNES JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

<i>Banans förhistoria</i> .....	107—110	<i>Banbyggnaden</i> .....	111—115
---------------------------------	---------	---------------------------	---------

### GEFLE—DALA JÄRNVÄGAR.

<i>Administration</i> .....	121—150	<i>Rullande materiel och verkstäder</i> .....	199—210
Direktion .....	121	Rullande materiel .....	199
Bolagsordningens förändringar .....	124	Verkstäderna .....	208
Aktier och utdelning .....	128	<i>Trafik</i> .....	211—237
Lån .....	133	Tåganordningar .....	214
Aktieköp i Rättviks- och Västerdalsbanorna .....	139	Taxeförhållanden .....	218
Afdelningschefer .....	147	Posttransport .....	225
Tillgångar och skulder .....	149	Telegraf och telefon .....	233
<i>Bokföring, kassa och kontroll</i> .....	151—154	Växlings-, öfverförings- och transportafgifter	
<i>Föreningsstationerna</i> .....	155—176	inom stationerna .....	235
Gefle station .....	157	Sidobanor, nya stationer och hållplatser .....	236
Gefle norra station .....	162	<i>Löneförhållanden</i> .....	238—245
Hagström station .....	162	<i>Hotellen och ångbåten</i> .....	246—250
Storvik station .....	164	Hotell Fenix i Gefle .....	246
Falun station .....	166	Turisthotellet i Rättvik .....	247
Mora Noret och Mora stationer .....	171	Järnvägshotellet i Orsa .....	249
Orsa station .....	172	Ångbåten Rättvik .....	249
Tisken mötesplats .....	174	<i>Pensionskassor</i> .....	251—261
Repbäcken station .....	175	Gefle—Dala järnvägs pensionsinrättning .....	252
Björbo station .....	175	Gefle—Dala järnvägs änke- och pupillkassa .....	255
<i>Bana och anläggningar</i> .....	177—198	Gefle—Dala järnvägs pensionskassa .....	259
Banan .....	177	<i>Trafiksammanslutningen</i> .....	262—268
Broar .....	184	<i>Minnesfesten</i> .....	269—271
Signalinrättningar .....	189	<i>Grafiska framställningar</i> .....	274—278
Nyanläggningar .....	190		





**GEFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.**

**BANDELEN GEFLE—FALUN.**





**G**EFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG bildades i Gefle den 5 mars 1855. Bolagsordningen fastställdes af Kungl. Maj:t den 8 maj 1855, och järnvägsarbetet påbörjades den 29 maj 1855.

För allmän trafik uppläts linjen Gefle—Kungsgården (32 kilometer) den 10 augusti 1857, Kungsgården—nuvarande Öfre Storvik (8 kilometer) den 7 juni 1858, nuvarande Öfre Storvik—Robertsholm (15 kilometer) den 13 augusti 1858 samt Robertsholm—Falun (37 kilometer) den 13 juli 1859, hvilken sistnämnda dag banan således i sin helhet öppnades för allmän trafik.

Banans längd från förutvarande stationshusets vid Gefle norra midt till stationshusets i Falun midt är 91,682 kilometer. Den genomlöper med 61,670 kilometer Gestrkland och 30,012 kilometer Dalarne, fördelad på följande kommuner, nämligen inom Gestrkland: Gefle stad med 1,904 kilometer, Hille socken 1,686 kilometer, Valbo socken 13,756 kilometer, Högbo socken 6 kilometer, Ofvansjö socken 21,328 kilometer och Torsåker socken 16,996 kilometer, samt inom Dalarne: Husby socken 3,326 kilometer, Stora Skedvi socken 3,766 kilometer, Vika socken 17,649 kilometer, Kopparberg socken 4,032 kilometer och Falun stad 1,239 kilometer.

Högsta höjd öfver hafvet är strax väster om Ryggen mötesplats och uppgår till 220,4 meter.

Förenande Gefleborgs och Kopparbergs läns bägge residensstäder har banan kraftigt och i högst afsevärd grad lyft dessa städers utveckling samt varit för provinserna Gestrkland och Dalarne af utomordentligt stort gagn.

Fastän under sina första sexton år utan förbindelse med andra järnvägar arbetade banan sig ändock under denna tid fram till rätt betydande inkomster.

Den 6 september 1875 förbands Gefle—Dala järnväg med Uppsala—Gefle järnväg medelst järnvägsbron öfver Gasleån och ett sammanbindningsspår från bron till Gefle norra station.

Den 6 september 1875 öppnades norra stambanan till Storvik, hvarigenom järnvägen kom i direkt förbindelse med Sveriges statsbanor.

Den 31 december 1875, då linjen Falun—Ludvika öppnades, anslöts järnvägen till Bergslagerernas järnvägar.

Sedermåra öppnades:

den 15 oktober 1884 Gefle—Ockelbo järnväg,

den 12 november 1889 linjen Falun—Sågmyra af Falun—Rättvik—Mora järnväg,

den 22 december 1900 Sala—Gysinge—Gefle järnväg och

den 23 juni 1904 linjen Falun—Repbäcken af Falun—Västerdalarnes järnväg.

Från banlinjen Gefle—Falun utgå dessutom följande sidobanor:

från Hofors till Hofors bruk, öppnad den 17 oktober 1866,

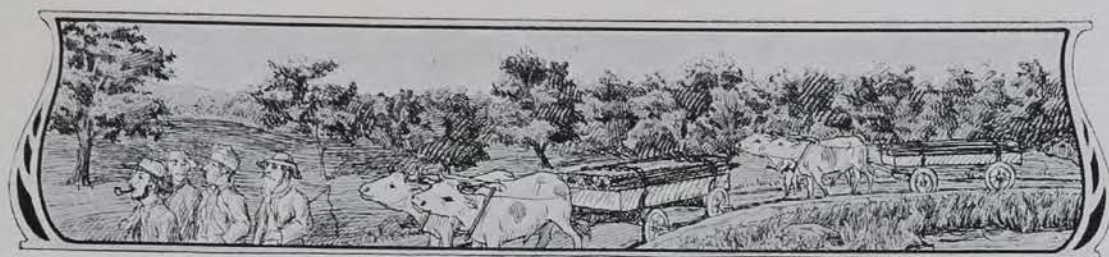
från Forsbacka till Forsbacka bruk, öppnad den 29 november 1871, och

från Håde till Mackmyra bruk, öppnad den 10 november 1890.

Därjämte har smalspårig bana under aderton års tid trafikerats från Born till Glaså (Engelsfors bruk). Denna bana öppnades för hästrafik under år 1874, för lokomotivtrafik under år 1880. Trafikeringen af banan upphörde under november månad 1891, hvarefter banan efter hand upprefs.







## BANANS FÖRHISTORIA.



Redan långt tillbaka i tiden, innan någon järnväg ännu var i vårt land påtänkt, hade behovet af bättre kommunikationsleder än de med tunga foror belastade, höst och vår djupspariga och nästan ofarbara landsvägarne mycket kraftigt gifvit sig tillkänna i Gefle och de väster där-om belägna landsdelar, som till stapelstaden Gefle afsatte sina produkter och därifrån hämtade sina förnödenheter. Detta sätt att på landsvägarne framföra godstrafik verkställdes af forbönder och försiggick under hela året, likväl i mindre omfattning under höbärgnings- och skördetiden, då folk och dragare behöfdes hemma. Hela veckan och ibland längre tid kunde forbonden ligga borta från hemmet. Han medförde alltid mat för sig och hö för dragaren för hela resan. Natthärbärge togs på vissa bestämda ställen utefter vägen, hvilka benämndes "bondqvarter". I allmänhet slöto forbönderna sig tillsammans på landsvägarne, hvadan det var vanligt, att 20 till 40 foror körde omedelbart efter hvarandra. Möte på landsvägen mellan en forkörning och andra åkande kunde vara riskabelt nog för de senare, då forbönderna aldrig körde ur spåret, vare sig de kunde göra det eller icke. Då fororna framkommo till Gefle, hvilket i regel skedde vid 3- å 4-tiden på morgonen, väcktes alla, hvilka bodde vid den stråkväg, som användes af forbönderna, af bullret på stadens kullerstenslagda och betydligt ojämna gator samt af stångjärnets slamrande i kärrorna och på gatstenarne. Fororna aflevererades i Gefle till vederbörande kommissionär, benämnd "faktor". Sedan fora aflastats, togs återfora hem eller, som den benämndes, "bakfora", bestående af saltvaror, specerier, läder och förnödenheter i allmänhet från stadens handlande. På landsbygden förekommo nämligen den tiden landthandlande ganska sällsynt. Vanligtvis begagnades hästar för dessa körslor men från en del af järnbruken äfven oxar.

Emellertid framstod det under årens lopp allt mer och mer tydligt, att detta transportsätt blef för dyrt, kräfde allt för lång tid för varornas framförande och tog bort arbetskraft från jordbruket, hvarigenom jorden utmagrades och hemmanens skötsel försumrades, hvarföre åt-



skilliga förslag till öfvervinnande af dessa olägenheter gång efter annan framkastades. Bland annat ifrågasattes till en början att medelst kanal förbinda Storsjön med hafvet; sedan tänkte man sig att äfven anlägga kanal ifrån Storsjön till någon lämplig plats vid Dalälven eller ock från Storsjön till sjön Runn.

Härigenom skulle man sålunda sjöledes kunna komma från Gefle till Dalarne, men de stora kostnader, som dylika företag måste kräfvat, afskräckte vid dessa tidpunkter till och med från all undersökning om *möjligheten* af deras utförande.



Forkörning å stora landsvägen från Dalarne till Gefle.

#### UNDERSÖKNINGARNE TILL OCH MED ÅR 1850 FÖR BÄTTRE TRANSPORTMEDEL GEFLE—DALARNE.

Sedan järnvägar börjat anläggas i andra länder och nyttan af dylika bättre kommunikationsleder för de till järnbanorna gränsande orterna kunnat påvisas, mognade efterhand de under årens lopp hos bruksidkare i Gestrkland och affärsmän i Gefle närda tankarne att få till stånd en järnbana mellan Gefle och Forsbacka bruk vid Storsjöns utlopp. För att utröna möjligheten af en dylik byggnad lämnade trenne för saken intresserade personer, nämligen presidenten friherre C. J. af Nordin å Forsbacka bruk, brukspatronen T. Petré å Hofors och Hammarby bruk samt grosshandlaren H. W. Eckhoff i Gefle, år 1841 i uppdrag åt landtmätaren i Söderhamn S. P. Bergman att undersöka möjligheten af och beräkna kostnaden för en järnvägsanläggning för hästdrift mellan Gefle stad och Storsjön i Gestrkland samt i samband därmed en båtled mellan Storsjön och sjön Ottnaren till Torsåkers kyrka, och varorna därifrån föras först på båt till Öfre

Forsbacka samt vidare på järnväg till Gefle. Den verkställda undersökningen vitsordade utförbarheten af detta företag.



*C. J. Nordin.*



*T. Petré.*



*H. W. Eckhoff.*



Kostnadsförslaget slutade på följande summor:

för järnvägsanläggningen .....	riksdaler banko <sup>1)</sup>	133 333: 16
för segelledsanläggningen trenne alternativ:		
första alternativet med två slussar vid Hammarby .....	„ „	91 784: 14
andra alternativet med en sluss vid Hammarby och en sluss vid Gafvelhyttan norr om ån .....	„ „	103 765: 8
tredje alternativet med en sluss vid Hammarby och en sluss vid Gafvelhyttan söder om vattendraget .....	„ „	102 855: 25

Emellertid insåg man, att en sådan transportled endast ofullkomligt skulle uppfylla sitt ändamål, enär större delen af de effekter, för hvilkas forsling transportleden var afsedd, måste föras än på landsväg, än på båt och än på järnväg — sålunda två omlastningar på en väglängd af 4 till 5 mil.

Nästa tanke blef då att med bibehållande af Storsjöns vattenkommunikation såsom mellanlänk äfven anlägga järnväg väster om densamma genom Torsåkers socken, där Gestriklands betydligaste järntillverkning då bedrefs. Äfven denna kommunikationsplan led af det felet, att tvenne omlastningar måste ifrågakomma, men vägen var dock åtskilligt bekvämare och erbjöd vidsträcktare transportmöjligheter. Emellertid utvecklades denna tanke så småningom ytterligare och ledde slutligen till planen om järnvägens utsträckning förbi Storsjön ända fram till Falun. Detta var stora och djärfva planer, som måste noga begrundas under flere år, innan de kunde omsättas i verklighet. Förslagen omfattades likväl med särdeles värme både i Gestrikland och Dalarne. Man hade nämligen i våra bygder fått kännedom om, att åtskilliga mindre järnvägsföretag med lyckligt resultat utförts eller planerats i Värmland, såsom Fryksta järnvägsaktiebolags bana, Kristinehamn—Sjöändans järnväg, Lillfors—Storfors och Kroppa järnvägar m. fl., hvilka banor emellertid alla voro smalspåriga och vid den tiden drefvos som hästbanor. De gjorda anläggningarna hade likväl visat sig lämna stor vinst i tid och pengar framför forkörningen.

Slutligen, då man sålunda fått klart för sig det alltmer stegrade intresset för företaget, föranstaltade ägaren af Forsbacka bruk, friherre C. J. af Nordin, ägaren af Hofors och Hammarby bruk brukspatronen T. Petré och landshöfdingen i Gefleborgs län Lars Magnus Lagerheim<sup>2)</sup> om ett sammanträde, som hölls den 19 januari 1850 å Gefle slott, för att behandla de under årens lopp framkomna förslagen. Vid detta sammanträde närvaro äfven Gefle handelsförenings ombud rådmannen Eric Dan. Grape, inspektoren Aug. Lundeberg på Forsbacka bruk, bergmästaren Lars Zachrisson och grufverättens ombud geschwornern G. A. Lundhquist i Falun. Sedan frågan om ett bolags bildande för anläggande af bättre kommunikationsled från Gefle till Dalarne enligt under årens lopp framkomna olika förslag blifvit behandlad, uttalade man sig för förslaget om järnväg hela vägen från Gefle till Falun såsom det lämpligaste, och beslöt man att söka under sommaren 1850 åstadkomma en af skicklig person utförd undersökning om möjligheten af samt kostnaden och lämpligaste sträckningen för en järnbana dels

<sup>1)</sup> Summorna ökas med 50 procent för att erhålla kronor.

<sup>2)</sup> Landshöfding i Gefleborgs län 1843—1853.







myckenhet transporteras på järnbanan till Dalarne och hafvet. Slutligen framhölls önskvärdheten af att järnbanan blefve dragen så vidt möjligt kortaste vägen mellan de bägge städerna. Beträffande kostnaderna ansågs, att erfarenhet kunde hämtas från anläggningarne af banorna i Värmland. Såsom lämplig person att göra undersökningen tänkte man sig ingenjören för järnvägen mellan Kristinehamn och Sjöändan, kaptenen vid flottans mekaniska kår C. E. Norström, och skulle underhandlingar inledas med honom om undersökningens snara företagande och kostnadsförslags upprättande. Vid af kommitterade den 16 mars 1850 hållet nytt sammanträde å Gefle slott beslöts anmoda kapten C. E. Norström att, biträdd af kaptenen och kommissionslandtmätaren i Gefleborgs län S. P. Bergman, under försommaren taga lokalförhållandena i ögonsikte för närmare bestämning af den sträckning, järnvägen mellan de båda städerna kunde anses lämpligast böra taga, samt därpå afgifva utlåtande härom till kommittéens ompröfvande. Detta verkställdes, hvarefter utstakning, avvägning och planmätning gjordes under sommarens lopp, och kunde kapten Norström under november månad 1850 till kommitterade öfverlämna upprättad plan och tvenne kostnadsförslag öfver anläggande af järnväg mellan Gefle och Falun, det ena afseende järnväg för lokomotiv med enkelt spår af 4 fot och 10 tums vidd, det andra järnväg för hästkraft med enkelt spår af 4 fots vidd. I lokomotivjärnvägens utrustning var inberäknad följande transportmateriel: 6 lokomotiv, 12 personvagnar, 6 paketvagnar, 150 lastvagnar och 4 snöplogar, och i hästjärnvägens utrustning 550 transportvagnar med fjädrar och metallager. Undersökningen ådagalade också, att den rakaste sträckningen mellan bägge städerna erbjöd jämnare mark för anläggningen än någondera af de befintliga landsvägarne genom Svärdsjö eller Husby socknar.



„Rapphöna“ (kärra) från 1850-talet.

Denna undersökning kostade 8 864: 24 riksdaler banko, hvilket belopp åstadkoms sålunda:		
grufverätten i Falun enligt Kungl. bergskollegiets bifall .....	riksdaler banko	2 500: —
enskilda personer i Falun .....	„ „	1 853: 8
enskilda personer och föreningar i Gefle .....	„ „	3 644: 32
bruken utefter blifvande järnvägen .....	„ „	866: 32

En jämförelse mellan de bägge förslagen visar följande kostnader:

	för lokomotiv riksdaler banko	för hästkraft riksdaler banko
expropriationskostnader och stängsel m. m. ....	81 650: —	81 650: —
jordgräfningar och jordflyttningar .....	243 010: —	279 350: —
bergsprängningar .....	58 600: —	38 100: —
diverse arbeten för banvallens formerande .....	9 066: —	9 066: —
öfverbyggnaden, innefattande ballast, sliprar, räls, plåtar, dubbar, spårväxlingar och landsvägsöfvergångar, samt nedläggning däraf	1 056 420: —	638 406: 32
broar 11 st., alla af trä .....	32 314: 32	29 082: —
	Transport 1 481 060: 32	1 075 654: 32



	Transport	1 481 060: 32	1 075 654: 32
kulvertar och afloppstrummor .....		31 006: —	31 006: —
vägomläggningar och nya vägars anläggande .....		12 166: 32	27 000: —
byggnader, innefattande ej allenast nödiga byggnader å bangårdar och mellanstationer utan ock banvaktarebostäder m. m.		226 700: —	103 444: —
redskap och maskinerier .....		53 066: —	21 895: 16
transportmateriel .....		196 000: 32	165 000: —
diverse utgifter för arbetsredskap, provisionella byggnader, transporter, förvaltningskostnader och ingenjörsarfvodet m. m. ...		300 000: —	142 400: —
5 procent å arbeidskostnaden för oförutsedda händelser .....		100 000: —	71 200: —
	Riksdaler banko	2 400 000: —	1 637 600: —



Kalesch från 1850-talet.

Den vid samma tidpunkt, november 1850, uppgjorda trafikberäkningen utvisade en beräknad transport från Falun till Gefle af 250 000 skeppund<sup>1)</sup> (viktualievikt) per år och från Gefle till Falun 100 000 skeppund äfvensom 60 000 resande per år mellan järnvägens ändpunkter.

Å *lokomotivbana* med beräknad verksamhet under 300 arbetsdagar per år utgör transporten från Falun till Gefle 830 skeppund per dag och från Gefle till Falun 330 skeppund per dag. Härtill beräknades som behöfliga

tvenne tåg dagligen i hvardera riktningen, ett på förmiddagen och ett på eftermiddagen, med 17 lastvagnar, 1 paketvagn och 2 passagerarevagnar eller sammanlagdt 20 vagnar i hvarje tåg. Kostnaderna för att trafikera banan beräknades sålunda:

för bränsle samt lokomotivens och vagnarnas underhåll jämte nödigt manskap för hvarje tåg af 20 vagnar 2: 32 riksdaler banko per svensk mil, d. v. s. för 36 mil per dag och 300 dagar = 10 800 mil per år .....	28 800: —
för snöplogning och extra tåg .....	1 200: —
underhållskostnader för anläggningen i öfrigt, beräknade till omkring 4 procent å byggnadskostnaden .....	100 000: —

Riksdaler banko 130 000: —

Å *hästbana* med beräknad transport under 150 dagar per år utgör transporten från Falun till Gefle 1 660 skeppund per dag och från Gefle till Falun 660 skeppund per dag. Härtill ansågos som erforderliga 332 lastvagnar i oafbruten gång med 332 hästar, då hvarje häst med lass beräknades gå halfva vägen mellan Gefle och Falun eller 4 1/2 mil per dag. Kostnaden för hästbanans trafikering beräknades till:

332 hästar 4 1/2 mils väg 150 dagar eller 1 494 mil per dag = 224 100 mil per år å 16 skilling banko per mil för hvarje häst .....	74 700: —
498 vagnförare dagligen 150 dagar eller 74 700 dagar å 32 skilling banko .....	49 800: —
underhållskostnader för anläggningen i öfrigt, beräknade till omkring 4 procent å byggnadskostnaden .....	66 000: —

Riksdaler banko 190 500: —

<sup>1)</sup> Multiplieras med 170 för att erhålla kilogram.



Sålunda visade dessa kalkyler, att transporterne å hästbanan utföllo betydligt dyrare per skeppund än å lokomotivbanan, hvartill kom, att å hästbanan någon resandetransport icke kunde ifrågakomma. Transporterna kunde därjämte å hästbanan försiggå endast under sommarmånaderna, då däremot lokomotivbanan kunde trafikeras hela året. Tanken på byggande af en hästbana sköts därför åt sidan, och ansågs "ångkraftens användande vara så fördelaktig, att banans inrättande för detta ändamål bör äga företrädet."

#### **PENNINGEMEDELS ANSKAFFANDE FÖR JÄRNVÄGSANLÄGGNING FRÅN GEFLE TILL FALUN.**

Så långt hade det förberedande arbetet blifvit framfördt, och närmast kom nu frågan om att skaffa det erforderliga kapitalet. I detta afseende framträdde emellertid svårigheter, som visade sig måhända ännu större än någonsin förut. Visserligen hänvisades till erfarenheterna från främmande länder om den oväntade stegring i produktionen, som skett i de orter, genom hvilka järnvägar blifvit dragna. Äfven framhölls, att nationalförmögenheten ligger i tillväxten af den odlade jorden, i boskapsskötselns ökande, i nya byggnaders uppförande, i ökad bergs- och bruksdrift, i nya fabriker samt utveckling af handverk och huslöjd, hvarigenom tillgången på alla slags förbrukningsartiklar blir större, och hvilket allt höjer det allmänna väståndet. Allt detta och många andra talande skäl framlades och behjärtades äfven af många, men icke för ty insåg man till fullo, huru svårt för att icke säga omöjligt det var att åstadkomma ett så högst betydande kapital som öfver 3 1/2 million riksdaler riksmünt. Härigenom skulle det ju blifva nödvändigt att från de bestående näringarne draga kapital, som voro behöfliga för dessas främjande, och något sådant vågade man icke inlåta sig på. Om också järnvägsanläggningen, som man sade och sökte bevisa, redan från början blefve vinstgifvande, så öfversteg likväl en så afsevärd kostnad för byggnadens utförande enskildas krafter. Betydande bidrag i en eller annan form måste sålunda, om anläggningen skulle komma till stånd, anskaffas från annat håll än från de orter, hvilka närmast voro intresserade för företagens tillkomst. Efter frågans betraktande från alla sidor stannade man slutligen vid det beslutet att hos rikets ständer göra framställning om, att staten ville förbinda sig till att under 20 år garantera lån mot låg ränta och årlig amortering å hela det kapital, som erfordrades för anläggningen, hvarefter, ansåg man, kapitalet utan allt för stor svårighet borde kunna anskaffas genom inrikes eller utrikes lån. Till den ändan gjordes hos Konungen den 14 april 1851 följande ansökan:

#### **\*STORMÄGTIGSTE, ALLERNÄDIGSTE KONUNG!**

Stora Kopparbergs Höfdingdöme är genom sin aflägsenhet från hafvet, sitt hårda klimat och ringa odling ett af Sverges mest vanlottade landskap.

Dalarnes innebyggare har det oakadt från fornda tider haft rykte för arbetsamhet, duglighet, laglydnad och en stilla förnöjsamhet. Under århundraden lärde han sig kämpa mot den ofta återkommande hungersnöden. Under otrolig brist och ansträngning ha generationerne genomgått de många och hårda profven, länge, och ännu temligen allmänt bibehållande sin manliga kraft. Men under vandringar till sydligare landskap, under sökande efter det tordiga bröd, som en njugg natur så ofta nekade honom på den egna tegeu — undgick slutligen Dalkarlen, lika litet



som någon annan, i dylik belägenhet, det förderliga gifvet af vekligare grannars laster. I denna dubbla strid, mot den gamla nöden och den nya fienden, dukade han allt oftare under. Missväxternas eländen i hans egna trakter hafva sedan städse gjort Konung och Ständer djupa bekymmer och högt påkallat allmän, ej mindre än enskild hjälp och välgörenhet. Beklagligen och, enligt hvad af Landshöfdingens sednaste femårsberättelse inhemtas, "ehuru, i den mon åkerbruket genom odlingar utvidgats, spanmåls-afkastningen ökats", lärar likväl denna, "åtminstone hvad de öfre läns-delarne beträffar, nu icke mera än tillförne närma sig till motsvarighet af behovet", hvarföre Landshöfdingen äfven yttrar, att "efter svagare skördar eller missväxt behovet af spanmål från andra orter fortfarande är så stort, att Statens undsättning är oundviklig".

Fahlu Län är till storleken det 4:de i Riket, eller, enligt Forsells Statistik, omkring 278 kvadrat-mil, af hvilka 228 äro skog, utmark och berg, så att Länet äfven i afseende på skogsvidden är det största näst Norr- och Vesterbottens samt Jemtlands. Om  $\frac{1}{8}$ -del afdrages för den del af Dalarne, som utgöres af berg eller ligger på mer än 2 000 fots höjd öfver hafvet, återstå dock 200 kvadrat-mil skogbärande mark. Folkmängden var år 1844 omkring 500 per kvadrat-mil och endast 4 län voro glesare bebyggda, nämligen Norr- och Vesterbottens, Vester-Norrlands och Jemtlands, af hvilka det förstnämnde endast hade 63 människor på kvadrat-milen. År 1848 hade folk-mängden i Dalarne ökats till 524 på kvadrat-milen. Många delar af Länet kunna med förmon odlas; men sådant har hittills blott i obetydlig mon kunnat verkställas, i anseende till folkets fattigdom och ovana vid nya företag. Genom Agronomerna Stephens och Johnson äro betydliga odlings-tillfällen anvisade, och har, enligt förberörda femårsberättelse, någon del deraf blifvit odlad med den framgång, "att lofvande skördar funnits växa å den mark, man förut med möda kunnat öfvervada"; men sedan de för utdikningar m. m. anvisade Stats-medel blifvit medtagna, kan numera den medellösa befolkningen ej fortsätta de påbörjade arbetena, så mycket beklagligare, som vidsträckt myrödlings-tillfällen förefinnas såväl i Näs och Jerna socknar af Vester- som i Mora socken af Österdalarne, samt i Stora Schedvi och Wika — oberäknadt vigtiga sjösänkings-arbeten i Sundborn och Svärdsjö.

Om derföre jordbruket är aldeles för otillräckligt för en så stor och starkt tilltagande befolkning, så gäller sådant nästan i ännu högre grad i afseende på bergsbruket, som visserligen redan är stort, jemnfördt med det i Rikets öfriga län, såsom producerande i medeltal under åren 1843—1847 årligen bergverks-effekter för ett värde af ej mindre än 2 294 000 Riksdaler banko; men hvilket dock är ringa i förhållande till de stora skogs-tillgångarne och de tillgängliga mineraliernas betydliga mängd. Orsaken härtill har de sednare åren uti ett stort antal fallissementer alltför mycket gifvit sig tillkänna, och kan ej vara någon annan än de svåra och långa transport-kostnaderna för rudimaterier, födoämnen och effekter. Utan att tala om den malmdigra Vesterbergslagen, som har sin utväg genom Strömsholms kanal åt Mälaren, eller om en del af Näsgårds fögderi, som likaledes ligger närmare Mälaren; så innesluta bergen i de öfriga delarne af länet utomordentliga malm-tillgångar, såsom Jernmalm uti Sätters, Svärdsjö, Stora Tuna, Åhls, Garpenbergs, Husby, Wika, Gagnäfs, Leksands och Bjursås socknar; Silfver- och Bly-malm i Stora Kopparbergs, Stora Schedvi och Rättviks m. fl. socknar; Kopparmalm i Stora Kopparbergs, Stora Schedvi, Svärdsjö, Åhls, Garpenbergs, Stora Tuna socknar o. s. v., utom massor af Zinkblände, Svafvelkis m. fl. mineralier på serskilda ställen samt Sjö- och Myrmalmer i sjön Siljan, i Orsa, Ohre, Elfdals, Lima m. fl. socknar. — Besinnar man, hvilka svårigheter, genom aflägsenhet och dermed följande långa transportkostnader, uppstålla sig för t. ex. bruken i Rättviks socken, från hvilka, ehuru belägne midt i skogarne, transporten åt öster, till hafvet, är omkring 12 mil; bruken i Ohre socken, som måste under ännu längre landtransporter söka sig en väg till Söderhamn; Långö bruk i Elfdalen, som sällan kan afsätta sitt jern annorstädes än på Norge, och detta endast med största svårighet; bruken vid Orsa-sjön och Siljan, samt i Gagnäfs, Stora Tuna m. fl. socknar, med den långa transporten till Westerås och Stockholm; bruken i Vesterdalarne, som nu nödgas med otaliga svårigheter och många omlastningar föra sina produkter till Götheborg: — så skall man utantvifvel fatta, hvilken lättnad för de redan varande bergverken och huru stor anledning till uppkomsten af nya skulle vinnas endast genom anläggning från Siljans och Runns vattensystemer till hafvet af ett nytt, lätt och framförallt mindre kostsam transportmedel!

Redan mer än en gång hafva äfven i vårt fädernesland blifvit uttalade ord sådana som dessa: "Utan möjlighet att för lindrig kostnad och på kortare tid kunna transportera arbets-produkter från de inre delarne af landet till de naturliga afsättningsorterna, är det förgäfvets att hoppas på industriellt lif och verksamhet. Nödgas producenten föra sina tungforlade effekter många mil på backiga och svåra vägar, hvarmedelst, allt annat oberäknadt, transportkostnaden blir så dyr, att nästan hela arbetsförtjänsten absorberas, så kan han icke, äfven med den största omtanka och de ihärdigaste ansträngningar, arbeta sig ur fattigdomen". — Om dessa kända, men aldrig för ofta upprepade axiomer tillämpas på Dalarne, skall dess i många afseenden låga industriella ståndpunkt — trots dess odlingstillfällen, dess skogs-tillgångar och malm-skatte — lätt förklaras, likasom äfven den olyckliga utgången vid infallande kriser af mången idog näringsidkares ansträngningar. Alla näringar hämmas eller qväfvas af de allt förtärande forlönerna.

Embetsverkens och Riksdagarnes akter innehålla mörka skildringar af den upplösning, hvilken hotar ett ur-



sprungligen kraftfullt och med många ovanliga egenskaper af naturen utrustadt folk, äfvensom uppmaningar till räddning genom andra och verksammare medel än de vanliga, eller undsättningarne och allmosorna. Dessa medel borde sökas, icke uti öfvergående utan i mera varaktiga åtgärder, som kunde bära frukter äfven i den sednaste framtid. Det första, hvarpå man också ganska riktigt i detta afseende fästet uppmärksamheten, har varit den nyss skildrade bristen på lämpliga och korta kommunikationer, hvaraf denna landsort lider. Man har ansett, att Statens uppföring för sådana ändamål skulle bära en ränta, *lämdande till framtida minskning i de hittills vanliga undsättningsbehofven.*

Vid en lätt gjord efterräkning befinnes, att Dalarne tid efter annan af allmänna medel måst understödjas med högst ansenliga summor. Från och med år 1830 hafva några vissa socknar i Dalarne, enligt uppgift från Riksgälds-Kontoret, erhållit undsättning af nära 200 000 Riksdaler banko. Enligt ett annat intyg hafva från och med år 1840 tillsammans 38 207 Rdr<sup>1)</sup> 21 Sk blifvit anslagna till vatten-afstappningar och myr-odlingar inom länet; äfvensom hit böra räknas de 39 429 Rdr, som under samma tid blifvit anvisade till diverse mindre vägomläggningar och förbättringar, hufvudsakligen för att dermed bereda folket nödig arbetsförtjänst. — Statens bidrag till Storskiftes- och Afvittrings-förrättningarne i länet utgjorde till år 1844 380 000 Riksdaler. De uppgå i närvarande stund till omkring 500 000 Riksdaler, och ändock hafva i de flesta socknar dagsverksprestationerna och serskilda kostnader blifvit för allmogen i alltför hög grad kånbara.

Till följd af riktigare åsigtter hafva anslag erhållits till förbättrande af kommunikationerna. Dessa hafva dock hufvudsakligen inskränkt sig till Strömsholms kanal, enär frågan om Gråda kanal aldrig kom till fullbordan. Fullt erkännande den stora nyttan af förstnämnda kanalaneläggning, våga vi dock erinra, att med densamma endast en mindre del af Fahlun Län blifvit hjälpt, nämligen den s. k. Vesterbergslagen, bestående af Grangärdes, Norrbärkes och Söderbärkes socknar. — Ett annat förslag, eller att från Dalelven anlägga en kanal, med en otrolig mängd slussar, till Smedjebacken, för att åt Strömsholm draga äfven det egentliga Dalarnes bergs- och skogs-effekter, synes af tvänne omständigheter komma att hindras: den ena, som också uti ofta återopade Femårsberättelse vidröres, eller att "kostnaden därför skulle öfverstiga den fördel, som deraf för det närvarande (vi ville säga: för all framtid) kunde påräknas"; den andra den naturliga, att ej säga omöjliga fordran, att virke och bergverksprodukter skulle föras en så stor och lång omväg, för att komma till hafvet, synnerligast som den punkt, hvarifrån den ifrågavarande s. k. Siljans-kanalen skulle utgå, ej ligger i rät linie från Gefle mer än cirka 10 mil.

Sedan jernvägar börjat med en förvånande framgång betjena industrien i åtskilliga länder, så, att man här och där till och med på de gamla kanalernas botten nedlagt jernskenor och der låtit fartygen efterträdas af ångvagnar; är väl ock naturligt och tillbörligt, att Sverige, hvars kanalfart så stor del af året hindras af köld och is, med största uppmärksamhet tager detta nya och mäktiga kommunikationsmedel i betraktande. Under sådana betraktelser hafva de gamla kanalförslagen för Dalarne ej kunnat undgå att ställas i jemnförelse med jernvägar; och har dervid för första ögonkastet de sednares ojemnförligt störres företräden framställt sig och en helt annan framtid för det hittills vanlottade Dalelaget synts uppgå i en klar dager.

Anställda noggranna undersökningar hafva ock derefter helt snart ådagalagt, att en jernväg mellan Fahlun och Stapelstaden Gefle icke allenast är möjlig, utan att en sådan anläggning är jemnförelsevis serdeles lätt och kan för en ingalunda öfverdrifven kostnad åstadkommas, samt att väglinien, som kan erhållas i någorlunda rak riktning mellan sina ändpunkter, närmar hafvet på 8 <sup>1</sup>/<sub>3</sub> sedels mil till *Fahlun, hvilken stad förut står i antingen seglande eller flötbar kommunikation med de flesta af de socknar inom länet, som icke äro i besittning af Strömsholms kanal* eller på annat sätt hafva sin kortaste utväg åt Mälaren. — I sammanhang härmed bör äfven i underdånighet omnämnas, att *segelbart vatten finnes öppet från Orsasjön i Österdalarne genom Siljan och Öster-dalelven till en punkt vid sistnämnde elf, som ej kan vara mera än 5 fjerdingsväg aflägsen från Fahlun*; att anledning är förmoda, det en nästan rak och backfri väg kan till nämnda punkt anläggas; i fall icke, såsom lämpligare synes vara, churu undersökning ännu ej blifvit verkställd, *segelleden från Orsasjön och Dalelven kan fortsättas ända till Fahlun* genom endast en kort kanal förbi de s. k. Tuna- och Domnarforsarne i Stora Tuna socken.

Att på dessa viktiga omständigheter icke fästa allt afseende; att icke inför Konung och Ständer frambära resultatet af den redan verkställda undersökningen eller att icke inför Eders Kongl. Maj:st underdånigst framlägga ett förslag till åstadkommande af denna, icke för *en*, utan för *tvänne* af Sverges landskap viktiga jernvägs-anläggning och anhålla om Eders Kongl. Maj:sts höga medverkan dertill; det vore att icke önska ett ofta nödstäldt folks och fäderneslandets bästa.

Sedan vid sammanträde i Gefle i början af år 1850 ett då väckt förslag om undersökning angående möjligheten af och kostnaden för en jernväg efter möjligast rät linie mellan städerna Gefle och Fahlun blifvit godkändt och antaget samt öfverenskommelse om verkställigheten deraf träffad med Kaptenen vid Eders Kongl. Maj:sts Flottas Mekaniska Corps C. E. Norström, har under loppet af sistlidne sommar och höst en noggrann och fullständig undersökning af Kaptenen, med nödigt antal biträden, blifvit utförd och fullbordad samt derefter kostnads-

<sup>1)</sup> Riksdaler förkortas "Rdr", banko "B:ko", skillingar "sk", rundstycken "rst", skeppund "Skūd".



förslag, med tillhörande plankartor, profiler och ritningar, uppgjort. Kostnaderna för denna undersökning, uppgående till något öfver 8 700 Rdr banko, hafva blifvit bestridda dels af Stora Kopparbergs Bergslag, dels af enskilde personer i Gestrikland och Dalarne; dock så att halfva totalsumman utgått från Gefleborgs och halfva från Fahlun Län.

Förenämnda kostnadsförslag, kartor och ritningar underställas nu underdånigst Eders Kongl. Maj:sts Höga omdöme och bepröfvande, i hopp och underdånig anhållan, det täcktes Eders Kongl. Maj:st åt frågan om en jernvägs anläggande mellan Gefle och Fahlun lemna Dess Höga hägn och befordran, på det sätt vi här nedanför driste närmare utveckla eller Eders Kongl. Maj:st i Näder finner lämpligast.

Enligt plankartan skulle hela jernvägslinien komma att utgöra en längd af ej fullt  $8\frac{1}{2}$  mil, utgå från Kronovägen i Fahlun, följa sjöarne Tisken och Runn till Korssnäs, der öfvergå en vik af Hosjön, ingå i Wika socken, förbi Sandviks Kapell, löpa söder om sjön Fisklösen, norr om sjön Ryggen, söder om sjöarne Lottsjön och Långsjön i Stora Schedvi socken, Håglingen och Lögkärn i Husby socken, norr om Ångskärn, Hyen och Tolfven i Thorsåkers socken, i hvilket granskap den således skulle passera Robertsholms samt nära sig Korsså, Montrose och Hoforss m. fl. bruk; norr om Axkärn, söder om Södra samt norr om Norra Krönkärn, söder om Lundflykärn i Thorsåkers socken; derefter gå norr om Näsbygge- och Storsjön, söder om Ofvansjö kyrka, mellan Högbo bruk i Ofvansjö och Forssbacka, samt i närheten af Mackmyra bruk i Wahlbo socken, förbi Tollfors bruk i Hille socken, nedgå till Tullhuset, å den s. k. Brobänken vid Gefle hamn samt vända åter upp, mellan magasinerna, till Jernvägen dersammastädes.

Största länthöjden skulle jernvägen passera vid vestra ändan af sjön Ryggen i Wika socken, på en afvägning af 723 fot öfver hafvet (ytan af sjön Runn vid Fahlun har befunnits ligga 347,7 fot öfver hafvet). Banans stigning blefve på intet ställe skarpare än 1 på 60; hvaremot hon på större delen finge en obetydlig stigning och under långa sträckor intoge ett alldeles horizontelt läge. Utom bangårdarne i Fahlun och Gefle, skulle anläggas 4 mellanstationer, nämligen en vid Robertsholms bruk nedanför sjön Tolfven i Thorsåkers socken, en vid Storviks by vid Näsbygge-sjön, en vid Ofvansjö Kungsgård bredvid Storsjön och en vid Jädra-ån, der denna står i segelbar förening med Högbo bruk samt Storsjön och Forssbacka bruk. Enligt kostnadsförslaget skulle erfordras:

Till expropriation af jord och till stängsel .....	Biko Rdr	81 650: —
„ jordgräfvning, stensprängning m. m. ....		310 676: —
„ öfverbyggnad (ballast, sleepers, rails m. m.) .....		1 056 420: —
„ 11 st. broar .....	Rdr	32 314: 32
„ 64 st. kulvertar och 165 st. afloppstrummor .....		31 006: —
„ vägar och vägomläggningar .....		12 166: 32
„ byggnader .....		75 487: 16
„ redskap och machinerier .....		226 700: —
„ 6 st. lokomotiver, 12 st. passengerare-, 6 st. paket- och 150 st. last-vagnar samt 4 st. snöplogar .....		53 066: 32
„ 15 procent af ofvanstående för redskapsnötning under byggnadstiden, transport af materialier, förvaltnings- och resekostnader, ingenieursarfvoden m. m. ....		196 000: —
„ 5 procent för missräkning och oförutsedda händelser .....		300 000: —
		100 000: —
		400 000: —
	Summa Biko Rdr	2 400 000: —

På denna bana samt medelst förenämnda antal lokomotiver och vagnar beräknas kunna årligen transporteras 350 000 Skeppund viktualie-vigt, eller den kvantitet varor, som enligt officiella uppgifter sannolikt genast kunde komma att passera linien, på det sätt, att 34 lastvagnar vore i ständig rörelse, 34 under lastning och de öfriga 82 i reserv. Under 300 dagar om året skulle per dag kunna transporteras från Gefle till Fahlun 830 Skūd och i motsatt riktning 330 Skūd. Härtill erfordras dagligen 2:ne tränger i förra riktningen, eller nedföre, med 415 Skūd och 2:ne uppföre med 165 Skūd hvardera, eller 17 lastvagnar i trängen å 25 Skūd nedföre och 9 Skūd uppföre — hvarförutan då med hvarje träng kunde följa en 1:sta och en 2:dra klassens passengerarevagn samt en täckt paketvagn; så att hvar och ett lokomotiv inalles komme att medföra 20 vagnar samt att tillryggalägga 3:ne mil i timmen, alla uppehåll inberäknade.

Hvad *drift-kostnaden* härför beträffar, så, om man för bränsle, olja, talg, putsningsämne, lokomotivers och vagnars underhåll samt nödigt manskap beräknar, mycket högt taget, 2 Rdr 32 sk. banko per Svensk mil, eller för 36 mil under 300 dagar = 10 800 mil, så utgör denna kostnad 28 800 Rdr. För snöplogning och express-tränger anses höra upptagas 1 200 Rdr: hvaraf sammanräknade *transportkostnaden* för 350 000 Skūd mellan Fahlun och Gefle .....

Rdr 30 000: —  
 eller 4 skillingar banko per Skūd. För samma kostnad skulle då kunna *dessutom* transporteras årligen 60 000 människor.  
*Underhållskostnaden för banan och byggnaderna samt löner åt tjenstemanna-staten* beräknas vanligen till 4 procent af anläggningssumman, som för 2 400 000 Rdr gör i rundt tal .....

Summa årlig drift och underhållskostnad Biko Rdr 130 000: —



*Nuvarande varustransporter.*

På vägen mellan Fahlun och Westerås, enligt Landshöfdinge-Embetsuppgift i December år 1847 till Chefen för Norra Väg- och Vattenbyggnads-distriktet, på varor, som å nämnde väg forslas från och till Fahlun, hvarvid forslingen uppgifvits i lass, som beräknats till 2 Skädd v. v., ehuru på denna vägsträckning sällan lassas mindre än 3 Skädd, men oftast deröfver, ända till 5 Skädd.

Köpmansgods, Spanmål, Bränvin, med flere Landtmannavaror .....	Skädd	57 000: —
Skogseffekter .....	"	15 000: —
Slöjdvaror .....	"	3 600: —
Bergshandteringens råämnen och tillverkningar .....	"	50 000: —
Diverse varor .....	"	10 400: —
	S:ma Skädd	136 000: —

Till undvikande af missräkning upptages, såsom kommande att efter nu ifrågavarande jernvägsanläggning för framtiden i stället passera från och till Gefle, blott hälften af förestående ..... Skädd 68 000: —

På vägen från Dalarne till Gefle, enligt en af Chefen för Norra Väg- och Vattenbyggnads-distriktet den 15:de sistlidne November meddelad uppgift:

Stångjern .....	Skädd	60 000: —
Tackjern .....	"	8 000: —
Malm .....	"	30 000: —
Spanmål, Sill och Salt, 42 000 Tunnor .....	"	29 000: —
Plankor, 17 000 Tolfter å 4 Skädd .....	"	68 000: —
Bränvin 25 000 Kannor å 6 Å (med kärl) .....	"	3 750: —
Tegel, 1 500 lass .....	"	4 500: —
Rödfärg och Vitriol 1 000 Tr .....	} aldraminst	30 000: —
Glas, 300 Kistor .....		
Diverse Virke, Kol, Tjära och Köpmansgods .....		
	S:ma Skädd	233 250: —

Till undvikande af missräkning, enär icke denna varuquantitet föres hela väglängden, utan tillkommer successivt, men tillika med fästadt afseende dels derpå att varorna skola komma att söka sig in på en blifvande jernväg i så vinkelräta linier som möjligt från sådana socknar som Husby, Schedvi, Hedemora, Säter, Sundborn, Svärdsjö m. fl., och dels på den viktiga omständigheten, att vintertiden en ofantlig varumängd föres efter vattendraget mellan Siljan, i gränsen mellan Leksand och Rättvik, och sjön Gopen samt vidare 6 fjerdingssväg norr om Fahlun förbi Bjursås, Svärdsjö och Ofvansjö öfver Storsjön i alla riktningar, hvilka varor framdeles skulle från sjön Gopen komma att efter Grycksbovattendraget uppsöka jernvägen vid Fahlun: så utföres här två tredjedelar af förestående Skeppundtal med ..... Skädd 155 500: —

Summa, påräknad af nuvarande tyngre trafiken Skädd 223 500: —

Det torde upplysningsvis böra anmärkas, att Kapten Norström ansett sig på grund af ofvanstående och från flera håll samlade uppgifter kunna upptaga trafiken till 350 000 och derföre äfven för ett sådant Skeppundtal beräknat antalet lokomotiv, vagnar, driftkostnad m. m.

På grund af ofvanstående summor blir nu lätt att utröna, huru och i hvad mån en jernvägsanläggning mellan Fahlun och Gefle kan komma att bära sig. Om man förutsätter, att årlig ränta och amortering af anläggningens kostnaden, banko 2 400 000 Rdr, komma att tillsammans utgöra minst 5 procent, bör den blifvande forlönen på jernvägen bestämmas så, att amorteringen ej må komma att erfordra en alltför lång tid. — Då nuvarande medium af transport-kostnaden för ett Skädd Viet: vikt på vägen emellan Fahlun och Gefle, lågt beräknad, utgör 1 Rdr 32 sk och den på vägen mellan Fahlun och Westerås 2 Rdr allt banko, torde en forlön å jernvägen af En Riksdaler 16 sk banko per Skädd, eller omkring 7 1/2 skillingar per mil, under den tid anläggningskostnaden amorteras, svårigen kunna anses för hög.

Räkningen får då följande utseende:

*Förslags-Räkning öfver årlig inkomst och utgift vid Fahlun—Gefle Jernbanan.*

An Forlön för 223 500 Skädd diverse Varor, å 1 Rdr 16 sk .....	298 000	—	Per Drift- och Underhålls-kostnad ... Rdr	130 000	—
			Ränta och Amortering å anläggningskapitalet Rdr 2 400 000 å 5 proc. Rdr	120 000	—
			Årligt öfverskott under amorteringstiden motsvarande 2 procent .....	48 000	—
	Summa B:ko Rdr	298 000	—	Summa B:ko Rdr	298 000



Af förestående Räkning visar sig således, att anläggningen redan ifrån början skulle gifva en *nettobehållning af 168 000 Rdr eller 7 proc:t af anläggningskapitalet*, och att, då 5 proc:t till ränta och amortering, eller 120 000 Rdr, derifrån afgå, ändock 2 proc:t eller 48 000 Rdr återstå, hvarmed, såsom lämpligt synes, amorteringen kunde i högst väsendtlig mån påskyndas. Osannolikt är likväl, att ingen höjning i transporterens mängd långt förut skulle inträffat, och hvarigenom, utan minskning i behållningen, en nedsättning af afgifterna kunde ega rum, till fromma för rörelsen i de båda provincerna. Vanligen anser man, att förut befintliga transporter genast från början kunna upptagas med 50 proc:ts förhöjning. Vi hafva förfarit tvärtom, d. v. s. stödt vår räkning på en betydligt nedsatt trafik, hvarföre resultatet deraf bör ega en desto större tillförlitlighet.

### *Framdeles påräkneliga varutransporter.*

För beräkning af desamma förefinnas naturligtvis inga fullt tillförlitliga utgångspunkter; men då ett fullkomligt förbigående af dem ej heller vore i sin ordning, alldenstund Statens understöd för kommunikationens åstadkommande måste hafva till hufvudsyfte en för framtiden bestående arbetsförtjenst åt befolkningen och afsättning af nu värdelösa naturprodukter samt ortens förseende med dess behof för billigare pris än de närvarande; så torde det vara både rätt och tillfyllest, att några få delar af den utveckling i handel och näringar, som lättast kan förutses, åtminstone icke med tystnad förbigås.

Bland Jernverken inom Fahlun Län synas följande, som nu sända sina tillverkningar på diverse vägar åt Mälaren, åt Göteborg, Söderhamn o. s. v., med fördel kunna transportera desamma till jernvägen, för att på desamma föras vidare till Gefle, nämligen:

Långö i Eldfals socken, Smide .....	Skädd	900
Fredshammar i Orsa socken .....	"	3 000
Siljansfors i Mora socken .....	"	2 700
Dädran i Rättvik .....	"	2 000
Dahlfors i Ohre .....	"	2 400
Furudal ibidem .....	"	2 700
Svabens Verk, Rättvik och Alfta (Helsingland) .....	"	2 200
Limå i Leksand .....	"	3 700
Andersfors i Jerna .....	"	1 900
Eriksfors ibidem .....	"	1 500
Snöå i Jerna .....	"	900
Noraån i Stora Tuna .....	"	2 500
Risshyttan ibidem .....	"	800
Garpenberg i Garpenbergs socken .....	"	3 100
Dormsjö ibidem .....	"	1 500
Eret, Husby socken .....	"	100
Engelsfors ibidem .....	"	1 200
Kloster ibidem .....	"	400
Dito, Manufaktur af Prästhytte ämnesjern .....	"	600
Långshyttan ibidem .....	"	1 100
Rörshyttan ibidem .....	"	900
Horndal, By socken .....	"	2 100
Summan här af utföres med	Skädd	38 200
och torde ej kunna anses öfverdrifvet, om man antager, att under 20 år efter jernvägens öppnande, dels vid förestående verk, dels vid nya, jernstillverkningen ökas med 50 proc:t af nyssnämnda be- lopp, eller .....	"	19 100
Om <i>Lagghjullstillverkningen</i> , som bedrifves i Eldfals, Mora, Sollerö och Wenjans socknar, antages uppgå till 640 lass, eller 160 från hvardera socknen, och hvilka nu afgå i alla riktningar på vintervägar, men sedan med största fördel kunde lastas på jernvägen vid Fahlun, så utgör densamma, å 4 eller 4 1/2 Skädd per lass .....	"	2 700
Å <i>Malmförstingen</i> kan för samma tid med trygghet upptagas en ännu större tillökning, eller 100 proc:t .....	"	30 000
Å <i>diverse Slöjdvaror</i> , såsom väfskedar, skåp, kistor, säll, båtar, hjul, körredskap, spinnrockar, ur, smiden, skinnvaror, väfnader, tjära, kalk, slip- och qvarnstenar m. m., kan förmodas en tillökad trafik af tillsammans .....	"	50 000
	Transport Skädd	140 000



## Transport Skåd 140 000

Alla förestående quantiteter, hvilka, såsom redan i underdånighet är tillkännagifvet, endast blifvit för fullständigheten antydda, äro dock, jemte de många flera, som skulle kunna än ytterligare anföras, obetydliga i jemnförelse med de enorma massor af *skogseffekter*, dem Dalarne innesluta, och hvilka kunde när som helst levereras i Fahlun eller vid jernvägen, men nu blott till någon del hafva ett ringa, men i allmänhet aldeles intet, värde. För att härom kunna meddela en klar föreställning, hafva vi af en dertill fullt kompetent man, Föreståndaren för Afvittringsverket i Dalarne, Löjtnanten Georg de Laval, hvilken förut under många år dels praktiserat såsom Kommissions-Landtmätare, dels såsom t. f. Förste Landtmätare, förskaffat oss ett intyg. Enligt detsamma äro de socknar i Stora Kopparbergs Län, som kunna framskaffa skogseffekter till Fahlun eller andra punkter af jernväger, dels omedelbart genom flottning på Dalelvarne och deras affluenter, dels efter en föregången kort landkörning ned till nämnda vatten, till antalet 22  $\frac{1}{2}$ , nämligen: Gagnäf, Floda, Näs, Jerna, Leksand, Rättvik, Ohre, Svärdsjö, Wika, Sundborn, Husby, Äppelbo, Malung, Lima, Åhl, Bjursås, Orsa, Mora, Sofia Magdalena, Elfdalen, Wenjan, Serna och hälften af Stora Tuna, hvilka tillsammans omfatta en areal af 5 494 965 tunnland. Då 7 af dessa, som äro mätta och skiftade, på en area af 1 208 938 tunnland, innehålla ren skogbärande mark T:nd 815 256 och man för de öfriga ännu oafvittrade 15  $\frac{1}{2}$  socknarne, som äro vida mindre odlade, med visshet kan antaga minst samma förhållande mellan den totala arean och skogsvidden, så erhålles för dem ..... 2 890 313

eller en sammanräknad skogsareal af ..... T:nd 3 705 569

För bedömande af den årligt påräkneliga virkesquantiteten, icke såsom den *rätta* siffran utan såsom ett för vårt ändamål tillräckligt, i alla afseenden och för framtiden fullt tillförlitligt minimum, har Löjtnant de Laval å ena sidan icke antagit den för trakhuggning vanligen beräknade återväxttiden af 60 å 120, utan 150 år, och å andra sidan icke i räkningen upptagit de 150 å 200 träd, som vid hvarje trakhuggning, eller t. ex. hvar 150:de år, anses utgöra afkastningen (hvilken han deremot bibehållit åt ortens egna behof), utan endast vid trakhuggningarna hvarannan gång de 50 träd, som från den ena trakhuggningen till den andra pläga kvarlemnas såsom *fröträd*, d. v. s. han har till afsalu *utom* orten endast upptagit 50 träd på tunnlandet hvar 300:de år, eller  $\frac{1}{6}$  dels träd årligen per tunnland, en afverkning till afsalu så låg, att dess tillgänglighet såsom minimum väl af ingen läser kunna dragas i tvifvelsmål. Detta minimum visar sig dock för ofvanstående tunnlandtal gifva icke mindre än 617 595 träd årligen, eller, då hvar och ett vanligen ger 2:ne sågstockar af 15 å 12 tum i lilländan, en summa sågstockar af 1 235 190 stycken. — Sedan från denna summa, af flerahanda skäl, ytterligare blifvit afdraget halva antalet, såsom för det virke, som dels äfven framdeles troligen kommer att föras åt Wermland samt på Woxna-elfven åt Helsingland, dels kan komma att nedruttna på stället, i anseende till svårigheten att framforsla detsamma till flottbart vatten o. s. v., anser Löjtnant de Laval, att "det återstående partiet, eller 600 000 sågstockar ändock kunna utan alltför dryg transportkostnad årligen levereras vid Fahlun".

På det beräkningen ej må onödigtvis invecklas, må ingen del af detta virke här betraktas såsom storverksträd, bjälkar eller timmer, utan alltsammans förvandlas till plank och bräder. Då alltså hvarje stock minst lemna 2 plank af 10 alnars längd, 3 tums tjocklek samt 12 å 9 tums bredd och 2 bräder af samma längd samt 1  $\frac{1}{4}$  tums tjocklek, så erhålles deraf:

Plank, 100 000 tolfter å 4 Skåd .....	Skåd 400 000	
Bräder, 100 000 dito å 2 Skåd .....	" 200 000	600 000
Summa under amorteringstiden påräknelig förökad trafik .....	Skåd 740 000	

Att denna summa kunde ökas ännu mycket mera, följer deraf, att deruti intet afseende blifvit fastadt på den förökade trafik, som komme att tillföras banan från landtbruket samt gamla och nya verk och inrättningar inom Gestrikland; icke på den spanmål, som öfver Gysinge broar redan nu ankommer till Thorsåker och sedan skulle, för att afgå till Bergslagen, uppsöka jernvägen vid Ofvansjö eller Storvik; icke på de tillverkningar, som Gefle allt mer betydliga industri skulle skicka inåt landet; icke på koppartillverkningen eller andra effekter från Fahlun och dess grannskap; icke derpå, att posten från Gefle vester-ut och åter utan tvifvel komme att för Kronans räkning föras på jernvägen; icke på den betydliga tillförsel, som blir att vänta af Norrlands och möjligen äfven några af Finlands alster såsom kött, fläsk, smör, talg, fogel, lin m. m.; samt slutligen icke heller på de passagerare, hvilka, ehuru troligen icke till något stort antal, dock med en stigande rörelse ständigt skulle ökas, liksom under de första åren en mängd Dal-allmoge under sina vanliga utvandringar komme att passera jernvägen till Gefle, innan näringarne och den ökade arbetsförtjensten i hemorten hämmade dessa flera gånger om året företagna folkvandringar. Men då de specificerade quantiteterna redan uppgå till mer än en half million Skåd, är det



obehöfligt att med ett längre uppehåll vid denna afdelning ytterligare taga Eders Kongl. Maj:sts Höga uppmärksamhet i anspråk.

Vid detta tillfälle torde böra anmärkas, det vi ingalunda förbisett, att afgifterna å jernvägen för sådana varor som skogseffekter m. m., måste beräknas vida lägre än det allmänna.

#### *Allmänna fördelar af jernvägen.*

Efter det sålunda en kort och, såsom vi förmoda, i ingen mon öfverdrifven skildring underdånigst blifvit lemnad af den tillökning i trafik, som dels straxt efter banans öppnande, dels i den närmaste tiden derefter med all sannolikhet blefve att vänta, *utöfver hvad vi uti vår kalkyl intagit*; driste vi, i djupaste underdånighet, för fullständighetens skull, korteligen omnämna några af de allmänna fördelar, som de bägge provincerna uppenbarligen komme att skörda af anläggningen. Dessa blefve: omedelbar beröring med hafvet och en betydlig stapelplats och handelsstad, hvaraf skulle följa, att handeln ginge genom första hand, eller genom sjelfva ex- och importören, så att mellanhändernas vinster besparades åt den fattiga provinsen, likasom denna oftare kunde bli delaktig af smärre konjunkturfördelar; att, vid missväxt i grannprovincerna, spanmål och jordfrukter m. m. ändock kunde, såvida ej *allmän* missväxt inträffade, med lätthet påräknas från rikets sydligare eller mera aflägsna delar eller från utlandet, hvilket nu hindras, bland annat, af brist på handelsrelationer och i väsendtlig mon äfven på formän från Gelfe till Fahlun, enär desse under nu varande förhållanden sällan erhålla återfora till Gelfe;

att alla omlastningar undvekos, med ty ätföljande kostnader, tidsutdrägt, skador och mindervigt samt deraf härrörande osäkra och villkorliga köpslut;

att alla magasins- och kommissionskostnader i Westerås inbesparades, tillika med väg-, hamn- och bro-afgifter m. m. derstädes;

att olägenheterna af Mälare-skutfarten undgingos (exempelvis kan härvid anföras, att endast genom denna och nästföregående punkten, tillika med den kortare landvägen skulle å den nuvarande Fahlun koppartillverkningens belopp kunna inbesparas 7 å 8 000 Rdr RGSedlar årligen, då likväl skillnaden mellan afgifterna i Stockholm och Gelfe icke blifvit afsedd);

att provincens handlande och näringsidkare lättare och *i mindre kvantiteter omsender* kunde förse sig med varor och förnödenheter, hvilket i ej obetydlig mon skulle underlätta handels och närings utveckling;

att merberörda utveckling, utom genom alla ofvan ofvärdade fördelar, hufvudsakligen och med största säkerhet skulle befordras genom den kraftigare impuls och lifvande inverkan, som den omedelbara beröringen, inom trenne timmars tid, med hafvet och världshandeln alltid och allestädes medförer;

att transportvägen i alla afseenden erhöle en högst betydlig förkortning, då jernvägen från Fahlun till Gelfe visar knappast 8 <sup>7</sup>/<sub>8</sub> dels mil (hvarifrån ångfartyg vid öppet vatten går till Stockholm på 13 å 14 timmar), nuvarande landsvägen till Gelfe mellan 10 och 11 mil, till Stockholm 23 mil och till Westerås 14 mil (hvarifrån till Stockholm är omkring 12 sjö-mil);

att ett Sküd v. v., som nu i forlön på vägen mellan Gelfe och Fahlun kostar per medium, lågt räknadt, 1 Rdr 32 sk. banko, skulle nedsättas till 1 Rdr 16 sk. och i en snar framtid troligen till 1 Rdr, hvarigenom således å de varor, som nu gå denna väg, i *sämsta* fallet besparades 16 skillingar per Sküd, d. v. s. endast för de 155 500 Sküd, som i vår Räkning här ofvan blifvit upptagna, en besparing i forlöner af mer än 50 000 Riksdaler banko årligen;

att på ett Sküd af de varor, som nu passera vägen söderut och kosta i forlön per medium 2 Rdr banko per Sküd v. v., men sedan kunde transporteras på Gelfe-jernvägen, skulle besparas 32 skillingar (och i en framtid kanske mer än 1 Rdr), d. v. s. endast för de 68 000 Sküd, som i vår Räkning blifvit upptagna, i *sämsta* fallet en årlig besparing af nära 23 000 Rdr banko;

att alla de dagsverken, med häst och karl, som nu följa varorna under deras långsamma forsling efter landsvägarne, kommo landt- och bergsbruk, skogshushållning, binäringar och forslingar i hemorten tillgodo: endast för nyss omrörda 155 000 Sküd på östra vägen, motsvarande ungefär 70 000 lass, vunnos, å 3 dagar, öfver 200 000 häst- och mansdagsverken, och för de öfriga 68 000 Sküd, eller de å södra vägen, motsvarande ungefär 25 000 lass å 4 dagsverken, omkring 100 000 dagsverken, eller tillsammanlagdt 300 000 häst- och mansdagsverken årligen. Det faller af sig sjelft, att härtill böra läggas de 20 000 dylika dagsverken, som nu åtgå för laggkärlsforslingen från Elfdalen m. fl. socknar; likaledes ett stort antal dagsverken för slöjdvaror och alla andra ortens alster och effekter, som ej uti ofvanstående transporter ingått; en otrolig mängd dagsverken för de flockar af Dalfolk, som nu under långsamma tåg utefter vägarna i alla provinser onyttigt förspilla tid och människokrafter; samt slutligen för alla de oberäknliga forslingar, som dels ej kunnat, ehuru kända, i vår räkning intagas, dels alltid skola undgå Myndigheters och andres uppmärksamhet;

att många varor, såsom spanmål, skulle bekommas af bättre beskaffenhet, såsom erhållna dels ur första hand, dels från andra orter;

att, genom upphörande af eller inskränkning i Allmogens vistande på långa forvägar och vandringar, allt det onda skulle förebyggas, som nu uppkommer genom högre lefnadskostnad för människorna, utfordring för



kreaturen, dessas förstöring, spillningens förlorande på vägarne, klädslitning och, hvad högst viktigt är, folkets undertiden alltmera tilltagande kroppsliga och sedliga förderf;

att de stora skogstillgångar, uppgående i detta ögonblick till många millional fullmogna träd, som från nästan alla delar af Kopparbergs Län kunna till Fahlun med ringa kostnad framflottas, derigenom skulle, i stället för intet, erhålla ett högt värde, såsom försatta i en kort och föga kostsam kommunikation med ett af rikets betydligaste skeppsvarf och med hafvet;

att slutligen, genom förenämnda fördelar sammanlagda, möjlighet beredd till alla förut befintliga näringars underlättande och deraf följande utvidgning samt till mångfaldiga och till en del oberäkneliga nys uppkomst; af hvilket allt arbetsförtjenst, välstånd och lycka skulle blifva den gemensamma vinsten för det nu till största delen fattiga, Statens hjälp och understöd ofta behöfvande Dalfolket.

Till hvad här blifvit anfördt om allmänna fördelar af anläggningen, bör dock i underdånighet läggas den anmärkning, att skogsegarne i Öster- och Vester-Dalarnes utan en jernväg till Gelle *skulle skörda föga fördel af den fria dispositionsrätt öfver skogarne*, om hvilken de hos Eders Kongl. Maj:st gjort underdånig hemställan och som nyligen äfven blifvit af andra parten, Stora Kopparbergs Bergslag, under bestämda vilkor medgifven. Snarare skulle motsatsen kunna inträffa, eller att priset på deras virke blefve lägre än nu och till och med alltför mycket nedtryckt, alldestund å ena sidan en utomordentlig mängd virke komme att till salu utbjudas men å andra sidan endast en obetydlig efterfrågan kunde påräknas, emedan virket väl kan flottas till Runn och Fahlun men icke utan för stor kostnad forslas vidare eller till hafvet. Ett exempel, bland andra, på misslyckad såväl flottning som landtransport nedanför sjön Runn af virke från Dalarnes omtalas i Forsells Statistik af år 1844, sid. 154.

#### *Inkast emot anläggningen.*

Att här upptaga *alla* inkast emot nyttan af en jernvägs öppnande från Dalarné till hafvet, blefve alltför vidlyftigt och kan äfven anses i de flesta fall vara onödigt sedan de, alla olägenheter öfvervägande fördelarne af dylika anstalter numera vunnit ett temligen allmänt insteg i den större och upplystare opinionen. Några få, för vår saks framgång möjligtvis hinderliga villomeningar äro dock att befara, synnerligast från en del Allmoges, som ej kan hafva egen kännedom om den välgörande verkan, sådana företag i andra länder medfört, och derom icke blifvit upplyst. Dessa villomeningar böra icke med tystnad förbigås.

I första rummet kan i sådant afseende sättas den här och der ännu i våra dagar yttrade farhogan, att Allmogen genom jernvägen skulle mista sin forslingsförtjenst och komma i saknad af sysselsättning. Ehuru grundlösheten häraf är tydlig såväl för en allvarsammare eftertanke som för den om andra länders erfarenhet underkunnige, utbedja vi oss dock Nåden att, till den ifrågasvarande farhogans lugnande, få i denna vår underdåniga ansökning intaga några af skälen, hvarföre densamma ingenstädes gått och ej kunnat gå i fullbordan. Som nämligen jernvägen, för sin dyrhet skull, ej kan gå till alla jernbruk, grufvor, hemman, verk och inrättningar, så följer deraf ett fortfarande behof af forslingar fram och åter mellan jernbanan och sådana verk och lägenheter, forslingar som ständigt skola tilltaga, i samma mån näringarna genom den minskade transportkostnaden kunna utvidgas. Af enahanda skäl skall bergverkens och öfriga näringars behof af forslingar till sig från grufvor, skogar o. s. v. städse ökas, men ingalunda minskas; liksom Allmogen för egen räkning blir sysselsatt dels med afhentning från jernvägen af nödig spanmål, sill, salt, m. m. dels med framförande till densamma af sina egna produkter, såsom trävirke, slöjdvaror, smide, stenvaror, tjära, o. s. v. I alla fall vinner bonden dessutom den stora fördelen att få verkställa forslingen i sin egen hembygd, hvarigenom han och hans häst fara mindre illa samt hus och hem ej så länge behöfva sakna nödig eftersyn. Huru mycket hans landbruk, skogshushållning och binäringar skulle vinna genom mängden åt dem besparade dagsverken, gödningsämne m. m., derom har redan förut blifvit ordadt.

Någon har ifrågasatt om en jernväg i Sverige vore användbar under här stundom inträffande starka snövintrar. Härpå behöfde väl blott svaras, att då jernvägar ännu användbara under samma årstid i Norra Amerika och Ryssland, då t. ex. i Canada snöfallen, såsom bekant, ofta äro dubbelt så djupa som i Sverige; så borde deraf utan vidare bevisning följa, att äfven hos oss en sådan användbarhet skätligen kan förväntas. Invändningen är alstrad af okunnighet om de medel, man använder, för att från jernvägen bortföra snön. Dessa äro nämligen ändamålsenligt inrättade snöplogar eller stora sköldar, som, fästade på egna hjuldon, oupphörligt, eller t. ex. hvarje halftimme, under pågående snöfall drivas framför en ångvagn väglinien utefter, hvarunder sjelfva skölden nedförer massan af den nyfallna snön i de stora och djupa dikena, och hvarefter serskilda, på bägge sidor framför hjulen fästade vingar eller tillbakaliggande skyfflar fullständigt rensopa skenorna. Allt detta sker, utan att trafiken under tiden behöfver afstanna, emedan, t. ex. å Fahu—Gelle-banan, de 4 reserv-ångvagnarne under snöväder skola ploga hvar sin fjerdedel af väglängden.

Dernäst torde till besvarande böra upptagas det påståendet, att i ett land, der mindre hastighet erfordras, hästkraft vore tillfyllestgörande och man deri borde söka en besparing i anläggningskostnaden. För besvarande just af denna fråga hade kostnadsförslaget till en början blifvit uppställt alternativt för ång- och för hästkraft. Dervid yppade sig naturligtvis, att anläggningen af en hästbana ej skulle kosta mera än omkring  $\frac{2}{3}$  delar af en



ångbana, eller Banko Rdr 1 637 600; men som med hästkraft årligen endast kan påräknas cirka 150 arbetsdagar, eftersom det under vintern och vid inträffande snöfall är omöjligt att hålla en jernbana farbar med annat än snabblöpande ångvagnar, som, enligt hvad här ofvan redan blifvit omfördt, ofta kunna passera banan fram och åter; och man således under hvarje af de nämnde 150 arbetsdagarna måste framforsla dubbelt så mycket gods som på lokomotivbanan; samt då dertill kommer, att hästarne ej kunna på engång gå mera än  $4\frac{1}{2}$  mil: så följer af allt detta, att 332 lastvagnar med förare samt lika många hästar och körare måste vara i daglig rörelse. Beräknas en häst till 16 sk per mil och en vagnförare till 32 sk per dag, så blir transportkostnaden för 350 000 Sküd mellan Fahlun och Gefle 125 000 Rdr, eller 17 skillingar per Sküd. Denna är för ångväg endast 4 skillingar. Om till förestående 125 000 Rdr lägges banans och byggnadernas underhållskostnad eller 4 procent af anläggningsskapitalet, med 66 000 Rdr, samt transportmaterielets underhåll med 9 000 Rdr, så visar sig sammanlagda drift- och underhållskostnaden uppgå till cirka 200 000 Rdr. Denna är för ångväg 130 000 Rdr.

Det torde här vara öfverflödigt att påminna om de nära 50 000 häst- och karldagsverken, som just under den angelägnaste tiden, eller sommaren, kommo att borttagas från landtbruket på bägge sidor om hästbanan; utan att tala om de 74 700 föredagsverkena.

#### STORMÄGTIGSTE, ALLERNÄDIGSTE KONUNG!

Sedan vi nu haft näden söka ådagalägga, att en jernväg för ångkraft mellan Fahlun och Gefle är behöflig och möjlig; att en sådan, äfven med beräkning af blott en inskränkt del af den varutrafik, som redan eger rum från och till Fahlun, icke allenast skall bära sig, utan troligen lemna en årlig behållning af Sju procent å anläggningsskapitalet; att den sannolika tillökningen i trafik å denna linie i en nära framtid utan all svårighet kunnat uppskattas till öfver en half million Skeppund, ehuru, med förbigående af personal- och mångfaldiga andra transporter, blott en obetydlig del af skogarnes tillgångar dervid blifvit tagen med i beräkningen; att många och stora fördelar i öfrigt genom anläggningen skulle tvänne provinser tillskyndas, ländande till näringsarnes upphjelpande samt beredande af arbetsförtjenst och bergning åt en vanlottad Allmoge: — väge vi i djupaste underdånighet anhålla, det täcktes Eders Kongl. Maj:st till Rikets Ständer aflåta Nädig Proposition derom:

1:o. Att, då denna anläggning, ehuru, efter all möjlig sannolikhet redan från början vinstbringande, erfordrar en kostnad, vida öfverstigande alla de enskilda krafter, som här kunna komma i fråga, att för dess samman-skjutande af egna medel tagas i anspråk, Rikets Ständer, såsom enda utvägen att bereda möjlighet åt ett blifvande Bolag att förskaffa sig anläggningsskapitalet såsom lån mot låg ränta och årlig amortering, måtte lemna Statens garanti antingen under 20 år, räknadt från den tid, arbetet bevisligen tagit sin början, eller ock under 20 år från jernvägens fullbordande, i hvilket sednare fall likväl de 3:ne byggnadsårens räntor å 5 procent, som, om 1:sta året 1 200 000 Rdr, 2:dra året 800 000 Rdr och 3:dje året 400 000 Rdr utgingo, sammanräknade utgjorde 280 000 Riksdaler, skulle tilläggas kostnadssumman, hvarefter å totalsumman, eller 2 680 000 Riksdaler Banko, Staten garanterade 5 procent under berörde tid, nämligen för hvad, efter afdrag af drift- och underhållskostnad, behållningen af rörelsen å banan, enligt afslutad och behörigen verificerad Hufvudbok, årligen kunde komma att understiga fem procent, i förra fallet af anläggningsskapitalet 2 400 000 Rdr Banko och i det sednare af 2 680 000 Rdr Banko, d. v. s. för hvad behållningen, efter nyssnämnda afdrag, årligen kunde understiga 120 000 Rdr enligt det förra alternativet, eller 134 000 Rdr Banko enligt det sednare;

2:o. Att det blifvande Jernvägs-bolaget måtte komma i åtnjutande af samma skattefrihet, som blifvit beviljad Götha Kanal-bolag och andra dylika bolag.

Härförutan väga, i sammanhang härmed, vi i underdånighet förutsätta, att Eders Kongl. Maj:st, om anläggningen kan komma till stånd, täckes, på derom ingifvande serskild underdånig ansökan, i Näder bevilja bolaget tullfri införsel af de machinerier, verktyg, vagnar, rails, lokomotiver och turnplates, som ej af inhemsk tillverkning kunna erhållas till minst lika billigt pris och af samma godhet.

Jemte underdånigt tillkännagifvande af vår öfvertygelse, att kostnadssummans anskaffande medelst lån ej skall lyckas med en mindre hjälp från det allmännas sida än garanti för 5 procent och för en tid af minst 20 år; underställa vi i öfrigt Eders Kongl. Maj:sts egen Höga Vishet, huruvida några närmare bestämmanden, till framtida trygghet för trafiken och industrien, må anses behöfliga eller icke.

Med djupaste vördnad, trohet och nit framhärde

STORMÄGTIGSTE, ALLERNÄDIGSTE KONUNG!

EDERS KONGL. MAJ:STS

underdånigste och tropligtigste  
tjenare och undersåter

*L. M. Lagerheim.*

*G. A. Lundhquist.*

*Eric Dan. Grape.*

*T. Petré.*

Stockholm den 14 April 1851."



Samma dag, som denna ansökan inkom till civildepartementet, eller den 14 april 1851, öfverlämnade chefen för departementet densamma till styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader för dess utlåtande. Detta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande afgafs redan den 19 april 1851 och var af följande lydelse:

”TILL KONGL. MAJ:T

med underdånigt utlåtande angående garanti å 5 % ränta under vissa år å kostnadssumman för en jernvägsanläggning emellan *Gefle* och *Fahlun*.

Hos Eders Kongl. Maj:t hafva Landshöfdingen i Gefleborgs län Lagerheim, Geschwornern Lundhquist, Råd-  
mannen Grape och Brukspatron T. Petré uti skrifvelse af den 14 innevarande månad i underdånighet anhållit, att i betragtande dels af de stora fördelar, som genom en jernvägsanläggning emellan städerna Gefle och Fahlun skulle tillskyndas en betydligare del af provincerna Dalarne och Gestrkland, och dels af omöjligheten för ett för denna anläggning sig bildande Bolag, att af egne medel tillskjuta den härtill erforderliga kostnaden, uppgående till 2 400 000 Rdr, Eders Kongl. Maj:t, till beredande af möjlighet för ett blifvande Bolag att förskaffa sig nämnda anläggningskapital, såsom lån mot låg ränta och årlig amortering, täcktes till Rikets nu församlade Ständer aflåta Nädig proposition derom:

1:mo att Rikets Ständer måtte lemna Statens garanti af 5 % ränta å anläggningskapitalet 2 400 000 Rdr, antingen under 20 år, räknadt från arbetets början, eller ock under 20 år från jernvägens fullbordande, i hvilket sednare fall likväl garantien af 5 % skulle lemnas för nämnda anläggningskostnad, tillökt med 280 000 Rdr., svarande mot under byggnadstiden utbetalte räntor, eller å tillsammans 2 680 000 Rdr, utgörande denna garanti 120 000 Rdr. årligen i förra, och 134 000 Rdr. årligen i sednare händelsen, och

2:do att det blifvande jernvägsbolaget måtte komma i åtnjutande af samma skattefrihet, som blifvit beviljad Götha kanal- och andra dylika bolag.

Denna underdåniga ansökning samt dermed åtföljande 2:ne geografiska kartor, har Eders Kongl. Maj:t under den 14 innevarande månad remitterat till Styrelsens för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader underdåniga utlåtande; och får Styrelsen nu i anledning häraf och med ledning af de till Styrelsen af Sökanderne serskildt inlemnade till denna jernväg hörande kartor med plan- och profil- samt detaljritningar och kostnadsförslag, rörande detta ärende underdånigast anföra:

Utaf Sökandernes utförliga framställning om Dalarnes nu varande belägenhet i ekonomiskt afseende, och om de hinder, hvilka derstädes hämma industriens utveckling, och som endast genom förbättrade kommunikationer kunna undanrödjas, synes det såsom skulle en jernväg emellan Fahlun och Gefle blifva för en stor del af provin-  
cen Dalarne en verklig välgärning, och för vstra delen af Gestrkland af oberäknelig nytta.

Den i ansökningen uppgifne varuquantitet, som nu på axel eller slåde läser transporteras på en del af denna linie, nemligen 233 250 skud, synes ock äfven med antagande af att hela denna quantitet förenad framgår endast på de 2:ne närmast Gefle angränsande milen utaf nuvarande vägsträcka, gifva förhoppning om att jernvägen skulle i finansielt afseende komma att med tiden bära sig; ty om man än icke kan antaga att så stor quantitet varor, som af Sökanderne uppgifvits, kommer att, i stället för vägen åt Westerås, framdeles begagna jernbanan, och om än det synes tvifvelagtigt att trädvaruörelsen från Dalarne skulle efter jernbanans öppnande stiga till den höjd som i ansökningen blifvit framställt, nemligen 740 000 skud årligen, finnes likväl anledningar dertill, att trafiken på denna, liksom på alla å lämplige lokaler anlagde jernvägar, skall betydligt ökas, och således gifva en behöllning tillräcklig såväl för räntor och amortering af byggnadskapitalet, som för vägens underhåll och betjening.

Enligt den af Kapten Norström upprättade planen skulle jernbanan utgå från Kronovågen i Fahlun i vestlig rak riktning till Tullhuset i Gefle med vändning derifrån upp emellan magasinerna till Jernvägen. Utom bangårdarna i Gefle och Fahlun skulle anläggas 4 mellanstationer, der viktigare vägmöten finnas, nemligen vid Robertsholms bruk, vid Storviksby, vid Ofvansjö kungsgård och vid Jädraån. Högsta landthöjden, der banan framgår, ligger väl 723 fot öfver hafvet; men lokalen är i öfrigt så gynnsamt, att största stupningen icke kommer att öfverstiga 1 på 60, att tillgång på grus till ballast finnes på nära håll öfverallt, och att med undantag af större brobyggnader öfver Hogsjön och Jädraån inga dyrare byggnadsarbeten, såsom viaducter, tunlar m. m. behöft ifrågakomma. Kostnaden är, såsom förut blifvit i underdånighet nämnt, beräknad till 2 400 000 Rdr. B:ko, hvilken summa, fördelad på en längd af  $8\frac{7}{8}$  mil, utgör för hvardera närmare  $266\,666\frac{2}{3}$  Rdr. Af kostnadssumman upptagas 196 000 Rdr. B:ko för transportmaterialier, bestående af 6 lokomotiver, 12 passagerare-, 6 paket- och 150 lastvagnar, samt 400 000 Rdr. för extra utgifter, förvaltningskostnad, ingenieursarfvodet, samt misräkningar m. m. Transporterne beräknas kunna fortgå 300 dagar om året med 2 trainor af 34 lastvagnar hvardera, nemligen från Fahlun 2 gånger och från Gefle 2 gånger om dagen, hvarigenom dagligen skulle kunna forslas 830 skud från Fahlun till Gefle, och 330 tvärtom. Driftkostnaden är beräknad till 30 000 Rdr. B:ko, utgörande 4 sk. B:ko per skud,



samt underhållskostnader till 4 % af anläggningssumman eller i rund summa 100 000 Rdr. Efter denna kalkyl skulle, enligt Sökandernes uppgift att 223 500 årligen kunna beräknas blifva transporterade på hela linien, och med forlönens bestämmande till 1 Rdr 16 sk. B:ko per sküd, en nettobehållning af 168 000 Rdr årligen komma Bolaget till godo, till betäckande af räntor och amortering af byggnadskapitalet, eller 7 % af detta kapital.

Denna Sökandernes beräkning af nuvarande för transport å jernvägen tillgängliga varuquantitet anser Styrelsen, enligt hvad förut blifvit underdånigst anfördt, vara allt för högt upptagen, och kan således icke tagas till grund för inkomstkalkylen under de första åren efter jernvägens öppnande; men som productionen af jern- och trävaror, sedan detta lättade kommunikationsmedel blifvit att tillgå, säkerligen kommer att tilltaga, och jernvägen i allmänhet, i följd af den hastiga fortkomsten, tillagnar sig transport af en mängd varor och resande, som på förhand icke kan ingå i någon beräkning, så är skäl förmoda att inom få år efter trafikens början å denna jernväg, rörelsen derä samt deraf beroende nettoinkomst icke allenast torde uppgå till, utan troligen öfverstiga det af Sökanderne beräknade beloppet.

Kapten Norström har äfvenledes uppgjort ett alternatift förslag öfver en jernbana för hästkraft emellan Fahlun och Gefle och beräknat kostnaden för densamma till 1 637 000 Rdr B:ko. Ehuru denna summa betydligt understiger den för en lokomotivbana beräknade, så komma likväl driftkostnaderna derä, beräknade till 17 sk. B:ko per sküd, att så mycket öfverstiga dem, som erfordras på lokomotivbanan eller 4 sk. sküd, att det enligt bemälda Kaptens uppgift blefve en förlust i längden, att anlägga hästbana, hvarföre ock Styrelsen för sin del anser den med lokomotiver föreslagna för lämpligast.

Då denna jernvägsanläggning på grund af det förut anförda kan anses för serdeles vigtig, och då det torde öfverstiga de för densamma intresserades tillgångar, att tillvägabrinda detta nyttiga företag utan medverkan från Statens sida, samt då slutligen Statens garanti af räntorne under visse år å det för byggnaden upptagne lånekapital ej torde komma att föranleda till några betydligare utbetalningar af statsmedel, enär trafiken å banan troligen inom kort blir så liflig att nettobehållningen beteckar räntorna och kapital amorteringen, hvarefter Statens förskotter kunna successift återgäldas, så synes företaget vara förtjent att på detta sätt underlätas, helst en likartad garanti af Rikets senast församlade Ständer beviljades för den då ifrågasatta, fastän sedermera icke bearbetade, af Grafve A. v. Rosen projekterade jernvägen emellan Örebro och Hult.

Garantien för den sistnämnda jernvägen lemnades dock endast på 15 år med 4 %, då deremot för nu ifrågavarande jernbana begäres 5 % garanti under 20 år, hvilket synes vara nog mycket; men Styrelsen får härvid i underdånighet anförä, att då räntefoten nu är högre än då garantien för Örebrobanan beviljades, samt enär Staten, om ej genast likväl framdeles, synes kunna påräkna återbetalning af de summor, som för beteckandet af 5 % ränta kunna de första åren komma att utbetalas i och för Gefle—Fahlun vägen, så torde Sökandernes begäran detta afseende utan fara för någon serdeles uppoffring å Statens sida kunna bifallas.

Hvad åter beträffar denna garantis beräkning från jernvägsarbetets början, så anser Styrelsen sig böra sådant i underdånighet afstyrka, emedan ingen tillräcklig säkerhet då finnes för detsammes skynsamma och ändamålsenliga utförande och Staten dessutom då måste betungas med utgifter, som den möjligen ej behöfver vidkännas, om garantien icke tager sin början förr än jernvägen upplätes för trafiken. Det synes derföre vara lämpligare, att om de i företaget intresserade icke anses mäga förskjuta räntorna å det under byggnadstiden användande lånekapitalet, desse räntor under nämnde tid tilläggas kostnadssumman, och garantien ökas i förhållande till det sålunda ökade kapitalet på sätt Sökanderna alternatift begärt.

I händelse Eders Kongl. Maj:t skulle i Näder finna för godt, att med afseende på hvad nu blifvit underdånigst anfördt aflåta Nädig proposition till Rikets Ständer om meranämnda garanti, så torde för densammes beviljande följande vilkor böra bestämmas:

- 1:do Att Bolag skall bildas och full aktieteckning vara gjord, och jernvägsarbetet börjadt inom 2 år efter garantiens beviljande, samt att arbetet därefter på 3 år skall fullbordas;
- 2:do Att Bolaget efter 20 års förlopp, eller derförrinnan, om inkomsterne det medgifva, skall vara pligtigt successift återbetala hvad Staten i följd af räntegarantien förskjutit;
- 3:tio Att transportafgiften under amorteringstiden bestämmes till 1 Rdr 16 sk. Banko per sküd v. v. för hela linien emellan Fahlun och Gefle, och mindre i förhållande till väglängderna från och till mellanstationerne; äfvensom att afgiften för resande å passagerarevagnarne icke får öfverstiga 16 sk. B:ko milen;
- 4:to Att sedan amorteringen å byggnadskapitalet försiggått, Bolaget icke får beräkna sig till godo mera än 6 procent å nämnda kapital; skolandet, em nettobehållningen öfverstiger nämnde procent, anmälan hos Eders Kongl. Maj:t göras om afgifternes nedsättande;
- 5:to Att efter 50 år, räknadt från jernvägens öppnande för trafiken, Staten eger rätt att efter ett år förut gjordt tillkännagifvande, inlösa densamma med alla dess tillhörigheter, mot erläggande af 20 gånger medelbeloppet af nettobehållningen af jernvägen under de 5 sista åren;
- 6:to Att Bolaget är underkastadt Styrelsens för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader kontrollerande inseende



- i tekniskt afseende, i afseende på jernvägens både byggnad och framtida underhåll, äfven som att ett Statens ombud deltager i de årliga revisionerne af Bolagets räkenskaper, samt att revisionsberättelserne allmängöras;
- 7:o Att, om så skulle finnas tjenligt, Bolaget skall på jernbanan föra allmänna brefposten emellan Gefle och Fahlun, emot den afgift som Eders Kongl. Maj:t kan finna förgodt derfor i Näder bestämma;
- 8:o Att Bolaget skall uppgöra och till Eders Kongl. Maj:ts Nådiga pröfning och fastställelse inlemna förslag till reglemente, innefattande bestämmelser så väl rörande transporttrainernas ordentliga gång, som de ordnings- och polisreglor, som kunna anses nödiga för befrämjandet så väl af regulier varu-transport, som resandes säkerhet och bekvämlighet, och
- 9:o Att Bolaget är ansvarigt för öfverträdelse af ifrågavarande reglemente, vare sig af Bolagets underlydande eller af Bolaget sjelft, i hvilket sednare fall de må såsom kontraktsbrott anses.

Den underdåniga ansökningen jämte de tvänne geografiska kartorne återställas härjämte underdånigst; men det af Kapten Norström upprättade plansheverket jämte kostnadsförslaget öfver jernbanan torde få hvila tills vidare hos Styrelsen för att i vissa delar kopieras.

Stockholm den 19 April 1851.

*Axel Eric von Sydow.*

*Otto Modig.*"

#### RIKETS STÄNDERS ÅREN 1850—1851 BEHANDLING AF BEGÄRD LÅNEGARANTI.

Man hade sålunda all anledning att hoppas, att framställningen skulle vinna tillbörligt afseende hos regeringen och i vederbörande utskott, men så blef icke förhållandet. Ehuru ansökan var gjord hos Konungen, uttryckte Kungl. Maj:ts skrifvelse till rikets ständers statsutskott af den 27 maj icke någon regeringens egen mening rörande företagens lämplighet, utan öfverlämnades endast ansökningen med tillhörande kartor och handlingar äfvensom styrelsens för allmänna väg- och vattenbyggnader utlåtande "för att rikets ständer måtte blifva satta i tillfälle att med erforderlig fullständighet taga frågan i öfvervägande, skolande Kungl. Maj:t, efter det rikets ständer meddelat deras beslut i ämnet, företaga den pröfning af ärendet, hvartill å Kungl. Maj:ts sida omständigheterna då kunna föranleda". Statsutskottet hade den 10 juli sitt utlåtande färdigt och framhöll i detsamma, att utskottet tagit detta viktiga ärende i möjligast noggranna öfvervägande men icke funnit, att de meddelade handlingarne lämnade tillfälle till den tillförlitliga och fullständiga utredning af frågan, som måste föregå, innan ett bestämdt omdöme däröfver kunde bildas. Utskottet anmärker nämligen, dels att nödiga beräkningar saknas öfver de förmåner, som genom minskning i priserna på de för Dalarnes inbyggares behof från andra orter årligen kommande erforderliga lefnadsförmödenheter af spannmål, sill och salt m. m. genom ifrågavarande lättade förbindelser med hafvet kunde vara att förvänta, och dels att nödig upplysning ej gifvits om den verkan i öfrigt, hvilken förmodades kunna uppkomma för denna aflägsna landsorts bruksrörelse, skogshushållning och industriella förhållanden, hvarom närmare och säkrare underrättelser troligen skulle stått att vinna genom ett utlåtande från Konungens befallningshafvande i Kopparbergs län. Vidare anför utskottet, att all utredning saknas angående de fördelar, hvilka järnvägsanläggningen i första rummet skulle tillskynda den del af Gefleborgs län, genom hvilken den var ämnad att anläggas, hvarjämte de förväntade inkomsterna vore alltför summariska och obestyrkta, för att man



därpå skulle kunna grunda en någorlunda säker beräkning af ett minimum däri, hvilken beräkning icke syntes omöjlig att åstadkomma genom något års iakttagande och anteckning af de varukvantiteter, hvilka för närvarande verkligen transporteras mellan Gefle och de tillämnade järnvägsstationerna till Falun. Hvad åter beträffar kostnaderna för att i vårt klimat medelst lokomotiv på järnväg bedriva transport af så tunga varor, som här afses, äfvensom årliga underhållet af allt, hvad därtill hörer, saknades enligt utskottets tanke inom vårt land den erfarenhet, som af mindre dylika företag borde vara inhämtad, innan staten ingår i ansvarighet för en summa, öfverstigande 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millioner riksdaler riksmünt, och inskränkte utskottet sig därför till att tillstyrka rikets ständer att hos Kungl. Maj:t anmäla, "att rikets ständer icke finna de med ifrågavarande järnvägs anläggning sammanhang ägande omständigheter nog utredda för att kunna afgifva något yttrande eller ikläda staten en så vidsträckt ansvarighet, som den af sökandena ifrågasatta". Detta statsutskottets utlåtande hade fattats med 22 röster mot 11, som tillstyrkte ansökningen.

Ärendet förevar sedermera hos ridderskapet och adeln den 21 juli och i bondeståndet den 23 juli, hvilka bägge stånd utan diskussion biföllo statsutskottets utlåtande och sålunda afslogo den gjorda framställningen. Vid prästeståndets sammanträde den 23 juli talade fyra ledamöter för förslaget och framhöll, att, då så företagsamma män funnos i orten, hvilka ville åtaga sig det vågsamma arbetet, staten också på något sätt borde stödja det patriotiska företaget och vedervåga någon uppoffring, att intet viktigare funnes för befordrande af allmän kommersiell och ekonomisk välmåga, än att lättade kommunikationer, särskildt järnvägar, komme till stånd, samt att det vore hufvudsaken, att början en gång gjordes i vårt land med införandet af det viktiga kommunikationsmedlet järnvägarne; men äfven i detta stånd bifölls därefter statsutskottets utlåtande. Samma dag eller den 23 juli hade äfven borgareståndet öfverläggning i frågan, under hvilken nio talare synnerligen varmt förordade ansökningen i fråga. De uttalade därvid, att alla de omständigheter, som ägde sammanhang med ifrågavarande järnvägsanläggning, vore tillräckligt utredda, och att ärendet sålunda var nöjaktigt förberedt, att svårigheten och rent af omöjligheten att transportera den myckenhet varor, som förekommo mellan Falun och Gefle, nödvändiggjorde lättade kommunikationer, att de långväga och dyra transporterna i väsentlig mån medverkade till den ringa afkastning, som bruksrörelsen i dessa trakter lämnade, att Dalarnes vidsträckta skogar, som för närvarande icke kunde tillgodogöras på annat sätt än genom flottnings till Falun och sedermera alltför dyrbar landsvägstransport, vore kapital, som borde göras bättre fruktbarande, att vinsten af att öppna Dalarne för Östersjön var oberäknelig, och att ensamt detta skäl utan vidare utredning borde vara tillräckligt för att understödja förslaget, att, då enskilda medborgare ville tillskjuta de nödiga medlen och endast statens garanti för ränta och årlig amortering under 20 år begärdes, de uppoffringar, som staten hade att befara, icke syntes vara särdeles stora, samt att icke blott Dalarne och Gestrkland finge gagn af järnvägen utan äfven hela landet. Efter slutad diskussion beslöt borgareståndet att återremittera utlåtandet till statsutskottet. Men då de öfriga trenne riksstånden bifallit utlåtandet och ärendet sålunda var afgjordt, förklarade statsutskottet den 31 juli, att den erhållna återremissen från borgareståndet icke föranledde till någon vidare åtgärd från utskottets sida.



Rikets ständers skrifvelse till Konungen i frågan afläts den 7 augusti 1851 och däri afstyrktes framställningen på de grunder, statsutskottet i sitt utlåtande af den 10 juli framlagt.

En af hufvudorsakerna till att frågan fick denna utgång ansågs vara, att Kopparbergs läns landshöfding, som icke var benägen för förslaget, i statsutskottet gjort ett inlägg, som i icke ringa mån motsade de beräkningar af blifvande fördelar, hvilka i ansökningen till Konungen blifvit gjorda.

Misstämningen öfver utgången var stor både i Gefle och Falun, i Gestrikland och Dalarne. Man hade efter ett så betydande förarbete och så kännbara pekuniära uppostringar och med tanke på det stora inflytande, som detta förslags realiserande skulle komma att få på hela landets industri, hoppats, att regeringen och rikets ständer åtminstone i något afseende skulle uttala sitt gillande angående lämpligheten af järnvägsprojektet. Det opåräknade och, som man ansåg, kallsinniga och afvisande afslaget på petitionen verkade mycket nedslående. Man hade sig bekant, att riksmötet omhuldat Köping—Hult järnvägen, som sålunda blef den första bredspåriga enskilda järnvägen i Sverige. Å denna bana påbörjades arbetet vid 1852 års slut men fortskred på grund af bolagets iråkade ekonomiska svårigheter så långsamt, att förlängning i den utsatta arbetstiden måste sökas. Linjen Örebro—Ervalla öppnades först den 5 mars 1856, Ervalla—Arboga den 7 augusti 1857 och Arboga—Köping den 7 oktober 1867.

Först efter tre års förlopp skulle nästa riksmöte samlas, och sålunda kunde ärendet icke åter förekomma hos rikets ständer förrän år 1854.

#### ARBETET MELLAN RIKSMÖTENA 1851—1853.

Emellertid började Västerås stads invånare att röra på sig för att få en planlagd järnväg från Dalarne till hafvet dragen från Falun till Västerås och Mälaren öfver Hedemora—Avesta—Sala. Den 20 september 1852 hölls ett af omkring 150 personer från Västmanland och Dalarne bevistadt sammanträde i Västerås, vid hvilket intresset för denna järnvägs framgång visade sig lifligt och en bestyrelse valdes, som anmodades att låta verkställa preliminär undersökning. Vid Västerås läns hushållningssällskaps sammanträde i Västerås den 26 januari 1853 yttrade landshöfdingen i länet i sitt hälsningstal till sällskapet, att järnväg från Västerås till Falun vore en lifsfråga för hela ortens spannmålshandel och uttalade därvid farhåga för, att järnvägen Gefle—Dalarne skulle komma till stånd. Till Hedemora marknad den 9 februari 1853 var en ny sammankomst i ärendet utlyst för att offentliggöra undersökningens resultat och däröfver höra dem, som intresserade sig för frågan. Järnvägsprojektet Falun—Västerås omfattades på detta sammanträde med mycket stor värme. Till undersökningskostnadernas bestridande tecknades här 12 000 riksdaler banko, hvarjämte från Falun stad lämnades löfte om 2 500 riksdaler bankos bidrag, såvida järnvägen komme att gå direkt till Falun. Visst är, att man i Falun helst såg, att järnvägslinjen Falun—Gefle kom till stånd, men, då denna linje efter så många förberedelser rönt så stort motstånd, ansågo invånarne därstädes, att intet skäl förefanns att tillbakavisa ett förslag, som från annat om ock mindre fördelaktigt håll erbjöds för ernående af förökadt välstånd, i synnerhet som stadens förbindelser äfven med Västerås voro både gamla och betydande.



Den 1 augusti 1853 under landbruksmötet i Hedemora hölls återigen ett järnvägssammanträde därstädes, hvarvid framlades en närmare utarbetad, på gjord undersökning grundad plan för järnvägens sträckning mellan Västmanland och Dalarne. Slutligen vid sammanträde i Hedemora den 16 oktober 1853 beslutades, att ansökan skulle göras hos Kungl. Maj:t om anslag af allmänna medel för järnvägs byggande mellan Västerås och Falun till belopp af  $\frac{2}{3}$  af kostnaderna eller 2 840 666: 32 riksdaler banko, äfvensom att listor till tecknande af aktier för anskaffande af den öfriga tredjedelen eller 1 420 333: 16 riksdaler banko skulle utsändas. Den uppgjorda beräkningen öfver tänkt trafik visade 6 procents årlig vinst på anläggningskapitalet. Sålunda var från Västeråshället striden ganska skarp för att söka förvärfa Dalarnes exportartiklar såsom bergs- och skogsprodukter, slöjdvapor, kalksten, porfyrarybeten m. m. öfver Västerås, hvarifrån de sedan i direkt förbindelse med utlandet skulle befordras ut i världshandeln, och att till Dalarne i utbyte återinföra dess behof af salt- och fiskvaror, spannmål m. m. Och det var icke heller utan skäl, som man valde Hedemora till öfverläggningsställe angående denna Falun—Västerås bana, då Hedemora vid den tiden var en betydande plats och centralpunkten i den ort, som af den föreslagna järnvägskommunikationen skulle hämta den största nyttan. I alla händelser var det emellertid alldeles tydligt, att endast en bana kunde komma i fråga, antingen Falun—Västerås eller Falun—Gefle.

Men Gefle stads ledande män voro icke heller overksamman mellan riksmötena 1851 och 1853 utan arbetade på att till riksmötet 1853—1854 återkomma med förnyad ansökan och utredning angående en järnväg Gefle—Falun. Till den 22 januari 1853 var allmän rådstuga i Gefle sammankallad för att fatta beslut i ett par förberedande frågor angående järnvägsbyggnaden Gefle—Falun. Såsom ordförande vid rådstugan fungerade landshöfdingen i Gefleborgs län L. M. Lagerheim, för öfrigt hade magistratens ledamöter, stadens äldste och ett stort antal af stadens invånare infunnit sig. Alla voro mycket varmt stämde för järnvägsfrågans framgång, och sympatierna för anläggningens utförande voro enhälliga. Vid sammanträdet förrättades val af kommitterade, hvilka blefvo rådman E. D. Grape, grosshandlare P. Murén, brukspatron W. Elfbrink och konsul G. F. Göransson, och lämnades dem i uppdrag att med laglig rätt besluta angående ytterligare åtgärders vidtagande för anläggning af järnväg från Gefle till Falun samt att å stadens vägnar underskrifva en petition till H. Maj:t Konungen med ansökan om statens garanti för ifrågavarande företag. Därjämte beslutades om fri upplåtelse åt det blifvande järnvägsbolaget af all behöflig jord, "som staden kan disponera med eller utan surrogat" äfvensom af kalkbrott, stenbrott, lertäkt, grus, sand och på vägsträckan liggande skog. Vid sammanträdet upplystes äfven, att Falun stads invånare beslutat att fritt upplåta mark åt det första järnvägsbolag, som anmälde sig hafva kommit till stånd.

#### RIKETS STÄNDERS ÅREN 1853—1854 BEHANDLING AF BEGÄRD T LÅNEUNDERSTÖD.

Strax efter riksmötets 1853—1854 öppnande aflämnade riksdagsmannen i borgareståndet rådman Grape följande motion: "Då under sist förflutna riksmöte rikets höglofliga ständer med anledning af Kungl. Maj:ts uppå därom gjord ansökning aflätne nådiga skrifvelse rörande



anläggning af järnväg emellan städerna Falun och Gefle i underdånighet anmält, *att rikets ständer ej funno de med ifrågavarande järnvägsanläggning sammanhang ägande omständigheter nog utredda för att kunna afgifva något underdånigt yttrande öfver det nådiga meddelandet eller ikläda staten en så vidsträckt ansvarighet, som den af sökandene ifrågasatta*, får jag med anledning af nyssberörda utlåtande vördsamt anhålla, att detta för landets och synnerligast provinserna Dalarnes och Gestríklands industri så viktiga ärende ånyo till pröfning upptages under de förändrade villkor och förhållanden, som jag jämte fullständiga planschkartor och kostnadsförslag utbeder mig att framdeles få höglofliga statsutskottet förelägga, dit jag vördsamt anhåller om remiss af denna motion. Stockholm den 21 december 1853. Eric Dan. Grape“.

Hos ridderskapet och adeln väckte nyutnämnde landshöfdingen i Gefleborgs län Lars Adolf Prytz<sup>1)</sup> följande motion: "Då förslag till järnväg mellan Falun och Gefle ännu, åtminstone inom Gefleborgs län, har fortfarande lifliga sympatier, hvilka blifvit ökade genom Kungl. Maj:ts nådigst afgifna proposition angående järnvägsanläggningar i riket och den däri öppnade utsikten för en stambanas utsträckning söderifrån ända till Gefle, får jag härmedelst hos rikets höglofliga ständer ånyo väcka frågan om det vid senaste riksdag begärda statsanslaget till en järnväg mellan städerna Gefle och Falun under vördsam anmälan, att framdeles under riksdagens lopp och så snart sig göra låter fullständiga kostnadsförslag, kalkyler och ritningar med afseende på denna bana skola blifva till vederbörlig granskning inlämnade. Om remiss till statsutskottet får jag vördsamligen anhålla, och begäres motionen på bordet. Stockholm den 31 december 1853. Lars Adolf Prytz."

För anläggning af järnväg från Västerås till Falun gjordes den 28 december 1853 underdånig framställning till Konungen af statsrådet Fredr. Otto Silfverstolpe jämte nio andra personer om antingen låneunderstöd för bana Västerås—Falun med  $\frac{2}{3}$  af kostnadsbeloppet eller ock, att arbetet måtte med statens medel utföras. Banan från Västerås skulle gå en half mil från Sala öfver Avesta—Hedemora—Säter—Dalälven vid Forshufvud till Falun och från Forshufvud till Insjön. Kostnadsförslaget för denna bana var 4 261 000 riksdaler banko.

Först fram på året 1854 blef den af vid allmänna rådstugan i Gefle den 22 januari 1853 utsedde kommitterade uppsatta petitionen med tabeller och kartor färdig; densamma trycktes och utdelades till riksmötets samtliga ledamöter, hvarjämte ett exemplar, inbundet i guldsmyckadt schagrängband med guldsnitt, öfverlämnades till H. Maj:t Konungen. Petitionen, undertecknad af 19 personer bosatta i Gefle och 11 personer bosatta i Falun, var af följande lydelse:

"STORMÄGTIGSTE, ALLERNÅDIGSTE KONUNG!

Då undertecknade nu hos Eders K. Maj:t för andra gången göra underdånig framställning angående bistånd från Statens sida till anläggande af en järnväg för lokomotivkraft mellan städerna Gefle och Falun, sker det, emedan vi äro lifligt genomträngda af öfvertygelsen, att en sådan anläggning är hufvudvilkoret för en uppblomstring af det i sitt närvarande instängda läge högst vanlottade Dalarne och för en vidsträckt utveckling af Gestríklands samt förenämnda städers industri. Till en förnyad underdånig anhållan i detta afseende ha vi äfven hemtat anledning deraf, att vid förra Riksdagen, då vår underdåniga ansökning jemte Kongl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens yttrande deröfver, hade föranlett E. K. Maj:ts Nåd. skrifvelse till Stats-utskottet, Rikets Ständer förklarar åt-

<sup>1)</sup> Landshöfding i Gefleborgs län 1853—1861.



skilliga med nämnda jernvägs-anläggning sammanhängande omständigheter icke nog utredda, för att Staten skulle kunna ikläda sig en så vidsträckt ansvarighet, som den då ifrågasatta. Vi hafva nämligen nu trots oss kunna åstadkomma en sådan nöjaktig utredning af nämnda, med anläggningen sammanhängande omständigheter och fördenskull vid anställda sammanträden och genom särskilda forskningar sammanbragt de uppgifter, vi ansett behöfliga samt tillräckligt upplysande. Efter sådana förberedelser våga vi nu i djupaste underdånighet:

först försöka en utredning af orternas förhållanden i allmänhet, med särskildt afseende på en jernvägs-anläggnings vilkor och verkningar — hvarvid vi, för sammanhangets och fullständighetens skull, på sin plats och i sin ordning, ur den förra underdåniga ansökningen hemta och upprepa, hvad som äfven nu eger giltighet och tillämpning; <sup>1)</sup>

och sedan en underdånig framställning om det bistånd från Statens sida, hvarförutan vi ej anse det vigtiga och, ej mindre för hela Riket än för provincerna Gestrkland och Dalarne, önskvärda företaget kunna åstadkommas.

Beträffande Gestrkland, så är allmänt känt, att den varumängd, som på vägsträckningen från vester, förbi Forssbacka bruk, till och från Gefle transporteras, är en af de betydligaste, som på någon trakt inom Sverges Rike kan uppvisas. Ej allénast varorna till och från den förnämsta delen af Gestrkland sjelft, utan äfven flera och vigtiga delar af Dalarne, såsom Österdalarne, Kopparbergs och Näsgårds fögderier, sammanträffa här på sina färder till och från hafvet. Denna högst betydliga trafik har derföre tid efter annan gifvit upphof till flera kommunikations-förslag, och hvilka slutligen gifvit anledning till det, som nu här framlägges.

Gestrkland intager en jordvidd af 37  $\frac{1}{2}$  kvadratmil med en befolkning år 1844 af 41 212 och år 1852 af 43 722, utgörande detta sistnämnda något öfver 1 165  $\frac{1}{100}$  innevånare på kvadratmilen. Då allmogon, utom med brädsågning och kolning, *hufvudsakligen* sysselsätter sig med forslingar, är, på sätt i Landshöfdingens Femårsberättelse för åren 1843—47 yttras, "någon synnerlig förbättring af jordbruket, som för det närvarande kan anses *blott till hälften* fylla ortens behof af spanmål, under sådana förhållanden icke att förvänta", hvarföre "vanligen till länet införas betydliga quantiteter af spanmål".

Då utom jernmalm ingen afsevärd malmtillgång eller grufbrytning finnes i Gestrkland, och den förstnämnda nästan endast förekommer inom Thorsäkers socken derstädes, samt blott till en obetydlig del förser med behofvet provincens många masugnar; är det gifvet, att hvarje underlättad tillförsel af malm från andra trakter vore af högsta vikt. Flera af Gestrklands masugnar hemta malm från Svärdsjö, Sätters, Carpenberg m. fl. socknar i Dalarne, Norbergs socken i Westmanland; samt åtskilliga bruk sitt tackjern från Husby, Sätters, Norrbärkes, Grangärdes, St. Tuna, By m. fl. socknar i Dalarne — hvaraf äfven önskvärdheten af en sådan lättnad visar sig. Samma är förhållandet i afseende på den betydliga rörelsen dels med trädivirke från flere delar af landskapet, dels med qvarnsten, trappsten och masugnsställan, som från Wahlbo, Ofvansjö och Årsunda socknar öfver Gefle afyttras till åtskilliga inrikes orter och Finland.

En kort framställning af de bägge landskapens topografiska beskaffenhet torde, till ledning och bedömande af bästa läget och vilkoren för en så vigtig anläggning, här vara på sin rätta plats.

Genom en blick på den härhos i und. bilagda kartan visa sig lätteligen följande förhållanden. Kopparbergs län bildar en långsträckt figur mellan Norrland å ena samt Wernland och Nerike å andra sidan; sträckande sig på längden från nordvest till sydost, eller från Norska fjellen till Westmanland, och upptagande Gestrkland såsom sin ostliga fortsättning till hafvet.

Bägge landskapen hafva gemensamma vattensystem, om man undantager Dalarnes sydligaste och Gestrklands nordostligaste hörn: ty, med nämnda undantag, utgöres Kopparbergs län af fyra dalar, nämligen *Westerdalelfvens*, *Wanåns*, *Österdalelfvens* eller *Siljans* och *Svärdsjö* vattendragets; samt Gestrkland af tvänne, nämligen *Dalelfvens*, såsom förut sagdt, och utfallande i hafvet vid Elfkarleby, samt *Storsjöns* eller *Gafvelåns* från Sundborns socken genom Thorsäker, Ofvansjö etc. till Gefle. I nordostligaste Gestrkland finner man såsom bidalar Ockelbo eller Testebo-ån samt Hamrånge-dalen, båda utgående från vattendelaren mot Helsingland; i sydvestligaste Dalarne Wäsmans eller Barkarnes vattendrag, från Grangärdes socken förbi Smedjebacken genom Westmanland och Ströms-holms kanal till Mälaren.

*Westerdalelfvens Dal* (undantagandes endast Säfsnäs socken) bildar en lång och smal dalgång längs Wern. ländska gränsen. Elfven, uppkommande i Särna socken halfannan mil från Norska gränsen, är, utan att genomlöpa några större sjöar, till hela sitt lopp flottbar, nämligen genom de skogegande socknarna Lima, Malung, Äppelbo, Näs, Floda och Gagnäf. Här förekomma Snöå och Andersfors bruk i Jerna, Lindesnäs i Näs och Tanså masugn i Gagnäfs socken.

*Wanåns Dal*. Dess vatten, uppkommande i Elfdalen, är äfven flottbart under hela sitt lopp genom Oni-, Wenjans- och Wan-sjöarne samt de skogsdigra Wenjans och Jerna socknar, i hvilken sistnämnda det inflyter i *Westerdalelfven*. I denna dal ligga vid Wenjanssjön Johannisholms glas- och jernbruk samt i Jerna socken Eriksfors jernbruk.

<sup>1)</sup> Hvad, som ur förra ansökningen hämtades, är här uteslutet.



*Siljansdalen* från nordvästligaste spetsen af Särna socken, nära Norska gränsen, bredare och större än alla de andra, utgör hufvudsakligaste delen af det s. k. Österdalarne. Österdalelven, som genomflyter Siljan och In-sjön, ger flottbart vatten för en stor del af Särna socken, Elfdalens, Mora, Rättviks, Leksands, Sofia Magdalena och Åhls socknar; genom sina nordliga afluenten Fet-, Gran- och Rot-elfvarne åt andra delar af Särna, Elfdalen och Mora; genom Siljans stora affluent Ohre-elf, som genomlöper Ohresjön samt de stora vattnen Skatungen och Orsasjön, med dess bifloder Unån och Wämån — vidsträckta flottleder för stora och orörda skogsmassor i Elfdalen, Mora, Orsa och Ohre socknar. I denna dal förekomma i Elfdalen: Långö bruk, Elfdals porfyrverk; i Orsa: Bäcka masugn och Fredshammars bruk; i Mora: Siljansforss bruk; i Ohre: Furudals bruk; i Rättvik: Lerdals tegelbruk, Boda silfververk och Ickholms masugn; i Leksand: Limå bruk o. s. v.

*Efter de bägge Dalelvarnes förening vid Djurmo* i Gagnäfs socken fortsätta de sitt gemensamma ostliga lopp genom Tuna, Thorsång (förbi sjön Runn), Gustafs och Schedvi, vända mot söder genom Husby och Hedemora (och sjön Häfran) vända åter mot öster genom Grytnäs, Folkärna, By, Fernebo och Hedesunda till hafvet, omkring en mil nedanför Elfkarleby. Fortfarande är elfven flottbar till Runn, och troligen äfven ett stycke der nedanför; hvaremot fortsättningen till hafvet dertill ej kan användas utan vid anställda undersökningar deremot visat alltför svåra hinder. — Ut i denna del af den stora och långa dalen, der Fahlu läns förnämsta åkerbruk bedrifves, såsom i Schedvi, Wika och Hedemora socknar, märkas i Stora Tuna socken: Ulfshytte masugn, Grängshammars, Noraå och Rishytte bruk och Östersilfberget; i Sätters socken: Nishyttan, Sätters stad och Bisbergs grufvor; i Hedemora socken: Närns bruk, Lågfors ditto, Dräcke hytta, Turbo, Presthytte och Wikmanshytte jern- och stålverk samt Hedemora stad; i Schedvi: Löfås silfververk och Tomtebo koppargruva; i Husby socken: Långshyttan, Edskens, Silfhytteå, Erets m. fl. masugnar, Stjernsunds och Engelsfors bruk, Klosters krutbruk, valsverk och jernbruk; i Garpenbergs socken: Garpenbergs bruk och valsverk samt åtskilliga grufvor, Dormsjö hytta, bruk och gjuteri; i Grytnäs: Avesta koppar- och jernverk; i Folkärna: jerngrufvor, Forss, Åsgarn etc.; i By socken: Walla, Hedé m. fl. hyttor, Horndals m. fl. jernverk; i Fernebo: Grönsinka, Gysinge o. s. v.

*Svärdsjädaalen* utgår med sin spets några mil ofvanför Dahlforss bruk från Ohre socken, följer i början Helsinglands-gränsen, vidgar sig småningom under sitt fallande mot syd-sydost till Dalelven; under tiden har dess vatten Korssnäs-strömmen genomflutit den stora sjön Amungen samt Balungen, Svärdsjön, Toftan och Runn, hvarefter det vid Thorsång utfaller i Dalelven, sedan det först på östra sidan från Svärdsjö socken upptagit Ågsjöns m. fl. vatten och på den vestra från Rättvik Ljugarens och Dådarens vattendrag samt Fahlu å, från Rog och Warpen i Kopparbergs samt Gopen m. fl. sjöar i Bjursås socken. Korssnäs-strömmen lemna flottbart vatten för virke från delar af Ohre, Rättviks, Leksands, Bjursås, Svärdsjö och Sundborns socknar samt till en liten del Alfta och Bollnäs i Helsingland. — I denna dal förekomma Dahlforss bruk i Ohre socken; Svabensverks bruk i Alfta; Dådars bruk i Rättvik; Sägmyre nickelverk i Leksand; Windkärens och Svartviks grufvor samt Ågs masugn i Svärdsjö; Grycksbo, Fahlu stad, Stora Kopparberget, Korssnäs hyttor och garverk m. fl. i Kopparbergs socken o. s. v.

*Gafvelåns eller Storsjöns bäcken* utgör den medlersta och förnämsta delen af Gestrikland. Dess vatten härstammar från sjöarne Logården i Sundborn, Hinsen på gränsen mellan Sundborn och Svärdsjö, genomgår Hyen m. fl. sjöar i Thorsåker, Storsjön mellan Ofvansjö och Årsunda socknar, förbi Forssbacka bruk genom Wahlbo socken till Gefle. Från söder upptager detsamma Ottarens mellan Thorsåker och Årsunda; från norr Näsbygge-sjöns och Uhrforss-vattendragen i Ofvansjö, flytande från Svärdsjö socken, samt Jädraån från Svärdsjö och Ockelbo socknar, i hvilken å infaller sjön Ojaren. — I detta bäcken påträffas ett stort antal jernverk, såsom i Svärdsjö socken: Svartnäs bruk och masugn; i Sundborn: Korsså bruk; i Thorsåker: Robertsholms, Montrose, Hofors bruk och masugn, Gammelstilla m. fl. bruk, Krattens m. fl. masugnar; i Ofvansjö: Hammarby, Uhrforss, Högbo, Järbo m. fl. bruk och masugnar; i Wahlbo socken: Forssbacka, Mackmyra, Tollforss m. fl. jernverk och Gefle stad; samt slutligen kring Storsjön, i flera socknar, kalk- och sandstensbrott m. m. Från flera trakter kring detta vattendrag afsättas från Gestrikland årligen stora kvantiteter virke.

Af hvad som nu blifvit i underdånighet anfördt om Dalarnes och Gestriklands flod- och sjösystem, visar sig: att dess flesta floder äro användbara för virkesflottning, med få undantag nästan ända upp till källorna; att de till en gemensam punkt, nämligen sjön Runn vid Fahlu, sammanföra flottbara effekter från de flesta delar af Kopparbergs län, nämligen från Westerdalarne, Wenjans och öfriga socknar i Österdalarne (till och med ända upp från de angränsande närmaste delarne af Herjedalen), från Kopparbergs och Sätters läns-fögderier — således från alla de hufvudsakligaste skogstrakterna inom länet. Detta är i och för sig af utomordentlig vigt. Men den nämnda punkten vinner en än högre betydelse, när derjämte anmärkes, att samma sjö, som omslutes af Kopparbergs, Wika, Thorsångs och Aspeboda socknar, redan genom Dalelven står i en ej obetydlig segelbar förening med flera andra socknar, nämligen å ena sidan med Gustafs och å den andra med Stora Tuna socken till Domnarfvet eller Hus-hagen, på ett afstånd fogelvägen från Korssnäs-strömmens utlopp i Runn af cirka  $1\frac{3}{4}$  mil; att elfven derofvanför



äter är segelbar från Forsshufvud i Stora Tuna till Grådafallet, nära Gagnåfs kyrka, i rät linie cirka 2 mil; och slutligen att sedermera ofvanom fallet segling åter eger rum genom Insjön, Siljan och Orsasjön ända till Orsa, på en linierät utsträckning af cirka 6 mil. Höjdskillnaden mellan de segelbara delarne af elfven, nedanom Domnarfvet och ofvanom Forsshufvud, är omkring 144 fot och Grådafallen ofvan Gagnåfs kyrka tillsammans cirka 38 fot. Att ingen fråga om fullständigare åtgärder, för undanröjande medelst slussar af de hinder, dessa forssar lägga i vägen för en friare kommunikation, kan uppstå, så länge hela provinsen ändock skulle vara utestängd från beröring med hafvet, säger sig sjelft. Redan förr har ett icke obetydligt arbete, på allmän bekostnad, blifvit nedlagt vid den omnämnda Gagnåfsgrådan för att utsträcka Siljans-sjöfarten, utan behof af omlastningar, ända till Båtsta och Forsshufvud. I brist på medel, då detta företag började utföras på ett mycket kostbarare sätt än ifrån början hade varit afsedt, har detsamma längesedan afstannat.

Huru än dermed i en framtid må komma att gå, hafva vi med oförmålandet af dessa förhållanden endast velat antyda, hvilken ekonomisk vigtig punkt sjön Runn för hela Dalorten *redan* är; huru ändå mycket inflytelse-rikare dess läge *kan* göras samt hvilka talande skäl i samma förhållande finnas för Staten att räcka en hjälpsam hand åt det intresse, som nu arbetar för sin hembygds lyftning till en högre kraft och verksamhet.

Derjemte, och sedan vi längesedan haft Näden oförmåla Dalarnes tunga och delvis alldeles saknade kommunikationer såsom förnämsta orsaken till denna Orts missgynnsamma belägenhet, hafva vi med nästförestående betraktelser velat förbereda svaret på en fråga, hvilken vid en ansökning som denna är helt naturlig, nämligen:

*huru för Dalarne få den lättaste och fördelaktigaste kommunikationen?*

Härpå kan väl i allmänhet svaras: *lättaste* är den kortaste väg, på hvilken landskapet kan få köpa sina förnödenheter för lägsta och sälja sina produkter för högsta priset. Det lär af ingen bestridas, att inköpsvarorna äro, öfver hufvud taget och under både goda och onda år, *billigast* och landets egna produkter *dyrast* på någon af de större handelsplatserna vid hafvet: således, hvad Dalarne angår, i Gefle eller Stockholm, då någon tredje ej kan komma i fråga, alldenstund en sådan antingen skulle ligga längre bort eller vara en mellanhand, med thy åtföljande omkostnader. Innan valet åter mellan Gefle och Stockholm kan göras, måste vägens andra ändpunkt bestämmas.

Denna punkt bör i allmänhet vara den, till hvilken de äldraflesta af våra egna tillverkningar lättast kunna samlas, d. v. s. till hvilken länets flesta skogar, bergverk och öfriga viktigare produktionsorter antingen redan hafva eller lätteligen kunna erhålla land- eller vatten-vägar. Genom de förut anställda betraktelserna öfver länets vattensystem tro vi oss hafva temligen nöjaktigt visat, att sjön Runn medgifver sammanloppet från länets nästan alla socknar af deras för det närvarande angelägnaste afsättningsvara, skogseffekter, hvilka nu på så många ställen ega föga eller intet värde. Om nu detta vatten äfven kan medgifva den kortaste möjliga väg till hafvet, synes valet vara gifvet. Enligt uppgift uti Westerås—Dala-jernvägs-Bestyrelsens till Kongl. Maj:t ingifna handlingar skall en jernväg från Westerås till Dalelven vid Naglarby i Gustafs socken kunna anläggas med en längd af 11 mil. Från Westerås är sedan till Stockholm omkring 11 landmil. Direkta vägen till Stockholm från Dalelven nedanför sjön Runn skulle förmodligen uppgå till öfver 20 mil. Enligt Herr Majoren C. E. Norströms undersökningskartor blefve en jernväg från Korssnäs vid Runn till Gefle blott  $8\frac{2}{3}$  mil. Tvekan om rätta begynnelse- och slutpunkterna för den jernväg, af hvilken vi äro i behof, har efter dessa betraktelser och med dessa bestämda fakta hos oss så mycket mindre kunnat uppkomma, som väl ingen vill påstå, att våra skogsprodukter skulle kunna med fördel föras landvägen så långt på jernväg som till Stockholm, eller på omvägen åt Westerås till Stockholm; många andra effekter ej heller till förglömmades, hvilka ingalunda skulle löna hvarken den långa forslingen eller de andra drygare omkostnaderna.

Väl måste vi erkänna, att *ett* ställe kunde vara ännu tjenligare till slutpunkt för Gefle—Dalavägen: och detta vore Insjön, som ligger mera centralt och hvarifrån, enligt hvad vi förut omnämmt, segelfarten sedan vore öppen till Siljan och Orsa-sjön; men då anläggningskostnaden för den sistnämnda, nu ifrågasatta delen, eller Gefle—Fahlun, tillsammans  $8\frac{7}{8}$  mil, beklagligen redan är så stor, att största svårigheter möta för dess anskaffande, kunna, enligt vårt förmenande, Dalarne ännu någon tid och så länge vara belättna med det stycke vi i underdånighet föreslagit, tills genom dess begagnande rörelsen uti Siljansdalen hunnit mera utvecklas, hvarefter säkerligen större förmåga skulle förefinnas att åstadkomma jernvägens utsträckning dit.

Till upplysning emellertid derom, att den nu föreslagna sträckningen *Gefle—Fahlun* ej allenast i framtiden medgifver en sådan utsträckning, utan äfven sjelf utgör en fullt riktig del af sträckningen Gefle—Insjön, åberopa vi dels kartans vitsord, att Fahlun ligger i nägorlunda rät linie mellan de bägge ändpunkterna, dels den undersökning, som Majoren Olivecrona sistlidne sommar lærer anställt angående tjenligaste läget för en jernväg från Fahlun till Insjön och hvaraf visat sig, att en ifrågasatt nordligare väg dit, nämligen förbi Gopen samt Hyttsjön och byn Leksands-Kilen, ej kunde för naturhinder användas, hvilket med andra ord vill säga, att ingen rakare linie än öfver Fahlun kan fås för en jernväg Gefle—Insjön. — Äfven i afseende på längden af en blifvande utsträckning till Insjön, få vi åberopa Majoren Olivecronas undersökningar sistlidne sommar. Deraf upplyses, att en jernväg från Westerås



till Forsshufvud vid Dalelven i Stora Tuna socken skulle blifva .....	12 $\frac{1}{2}$ mil,
derifrån till Insjön .....	1 $\frac{11}{12}$ " 14 $\frac{10}{24}$
samt att från Fahlun öfver Billingsnäs till Insjön vore .....	2 $\frac{21}{24}$ "
hvidan om dertill lägges Gefle—Fahlu-vägen .....	8 $\frac{21}{24}$ " 11 $\frac{18}{24}$
<i>Gefle—Insjön-banan blefve kortare än Westerås—Insjön-banan med</i> .....	2 $\frac{2}{3}$ mil.

Äfven denna för en framtid utomordentligt vigtiga omständighet talar således högt för vårt förslag!

Hvad driftkostnaden, underhåll samt aflöningar m. m. beträffar, och då efter tiden för vår förra underdåniga ansökan en myckenhet nyare upplysningar derom vunnits från utlandet och äfven åtskilliga dithörande förhållanden blifvit med afseende på vårt eget land tagna i närmare skärskådande, bland annat hos den för pröfning af Köping—Hultsjernvägs-förslaget af E. K. Mit tillförordnade komité, hafva vi hos Herr Majoren C. E. Norström, som äfven var ledamot i nämnda komité, begärt och i Januari detta år erhållit ny beräkning deröfver. Af densamma visar sig, att för denna bana af 8  $\frac{7}{8}$  miles längd och med en årlig godstrafik af ända till 500 000 Skåd samt 85 000 passagerare åtgår:

för personstat .....	49 000 Rdr
driftkostnad, snöplogning samt försämring af lokomotiv, tender, vagnar och snöplogar .....	68 000 "
för banans och byggnadernas underhåll samt till upplysning och diverse utgifter .....	58 000 "
eller tillsammans en årlig drift och underhållskostnad af .....	B:ko 175 000 Rdr

### Varutransporter.

Vi hafva emellertid för att erhålla fullt pålitliga och ovederläggliga siffror, och med anledning af Rikets Ständers beslut i fråga om vår förra underdåniga ansökning, nu, ehuru med mycket besvär och svårighet, efter en annan plan uppgjort dessa beräkningar, nämligen så, att vi på grund af uppgifter från Landshöfdinge-Embetena i Gefle och Fahlun, förre Chefen för Norra Väg- och Vattenbyggnads-distriktet, Bergmästare-Embetena i orterna, Förståndaren för Storskiftesverket i Dalarne, Handelssoieteterna i Gefle och Fahlun, Styrelsen för Stora Kopparbergs Bergslag och åtskilliga enskilda Bruksegare samt Gefle Väg, för hvarje serskild station på jernvägen uppgjort en specifik förteckning öfver de varor, som derifrån måste gå ett visst stycke på densamma, hvarvid vi för hvarje parti uppgifvit kvantiteten, *nuvarande forlönen* från produktions- till destinations-orten och *blifvande transportkostnaderna* dels från produktions-orten till jernvägen och dels på den sistnämnda till destinations-orten. Härigenom kan således af en hvar ses, om och med hvilken direkt fördel jernvägen må kunna begagnas i stället för nuvarande transportmedel. Genom detta specifika uppställningssätt blir det äfven möjligt för hvarje sakkunnig att kontrollera, om vi upptagit för mycket gods eller utan skäl o. s. v.

Tab. I för godstrafiken omfattar *nu befintlig trafik, som redan finnes* uteslutande ungefär i jernvägens riktning mellan Dalarne och Gefle.

Tab. II sådan likaledes *redan befintlig trafik, som väl icke nu går i samma riktning, som den blifvande jernvägen eller till och från Gefle, men efter dennes öppnande med full visshet och för de påtagliga fördelarnas skull genast skall komma att gå på jernbanan.*

Tab. I.

*Godstrafik, som redan nu finnes ungefärligen i Fahlu—Gefle-jernvägens riktning.*

Diverse Stationer mellan Gefle och Jädran.		Forlön pr Skåd eller pr tolt					
		Gods- kvantitet Skåd	Nuvaran- de till destina- tions- orten	Till Jernvägen	På Jernvägen	Summa forlön på Jernvägen B:ko Rdr	
Tollförss	Stångjern .....	$\frac{1}{4}$ mil	2 000	5 sk.	—	4 sk.	167
Mackmyra	Dito .....	$\frac{7}{8}$ mil	2 200	10 sk.	3 sk.	6 sk.	275
Wahlbo socken	3-tums Bräder, 2 000 tolfter .....		6 000	44 sk.	16 sk.	20 sk.	833
Forssbacka	Stångjern .....	1 $\frac{1}{2}$ mil	6 000	13 $\frac{1}{3}$ sk.	4 sk.	9 sk.	1 125
"	Gjutgods, till Gefle .....		800	16 sk.	5 sk.	11 sk.	183
"	Dito till Dalarne .....		500	1 Rdr	5 sk.	24 sk.	250
"	3-tums Bräder, 1 500 tolfter .....		4 500	1 Rdr	16 sk.	24 sk.	750
	Summa .....		22 000	—	—	—	3 583



		Forlön pr Skud eller pr tolt				
		Gods- quantitet Skud	Navaran- de till destina- tions- orten	Till Jernvägen	På Jernvägen	Summa forlön på Jernvägen B:ko Rdr
Jädrans Station, 2 mil.						
Högbo	Stångjern .....	3 000	20 sk.	5 sk.	11 sk.	688
"	3-tums Bräder, 600 tolfte .....	1 800	1: 8	16 sk.	32 sk.	400
Årsunda	} socknar 3-tums Bräder, 4 500 tolfte .....	13 500	2 Rdr	1 Rdr	32 sk.	3 000
Ockelbo						
Hedesunda						
Kungsfors	Stångjern .....	2 400	32 sk.	18 sk.	11 sk.	550
"	3-tums Bräder, 200 tolfte .....	600	2 Rdr	1 Rdr	32 sk.	133
Ockelbo-verken	Stångjern .....	3 750	36 sk.	20 sk.	11 sk.	859
Summa		25 050	—	—	—	5 630
Kungsgårdens Station, 3 1/8 mil.						
Uhrfors	Stångjern .....	1 500	28 sk.	4 sk.	16 sk.	500
Ofvansjö	} Dito .....	2 000	28 sk.	4 sk.	16 sk.	667
Bergsmän	} 3-tums Bräder, 500 tolfte .....	1 500	2 Rdr	32 sk.	1 Rdr	500
Summa		5 000	—	—	—	1 667
Storviks Station, 3 3/8 mil.						
Ofvansjö	} Stångjern .....	2 500	30 sk.	6 sk.	18 sk.	938
Bergsmän						
Ofvansjö	3-tums Bräder, 500 tolfte .....	1 500	2 Rdr	32 sk.	1: 8	583
Thorsåker	Bergsmans-jern .....	4 000	36 sk.	12 sk.	18 sk.	1 500
Hammarby	Stångjern .....	3 900	30 sk.	6 sk.	18 sk.	1 463
Gammelstilla	Dito .....	1 500	30 sk.	12 sk.	18 sk.	563
"	3-tums Bräder, 500 tolfte .....	1 500	2 1/2 Rdr	1 Rdr	1: 8	583
Horndal	Stångjern .....	750	1 Rdr	20 sk.	18 sk.	281
Grönsinka	Dito .....	3 800	36 sk.	18 sk.	18 sk.	1 425
Tjärnäs	Dito .....	1 400	37 1/8 sk.	8 sk.	18 sk.	525
Summa		20 850	—	—	—	7 861
Robertsholms Station, 5 3/8 mil.						
Robertsholm	Stångjern .....	1 600				
Montrose	Dito .....	2 700				
Hofors	Dito .....	1 500				
Stjernsund	Dito .....	1 600	36 sk.	3 sk.	30 sk.	3 625
Edsken	Tackjern, till Jädran (Högbo) 3 3/8 mil .....	3 500	44 sk.	8 sk.	30 sk.	1 000
Dormsjö	Stångjern .....	800	24 sk.	4 sk.	20 sk.	1 458
"	Gjutgods .....	200	1 1/2 Rdr	24 sk.	30 sk.	500
Kloster	Plåtar .....	350	1: 16	28 sk.	36 sk.	156
Korssån	Stångjern .....	4 000	1: 5, 4	20 sk.	30 sk.	219
Svartnäs	Dito .....	4 500	1: 24	12 sk.	30 sk.	2 500
Svårdsjö	3-tums Bräder, 400 tolfte .....	1 200	3 Rdr	32 sk.	30 sk.	2 813
Dädran	Stångjern .....	2 000	3 Rdr	32 sk.	1: 36	700
Summa		23 950	—	—	—	14 215
Korssnäs Station, 8 3/8 mil.						
Risshyttan	Stångjern .....	500	1: 24	24 sk.	42 sk.	438
Nisshyttan	Tackjern till Tolffors 8 1/4 mil .....	850	2 Rdr	36 sk.	44 sk.	779
Grängshammar	Stångjern .....	950	1: 36	20 sk.	42 sk.	831
Bommarsbo	Tackjern .....	4 000	2 Rdr	36 sk.	44 sk.	3 667
Laxsjö	Dito till Jädran (Forssbacka) .....	2 000	1: 32	36 sk.	40 sk.	1 667
Summa		8 300	—	—	—	7 382



		Forlön pr Sküd eller pr tolt				
		Gods- quantitet Sküd	Nuvaran- de till destina- tions- orten	Till Jernvägen	På Jernvägen	Summa forlön på Jernvägen B:ko Rdr
Fahlu Station, 8 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> mil.						
Siljansfors	Stångjern .....	100	2: 36	44 sk.	45 sk.	94
Limån	Dito .....	300	2: 32	34 sk.	45 sk.	281
Fredshammar	Dito .....	800	2: 36	46 sk.	45 sk.	750
Gefle	Salt .....	12 000 tr	} Sküd			28 000
	Strömning .....	12 000 tr				
	Sill .....	4 000 tr				
	Spannmål .....	20 000 tr	13 000			
	Vin, Porter, Arrack och Bränvin.....	1 500				
	Köpmannagods: Socker, Sirup, Kaffe, Tobak, Snus, Speecier och öfriga ko- lonivaror .....	3 000				
	Bomullsgarn, Väfnader och öfriga manu- fakturvaror, Bomullsaffall och Lump ...	2 000				
	S:a Sküd	47 500				
	Hälften häraf anses gå hela vägen, för Fahlu och ofvanliggande orters behof, å 6 sk. pr mil	23 750	1: 32	—	1: 6	26 719
	Summa	24 950	—	—	—	27 844
	Andra hälften deraf anses deremot gå till mellanstationerna, i samma förhållande som stångjernnet, men efter 6 sk. pr mil, och ut- föres derfore till medelforlöner .....	23 750	47 sk.	—	31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> sk.	15 586
	Eldfast Tegel och Lera, Mur- och Tak- tegel .....	4 500				
	Diverse Virke, Kol, Tjära, Glas, Sand- sten, Slipsten, Kalk, Kalksten och Halm	24 500				
	Stenkol och Coakes .....	2 000				
	S:a Sküd	31 000				
	Dessa varor anses gå till div. mellanstationer i samma förhållande och för samma forlöner som stångjernnet .....	31 000	47 sk.	—	26 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> sk.	16 953
	Summa	54 750	—	—	—	32 539

Tab. II.

*Godstrafik, som redan nu finnes och går i andra riktningar, men efter Geflebanans öppnande med full visshet genast kommer att gå på denna bana.*

		Forlön pr Sküd eller pr tolt				
		Gods- quantitet Sküd	Nuvaran- de till destina- tions- orten	Till Jernvägen	På Jernvägen	Summa forlön på Jernvägen B:ko Rdr
Jädrans Station, 2 mil.						
Ockelbo-verken	Stångjern .....	1 650	36 sk.	20 sk.	11 sk.	378
Storviks Station, 3 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> mil.						
Horndal	Stångjern .....	1 350	1 Rdr	20 sk.	18 sk.	506



		Forlön pr Skädd eller pr tolt				
		Gods- quantitet Skädd	Nuvaran- de till destina- tions- orten	Till Jernvägen	På Jernvägen	Summa forlön på Jernvägen B:ko Rdr
Robertsholms Station, 5 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> mil.						
Kloster-verken	Plåtar och Stångjern .....	5 500	1: 38	20 sk.	30 sk.	3 438
Stjersund	Stångjern .....	2 400	44 sk.	8 sk.	30 sk.	1 500
Garpenberg	Dito .....	7 000	1: 20	26 sk.	30 sk.	4 375
Korssån	Dito .....	1 000	1: 5, 4	12 sk.	30 sk.	625
Svartnäs	Dito .....	500	1: 24	32 sk.	30 sk.	313
Summa		16 400	—	—	—	10 251
Korssnäs Station, 8 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> mil.						
Risshyttan	Stångjern .....	500	1: 24	24 sk.	42 sk.	438
Noraån	Dito .....	2 700	1: 36	28 sk.	42 sk.	2 363
Grängshammar	Dito .....	3 800	1: 36	20 sk.	42 sk.	3 325
Tomtebo	Garkoppar .....	600	1: 36	—	1 Rdr	600
Korssnäs	Svafvel .....	300	1: 36	—	42 sk.	263
Ö. Silfberget	Dito och Rödfärg .....	500	1: 36	20 sk.	42 sk.	438
Summa		8 400	—	—	—	7 427
Fahlun Station, 8 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> mil.						
Fahlun	Koppar .....	5 000	2: 16	3 sk.	1 Rdr	5 000
"	Bly m. m. ....	100	2: 16	3 sk.	1: 4	108
"	Nickel och Speis .....	100	3: 32	—	1: 6	113
"	Svafvel och Vitriol .....	600	1: 36	—	45 sk.	563
"	Rödfärg, 4 500 tunnor .....	2 250	1: 32	—	1 Rdr	2 250
"	Papper .....	1 000	4: 16	—	1: 24	1 500
Siljansfors	Stångjern .....	2 900	2: 36	44 sk.	45 sk.	2 719
Limån	Dito .....	3 700	2: 32	34 sk.	45 sk.	3 469
Fredshammar	Dito .....	2 200	2: 36	46 sk.	45 sk.	2 063
Summa		17 850	—	—	—	17 785
Gefle	Stenkol till diverse stationer, hvilka draga en forlön af 5 sk. pr mil, och upptagas till en beräknad medelforlön sålunda .....	10 000	47 sk.	—	26 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> sk.	5 469

*Sammandrag af Tabellerna I och II.*

	Forlön på Jernvägen.	
	Skädd	Rdr
Diverse Stationer mellan Gefle och Jädran .....	22 200	3 583
Jädrans Station .....	26 700	6 008
Kungsgårdens Station .....	5 000	1 667
Storviks Station .....	22 200	8 367
Robertsholms Station .....	40 350	24 466
Korssnäs Station .....	16 700	14 809
Fahlun Station .....	42 800	45 629
Diverse Stationer mellan Gefle och Fahlun .....	64 750	38 008
Summa	240 700	142 537

Enligt Tab. I skulle mellan Gefle och Fahlun hela vägen komma att transporteras Skädd 24 950 för Rdr 27 844 och enligt Tab. II .....

" " 17 850 " " 17 785

eller tillsammans Skädd 42 800 för Rdr 45 629

vilket ger en medelforlön mellan Gefle och Fahlun af 5 <sup>2</sup>/<sub>3</sub> sk. pr mil eller 1 Rdr 3 sk. banko och en besparing alltså pr Skädd af 29 sk.



Med blott 3 undantag visa tabellerna samma förhållande af besparing i forlönar, stundom ganska stor, för alla andra stationer och alla varor.

### Persontrafiken.

För beräkning af denna hafva vi använt den i åtskilliga andra länder tillämpade, af erfarenheten bekräftade s. k. Egidyska metoden, sådan denna af Kongl. Komitén för undersökning af Köping—Hultska Jernvägsförslaget med afseende på de Svenska förhållandena blifvit modifierad och begagnad. Efter denna modifierade metod anses 75 proc. af den befolkning, som bor inom  $3\frac{1}{2}$  mil på ömse sidor om jernvägen, årligen komma att begagna banan: nämligen å ena sidan den delen deraf, som bor inom  $\frac{1}{4}$  mil på ömse sidor om linien, 3 gånger om året  $3\frac{1}{2}$  mil hvarje gång, samt den delen, som bor derutom, en gång om året  $3\frac{1}{2}$  mil: å andra sidan 5 proc. deraf i 1:sta klassens vagnar, 25 proc. i 2:dra klassens och 70 proc. i 3:dje klassens. Samma passagerareafgifter som den Kongl. Komitén hafva äfven vi antagit, nämligen:

32 sk. biko pr mil för 1:sta klassen, 16 sk. biko pr mil för 2:dra klassen och 8 sk. biko pr mil för 3:dje klassen, hvilket motsvarar i 1:sta klassen  $\frac{2}{3}$  af skjutsningskostnaden å landet för 2 hästar, i 2:dra klassen  $\frac{2}{3}$  af dito för 1 häst och i 3:dje klassen  $\frac{1}{3}$  af dito för 1 häst.

För att icke lämna utan afseende det för öfra Dalarne existerande, egna förhållande, att en stor del af dess befolkning årligen i en och två omgångar utvandrar till andra provinser, har den rayon af  $3\frac{1}{2}$  mil, som upptages på banans bägge sidor från Gefle till Fahlun, emot regeln äfven blifvit utsträckt i halfcirkel, eller med en radie af  $3\frac{1}{2}$  mil, kring banans vstra ändpunkt Fahlun. Vi hafva nämligen trots oss med mera trygghet kunna i räkningen intaga befolkningen inom denna halfcirkel, än uppskatta den utan tvifvel hundradefaldt större människomassa från de öfra socknarne, nämligen Bjursås, Leksand, Rättvik, Mora, Elfdalen m. fl., som regelbundet en eller flera gånger hvarje år tågar bort och hem, på hvilkens rätta tal är nästan omöjligt att erhålla någon uppgift.

Tab. III.

#### Folkmängden år 1852 inom Kopparbergs Län, $3\frac{1}{2}$ mil på sidorna om banan.

Kopparbergs socken .....	1 557	Gustafs .....	2 307	$\frac{2}{3}$ af By socken .....	1 205
Stora Schedvi .....	3 661	$\frac{1}{3}$ af Leksand .....	3 713	$\frac{1}{3}$ af Rättvik .....	1 061
$\frac{5}{8}$ af Svärdsjö .....	5 288	Åhl .....	2 230		52 962
Thorsånga .....	976	Bjursås .....	2 709	Fahlun .....	4 550
Aspeboda .....	890	$\frac{4}{5}$ af Sätters socken .....	1 381	Hedemora .....	1 093
Wika .....	1 775	$\frac{1}{2}$ af Hedemora socken .....	2 761	Säter .....	524
Sundborn .....	1 605	Garpenbergs .....	2 117		6 167
$\frac{2}{3}$ af Gagnäfs .....	4 197	Husby .....	5 090	Summa personer	59 129
$\frac{5}{8}$ af Stora Tuna .....	7 839	$\frac{1}{3}$ af Folkärna .....	600		

Tab. IV.

#### Folkmängden år 1852 inom Gefleborgs och 1845 inom Upsala Län, $3\frac{1}{2}$ mil på ömse sidor om banan.

Fernebo socken .....	2 828	Wahlbo .....	4 732	Hamrånge .....	2 291
Hedesunda .....	3 747	Ofvansjö .....	6 653	Summa personer	33 365
Thorsåker .....	4 472	Hille .....	2 434	$\frac{1}{2}$ af Örbyhus Härad .....	12 157
Årsunda .....	1 805	$\frac{4}{5}$ af Ugglebo .....	4 403	Gefle stad .....	9 257

### Kalkyl.

Om befolkningen på landet inom banrayonen i Fahlun, Gefleborgs och Upsala Län, 98 484 personer, divideras med 14, så skulle inom en fjerdedel mil på båda sidor om banan bo 6 749 personer, hvartill läggas befolkningarne i Fahlun och Gefle 13 807 personer, eller sammanlagdt 20 556 personer, hvarifrån afdrages 25 proc. 5 139, så återstå 15 417 personer.

Om från ofvannämnda befolkning på landet 98 484 personer sammanlagdt med folkmängderna i städerna Fahlun, Gefle, Hedemora och Säter 15 424 personer eller sammanlagdt 113 908 personer, hvarifrån äfvenledes afdrages 25 proc. 28 477, så återstå 85 431 personer.

#### Om året reser

förstnämnda befolkning 15 417 personer 3 gånger $3\frac{1}{2}$ mil, .....	161 878 mil
och af sistnämnda befolkning 85 431 .....	
efter afdrag af den förra 15 417 eller 70,014 personer 1 gång $3\frac{1}{2}$ mil eller .....	245 049 mil
	406 927 mil



af hvilket miltal betalas för:

5 proc. eller 20 346 mil i 1:a klassen å 32 sk.....	13 564	B:ko Rdr
25 proc. eller 101 732 mil i 2:a klassen å 16 sk.....	33 910	”
70 proc. eller 234 849 mil i 3:e klassen å 8 sk.....	47 475	”
100 proc. eller 406 927 mil pr med. å 11 sk. 2 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> rst.....	94 949	B:ko Rdr.

Med ledning af förestående kostnadsförslag, tabeller och uppgifter blir nu lätt att utröna, huru och i hvilken mån en järnvägsanläggning mellan Gefle och Fahlun kan komma att bära sig.

*Förslags-räkning öfver årlig inkomst och utgift vid Fahlun—Gefle-jernbanan.*

	Skädd	B:ko Rdr
Debet An Godstrafik, enligt Tab. I, som redan nu går till och från Gefle och i banans riktning .....	185 050	100 721
Godstrafik, enligt Tab. II, som nu finnes, men blir öfverflyttad till banan från andra riktningar .....	55 650	41 815
Godstrafik efter banans öppnande från Korsnäs:		
Dalvirke: <sup>1)</sup> 40 000 tolfte 3-tums plank å 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Rdr .....	160 000	100 000
30 000 ” 1-tums plank å 44 sk. ....	60 000	27 500
Persontrafik, af den kalkylerade, eller 94 949 Rdr, upptagas blott ca <sup>3</sup> / <sub>4</sub> med .....	—	72 964
Summa .....	460 700	343 000
Kredit Per Drift- och underhålls-kostnad.....	—	175 000
Årlig behållning, motsvarande 7 proc. af anläggningskapitalet Rdr 2 400 000 .....	—	168 000
Summa .....	—	343 000

I afseende på denna inkomst- och utgifts-räkning kunna följande anmärkningar göras: Först och främst att den icke upptager *all* nu befintlig godstrafik, som går till och från Dalarne och kunnat upptagas å Tab. II. Så t. ex. finnes der icke ett enda Skädd af de varor, som nu gå emellan Fahlun och Westerås. Af dessa hade vi år 1851 upptagit <sup>1</sup>/<sub>2</sub> eller Skädd 68 000. Sedan att blott cirka <sup>3</sup>/<sub>4</sub> af persontrafiken blifvit i kalkylen afsedd, ehuru, såsom förut blifvit erinradt, största delen af öfra Dalallmogens årliga utvandringar icke i densamma ingå. Vidare ha vi af Dalarnas virkesmassa af 100 000 tolfte 3-tums och lika många tolfte entums bräder endast påräknat 40 000 tolfte af förra samt 30 000 dito af det sednare slaget, eller endast 37<sup>1</sup>/<sub>2</sub> procent, af hvad Löjtnant de Laval beräknat såsom minimum. Till jemförelse och såsom ett bevis, att denna kvantitet med största lätthet kan påräknas, må anföras, att det lilla Gestrikland, enligt Landshöfdinge-Embets m. fl. officiella berättelser årligen utskeppar öfver 36 000 tolfte 3-tums plank, ehuru detta landskaps skogsareal är så obetydlig emot Dalarnes. Ytterligare att intet afseende fästas på inkomsten för *postföring, utarrendering* af värdsbuslokaler, magasiner och andra lägenheter, telegrafering, trupptransporter, effekttransporter för kronans räkning, eller dylikt, ehuru, såsom bekant är, flera utländska banor under dessa rubriker hafva goda inträder. Slutligen att *ingen tillväxt i rörelsen, eller tillökad, genom banans anläggning framkallad godstrafik, upptagits*. I allmänhet antages denna, enligt erfarenheten och bruket i alla länder, till minst 50 procent af den redan befintliga. Kongl. Komitén för Köping—Hults-banan räknar den till 80 och Westerås—Dala-förslaget till 50 procent. Det enda, som vi i detta afseende upptagit, är den nyssnämnda mindre delen af Dalarnes virke.

Det uppenbara skälet till denna återhållsamhet är, att hvad vi upptagit ändock visar sig frambringa en ovanlig behållning af ej mindre än 7 proc. Emellertid kan det vara upplysande att se, huru räkningen skulle utfallit om vi hade upptagit såväl *hela* persontrafiken som äfven den vid alla järnvägsföretag påräknade *tillväxt af godstrafiken* af minst 50 procent. Man hade då fått:

Godstrafik, enligt Tab. I och II .....	Rdr 142 537	
Tillväxt deri, eller 50 proc. ....	71 268	Rdr 213 805
Virke, genom flottning från öfra Dalarne, 37 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> proc. af den beräknade tillgången .....		127 500
		Transport Rdr 341 305

<sup>1)</sup> Redogörelse härför finnes intagen i första skrifvelsen till Konungen.



	Transport Rdr 341 305
Persontrafik, hela den beräknade .....	94 949
	Summa årlig inkomst Rdr 436 254
Afdrages härifrån drift- och underhålls-kostnaden .....	175 000
	återstår behållning Rdr 261 254
motsvarande mera än 10 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> proc. af anläggningskapitalet Rdr 2 400 000.	

En i jämförelse med andra jernbans-anläggningar så ovanligt gynnsam kalkyl för denna nu föreslagna bana bör ingalunda väcka förundran, än mindre misstroende; den har sin naturliga och påtagliga orsak dels i den mängd jernbruk och andra bergverk, hvilka den komme att med stor fördel betjena; dels i de stora och vidsträckt skogstillgångar, Dalarnes höfdingedöme innesluter; dels i ett tredje viktigt och gynnsamt förhållande, som endast kan uppenbara sig der, hvarest, i brist på naturliga kommunikationsutvägar åt flera *divergerande* håll, all rörelse måste sammanflyta åt ett, och hvarest således jernvägen, om hans läge rätt väljes, bildar, så att säga, hela territoriets stora och gemensamma *pulsåder*. Likasom sjön Runn vid Fahlun, enligt hvad vi förr visat, för Dalarnes talrika och stora vattendrag och flottleder utgör en den viktigaste sammanloppspunkt, så skall äfven den blifvande jernvägen, fortsättande med konst, der naturen slutat, och på vägen upptagande äfven det andra landskapets för ingen del oviktiga vattensystem, sätta dem bägge i lifgifvande förening med hafvet, all handels och rörelses *hjärta*.

#### *Framdeles påräkneliga transporter.*

För beräkning af desamma förefinnas naturligtvis i allmänhet inga fullt tillförlitliga utgångspunkter; men då ett fullkomligt förbigående af dem ej heller vore i sin ordning, alldenstund Statens understöd för kommunikationens åstadkommande måste hafva till hufvudsyfte en för framtiden bestående arbetsförtjänst åt befolkningen och afsättning af nu värdelösa naturprodukter samt ortens förseende med dess behof med större säkerhet och för billigare pris än de närvarande; så torde det vara både rätt och tillfyllest, att några få delar af den utveckling i handel och näringar, som lättast kan förutses, åtminstone icke med tystnad förbigås.

Godstrafikens 142 537 Rdr, med 50 proc. tillökning .....	Rdr 71 268
Dalvirkets 127 500 Rdr, dito .....	63 750
Persontrafik, fyllnaden i den kalkylerade 94 949 .....	21 985
Westeråstrafik, i vår förra underd. ansökan upptagna .....	68 000 Skåd
50 proc. tillväxt .....	34 000 "
	102 000
Malm, enligt officiella uppgifter, nu gående .....	30 000 Skåd
50 proc. tillväxt .....	15 000 "
	24 600
Brukseffekter: Långö .....	900
Dahlforss .....	2 400
Furudal .....	2 700
Svabensverk .....	2 200
	8 200
50 proc. tillväxt på de 4 sistnämnda .....	4 100
	12 300 Skåd
Laggkärllstillverkningen 640 lass à 4 Skåd, med 50 proc. förhöjning .....	4 000
Diverse Dal-allmogens slöjdvaror, såsom väfskedar, skåp, kistor, båtar, hjul, körredskap, ur, smiden, skinnvaror, väfnader, tjära, slip- och qvarnstenar m. m. jemte tillväxt .....	50 000
	50 000
	Rdr 349 103

Denna räkning, uppgående till något högre penningeinkomst än uti vår antagna inkomst- och utgiftsräkning, visar, bland annat, att vi kunnat upptaga ända till 100 procent tillväxt på all trafik, gods- och persontrafik etc. sammanslagna. Att den summa, vi erhållit, kunde ökas ännu mycket mera, följer deraf, att intet afseende blifvit fästadt på den förökade trafik, som komme att tillföras banan från landtbruket; icke på de tillverkningar, som Gelle stads växande industri skulle skicka inåt landet; icke derpå att posten från Gelle vester ut och åter utan tvifvel komme att för Kronans räkning föras på jernvägen; icke på den betydliga till- och genomförelse, som blir att vänta af Norrlands och möjligen äfven några af Finlands alster, såsom kött, fläsk, smör, talg, fågel, lin m. m. samt slutligen, såsom förr nämnt, icke på trupptransporter, Kronans effekter, inkomster på utarrenderade banans lägenheter, telegraf o. s. v. Men då de specificerade kvantiteterna redan uppgå till ett serdeles stort belopp, är det obehöfligt att med ett längre uppehåll vid denna afdelning ytterligare taga E. K. Mts Höga uppmärksamhet i anspråk.



## STORMÄGTIGSTE, ALLERNÄDIGSTE KONUNG!

Sedan vi nu haft Nåden söka ådagalägga, att en jernväg för ångkraft mellan Fahlun och Gelle är behöflig och att den är möjlig; att en sådan, äfven med beräkning af blott en del af den varutrafik, som redan eger rum från och till orterna, icke allenast skall bära sig utan lemna en årlig behållning af minst sju procent af anläggningskapitalet; att den sannolika tillökningen i trafik å denna linie i en snar framtid utan all svårighet kunnat uppskattas till öfver  $\frac{1}{3}$  million Sküd, ehuru, med förbigående af mångfaldiga transporter, blott en obetydlig del af Dalskogarnes tillgångar dervid blifvit tagen i anspråk; att Rikets största skeppsvarf derigenom skulle kunna förses med ett så behöfligt material, som moget och fullt tjenligt skeppsvirke; att många och stora fördelar i öfrigt genom anläggningen skulle Rikets handel och tvänne provincer tillskyndas, ländande till näringarnes upphjelpande samt beredande af arbetsförtjenst och bergning åt en vanlottad allmog, — våge vi i djupaste Underdånighet anhålla, det täcktes E. K. Mit till Rikets Ständer aflåta Nädig proposition derom:

A) att, då denna anläggning, ehuru med all möjlig visshet redan från början vinstbringande, erfordrar en kostnad, vida öfverstigande alla de enskilda krafter, som här kunna för ändamålet ålitas, Rikets Ständer, såsom enda utvägen att bereda möjlighet att anläggningen företaga, måtte åt det Bolag, vi för nämnda jernvägs-anläggning bilda, anvisa ett Statslån af B:ko 1 600 000 Rdr, motsvarande  $\frac{2}{3}$  af anläggningskostnaden, och detta med följande vilkor och förbindelser, nämligen:

1:o) att Bolaget tecknar sig för den återstående tredjedelen af anläggningskostnaden, eller för 800 000 Rdr samma mynt;

2:o) att Statslånet, så snart  $\frac{2}{3}$  af aktiesumman blifvit tecknad och hälften af det tecknade beloppet blifvit inbetaldt, får till Bolaget utbetalas på det sätt,

3:o) att utbetalningarne till Bolaget ske i samma förhållande som arbetsåren, eller att  $\frac{2}{3}$  af hela den för året beräknade arbetskostnadssumman ställes till Bolagets disposition från och med den 1 Januari samma år;

4:o) att den sista hälften af aktieegarnes teckningssumma äfven må inbetalas i sistnämnda förhållande och på samma tider;

5:o) att årlig ränta å den af aktieegarne utlagda summan må af hvarje års behållning å jernvägsrörelsen till dessa utbetalas efter 5 för hundra per år;

6:o) att derefter af samma behållning först erlägges årlig ränta å Statslånet efter 4 för hundra per år samt att återstoden af behållningen användes till amortering af själfva Statslånet;

7:o) att på förenämnda sätt med räntebetalningar och amortering fortfares, så länge något af Statslånet med ränta är oguldet; och att först derefter Bolaget må disponera öfver hela behållningen af jernvägsrörelsen;

8:o) att Staten, i händelse Bolaget inom 25 år, efter det banan i sin helhet blifvit för trafiken öppnad, icke skulle hafva återguldit Staten dess lån jemte ränta, må, om den så önskar, ega förelägga Bolaget en ytterligare tid af minst 5 år, efter hvilken förlopp, om Statslånet med ränta ej heller då är inbetaldt, banan med tillbehör må utan vidare ersättning tillfalla Staten;

9:o) att Staten efter 30 års förlopp, sedan hela banan blifvit för trafiken öppnad, må, om den önskar, ega rätt att inlösa banan med tillbehör för den summa, hvarå medelafkomsten under de 5 för Bolaget fördelaktigaste af de sista 7 åren före det, då tillkännagifvandet derom gjorts, utgör 5 procent;

10:o) att, i händelse hela banan inom 2 år efter sitt öppnande för trafiken visat att hon bär sig, Bolaget må åligga att fortsätta henne från Fahlun till närmaste lämpliga punkt vid Insjön i Ahls socken, emot erhållande på lika vilkor af deremot svarande ytterligare Statslån och vid äfventyr att, om denna fortsättning det oakadt uraktlåtes, tiden, efter hvilken, enligt 8:de punkten häröfvan, Staten eger rätt att, i händelse af uteblifven full inlösen af Statslånet, förelägga ny tid för samma inlösen, må förkortas med 2 år, eller till 23 år från hela banans öppnande; och

B) att jernvägsbolaget må komma i åtnjutande af samma skattefrihet, som blifvit beviljad Götha Kanals-, Köping—Hults jernvägs- och andra dylika bolag.

Härförutan våga vi i sammanhang härmed i Underdånighet föreställa oss, det E. K. Mit, om anläggningen kan komma till stånd, täckes, på derom ingifvande serskild Underdånig ansökan, i Näder bevilja Bolaget tullfri införsel af de machiner, verktyg, vagnar, rails, lokomotiver och turnplates, som ej af inhemsk tillverkning kunna erhållas til mins lika billigt pris och samma godhet.

Öfver hvad vi sålunda våga i djupaste Underdånighet framställa, driste vi anhålla, att E. K. Mit täcktes inhemta E. K. M:ts Befallningshafvandes yttrande, för att detta, enligt en af Rikets förra Ständers Stats-utskott derom framställd önskan, må kunna bidraga till sakens desto fullständigare pröfning.

Jemte Underdånigt tillkännagifvande af vår öfvertygelse, att kostnadssummans anskaffande ej skall lyckas, med mindre hjelp från det allmännas sida kan erhållas, underställe vi E. K. Maj:ts eget Höga bepröfvande, huru-



vida några närmare bestämmanden till framtida trygghet för trafiken och industrien må anses behöfliga eller icke; öfverlemnande i öfrigt denna för Dalarne och Gestrikland så utomordentligt maktpåliggande angelägenhet åt E. K. Maj:ts Nådiga hägn; och framhärda

med djupaste vördnad, trohet och nit,  
STORMÄGTIGSTE, ALLERNÄDIGSTE KONUNG!  
EDERS KONGL. MAJ:TS

underdånigste, tropligtigste tjänare och undersåter

<i>Er. Bergman.</i>	<i>G. A. Lundhquist.</i>	<i>I. H. Munktell.</i>	<i>J. S. Bagge.</i>
<i>E. E. Fahlhem.</i>	<i>C. P. Bergsten.</i>	<i>Gust. Luth.</i>	<i>C. P. Forssberg.</i>
<i>C. E. Wahrenberg.</i>	<i>P. Murén.</i>	<i>G. F. Göransson.</i>	<i>A. Krey.</i>
<i>A. Söderberg.</i>	<i>F. O. Flensburg.</i>	<i>Constantin Tottie.</i>	<i>Dan. Gust. Lindh.</i>
<i>C. J. Salholm.</i>	<i>J. H. Kronberg.</i>	<i>Robert Rettig.</i>	<i>N. J. Sehlberg.</i>
<i>C. E. Lychnell.</i>	<i>J. L. Westman.</i>	<i>O. W. Rahm.</i>	<i>L. P. Engström.</i>
<i>C. E. Rahm.</i>	<i>A. Fr. Luth.</i>	<i>B. G. Kronberg.</i>	<i>Eric Dan. Grape.</i>
	<i>C. G. Åsbrink.</i>	<i>Carl Ant. Rettig.</i>	

Gefle och Fahlun under april månad 1854.\*

Från landshöfdingeämbetena i Gefleborgs och Kopparbergs län infordrades deras yttranden öfver innehållet i petitionen, och uttalade de sig enstämmigt tillstyrkande, hvarvid landshöfdingeämbetet i Kopparbergs län afslutade sitt yttrande med, "att Falun äger ett fördelaktigt läge för upphämtande af länets afsättliga produkter med afseende på en järnväg till Gefle måhända med undantag af nämnda Insjön, hvilken, såsom sökandena jämväl antydt, ligger mera centralt inom provinsen och står i segelbar förening med Siljan och Orsasjön, och det villkor för statsbidragets erhållande, som i den underdåniga ansökningen bland annat erbjudes, eller att det blifvande bolaget vore förpliktadt fortsätta järnvägen från Falun till Insjön inom viss tid, i händelse järnbanan mellan Gefle och Falun visar fördelaktigt resultat, är därför af mycken vikt. Att ett företag, så kostsamt som det ifrågavarande, icke kan komma till utförande endast med enskilda medel, torde ej vara tvifvel underkastadt, och om detsamma måste öfvergifvas i saknad af understöd från statens sida, skulle oberäkneliga fördelar för detta län därigenom gå förlorade."

Striden mellan de bägge intressena — Gefleintresset och Västeråsintresset — blef under riksmötet ganska långvarig och fördes vid flere tillfällen icke blott med skärpa utan äfven med bitterhet. Frågan angående de bägge järnvägarne var före flere gånger och blef icke slutligen behandlad förrän under november månad 1854. Under diskussionerna framhölls af Gefleintressets målsmän, att forkörningen å landsvägarne med få undantag visade sin högst skadliga inverkan på ej mindre åkerbruket och boskapsskötseln än den forslande personalens ekonomiska ställning och moralitet, enär genom forslingen jordbruket försumrades och beröfvades den arbetskraft, som därpå behöfde användas, och forslingen i moraliskt hänseende utöfvade ett högst menligt inflytande på de personer, som däråt ägnade sig, att fodertillgången förtärdes på landsvägarne och aflägsna hviloställen, och jorden sålunda kom i saknad af de för underhållet och förbättrandet af dess produktionsförmåga nödvändiga gödningsämnen, och att forslingen sällan i längden beredde sina idkares bärgning, hvarföre också antalet af dem, som härmed ville försörja sig, hade förminskats, hvilket åter medfört förhöjning af for-



lönerna särdeles vid vissa tider på året, då det knappast vore möjligt att för något pris få foror framskaffade. Med afseende på Geflebanans företråde framför Västeråsbanan framhölls vidare, *att* densamma komme att blifva 5 mil kortare än den ifrågasatta linjen till Västerås, *att* provinsen Västmanland, för hvilken den ifrågavarande järnvägens anläggande mellan Dalarne och Mälaren skulle företrädesvis blifva fördelaktigt, i senare tider åtnjutit betydliga understöd af allmänna medel för därvarande kommunikationsväsendes förbättring, *att* däremot provinsen Gestrkland och östra delen af Dalarne förut icke blifvit hugnade med dylika understöd och därför saknade annat kommunikationsmedel än de vanliga landsvägarne, *att* en järnväg mellan Dalarne och Västerås måste ledas nästan parallellt med Strömsholms kanal och därför svårligen skulle komma att bära sig, *att*, om järnvägen anlades mellan Falun och Gefle, komme den att genomgå en rik skogstrakt, hvars produkter endast genom en sådan anläggning kunde förvandlas från ett dödt till ett allmänt nyttigt kapital, *att* Kungl. Maj:ts befallningshafvande både i Kopparbergs och Gefleborgs län uti härom afgifna utlåtanden på utförligt anförda skäl bestämdt förordat järnvägens sträckning från Falun till Gefle samt obestriddigen ådagalagt de fördelar, som därigenom skulle tillskyndas bägge dessa provinser äfvensom hela landet, *att* en järnväg, som komme att gå till Västerås, icke skulle kunna begagnas för fortskaffningen och afsättningen af Dalarnes skogsprodukter, *att* endast genom en kortare och omedelbart till hafvet ledande järnväg de stora dittills oanvända tillgångar, som skogarne inom Dalarne kunde lämna, blefve åtkomliga för handeln och konsumtionen inom och utom riket, *att* de förnödenhetsartiklar, som till högst betydande myckenhet både från andra delar af riket och från främmande länder måste årligen föras till Dalarne, skulle fördyras, därest för desammas transport en längre i stället för en kortare järnväg måste anlitas, *och att* de omlastningar, som i händelse af järnvägens ledande till Mälaren blefve oundvikliga, komme att utöfva en för Dalarnes invånare ganska menlig inverkan på priset å de varor, som utfördes från eller fraktades till Dalarne. Af Västeråsintressets målsmän framhöllos å andra sidan många och viktiga fördelar för bana's dragning från Dalarne till Mälaren. Vid ett af borgareståndets sammanträden, då återremiss till statsutskottet beslutades, reserverade rådmän Grape sig och yrkade i ett väl motiveradt yttrande, att rikets ständer måtte anvisa ett statsbidrag såsom lån af 1 600 000 riksdaler banko för anläggning af järnvägen Falun—Gefle.

Slutligen efter många och långa öfverläggningar afgjordes frågan under hösten 1854 i stånden på så sätt, att alla fyra riksständen beviljade lån för anläggande af en till begagnande med lokomotiv afsedd järnväg från Dalarne, men i afseende på detta lån fastslogo bondeståndet den 23 september och borgareståndet den 3 november, att lånets belopp skulle fastställas till 1 600 000 riksdaler banko, hvaremot prästeståndet den 25 september samt ridderskapet och adeln den 3 november beslutade, att lånet skulle utgöra  $\frac{2}{3}$  af den i kostnadsförslaget upptagna summan, dock skulle lånebeloppet icke få öfverstiga 2 840 000 riksdaler banko. Därjämte beslutade bonde- och borgarestånden, att järnvägen skulle gå mellan Falun och Gefle, hvaremot prästeståndet samt ridderskapet och adeln öfverlämnade till Kungl. Maj:t frågan i den delen med förklaring, att Kungl. Maj:t, ifall bolag bildades för bägge de föreslagna linjerna, ägde bestämma, hvilketdera af dessa bolag finge komma i åtnjutande af det beviljade statsbidraget. Då sålunda två stånd stannat emot två, måste frågan afgöras genom



omröstning i förstärkt statsutskott, hvilken omröstning skedde den 22 november 1854. Härvid beslöts med 81 röster mot 38 att för anläggning af en till begagnande med lokomotiv afsedd järnväg mellan Falun och Gefle bevilja och till utbetalning från riksgäldskontoret anvisa ett statsbidrag såsom lån af 1 600 000 riksdaler banko under de villkor och föreskrifter för öfrigt, som statsutskottet föreslagit och rikets ständer godkänt.

Till följd af dugande medborgares i Gefle stad mångåriga målmedvetna arbete, okufliga energi och nedlagda betydande kostnader var sålunda Gefle—Dala järnvägs tillkomst ändtligen afgjord, och glädjen häröfver var allmän och stor. Järnbanans anläggning betraktades som en epok, hvilken bebådade en dittills okänd betydenhet för Gefle stad, i det den skulle komma att i flere riktningar öppna nya och förhoppningsfulla utsikter för stadens fortgång och dess invånares välförstånd. Dalarnes då ännu otillgängliga skogsprodukter skulle af en uppblomstrande industri utföras i världsmarknaden, och öfver Gefle skulle Dalarnes dittills så vanlottade bygder förses med alla behöfliga förnödenheter. Man hoppades som säkert, att hvarenda enskild person skulle i sin mån komma att erfara de välgörande inflytelser, som den sålunda lättade kommunikationen och ökade affärsflifligheten skulle föra med sig.

#### KONCESSIONEN Å JÄRNVÄGSANLÄGGNINGEN.

Koncessionen å järnvägsbyggandet innefattas i dels rikets ständers till Konungen aflåtna skrifvelse, angifvande riksmötets beslut, och dels Konungens skrifvelse till styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader angående fastställd plan för järnvägsanläggningen.

Rikets ständers skrifvelse var af följande lydelse:

"STORMÄGTIGSTE, ALLERNÄDIGSTE KONUNG!

Efter pröfning af åtskilliga hos Rikets Ständer gjorda framställningar om järnvägsanläggningar inom flera af Rikets landskap, hafva Rikets Ständer funnit sig böra bevilja statsbidrag för nedannämnde så beskaffade anläggningar, nemligen:

2:o. För anläggning af järnväg från Dalarne till Gefle.

Till följd af sin genom andra mellanliggande provinser från både hafskusten och de större insjöarne samt dem sammanbindande kanaler afskiljda belägenhet, har Dalarne icke kunnat komma i åtnjutande af de fördelar, som, genom nya eller förbättrade vattenkommunikationer, i sednare tider bereds för en stor del af Rikets öfriga landskaper. Frågor hafva visserligen jemväl uppstått och förslag uppgjorts angående anläggning af kanaler inom denna province, men med hänsigt till lokal- och klimatiförhållanden hafva de föreslagna kanal-ledernas gagn för orten och Riket ansetts icke komma att motsvara dermed förenade kostnader. Dessa företag, för hvilka dels icke några, dels otillräckliga allmänna understöd erhållits, hafva alltså icke kunnat utföras. Dalarnes förnämsta och mest viktiga kommunikationsbehof synes emellertid vara, att för fortskaffningen af de produkter och varor, denna province kan afsätta till eller måste anskaffa från andra orter, erhålla en efter nutidens fordringar i detta hänseende lämpad farled till en allmän och lätt tillgänglig hamnplats. Att en sådan kommunikation icke utan alltför stora både enskilda och allmänna uppoffringar kan beredas genom en kanalledning, och att densamma ändock ej skulle blifva fullt ändamålsenlig, torde, i betraktande af provincens samt dess vattendrags läge och beskaffenhet, kunna tagas för gifvet. Deremot förefaller, ur flere synpunkter, en järnvägs anläggande för sagde ändamål företrädesvis lämpligt. Rikets Ständer hafva alltså ansett de förslag, som hos Rikets Ständer blifvit framställda om tillvägbringandet af ett sådant kommunikationsmedel, dels i sydlig riktning till Mälaren och dels i östlig riktning till Östersjön, förtjenta af synnerlig uppmärksamhet. Med hänsigt till verkställigheten och bekostandet af de sålunda föreslagna järnvägsanläggningarne, hafva Rikets Ständer icke förbisett den frågan, huruvida dessa järnvägar rätteligen äro att hänföra till stamlinier, eller sådane järnbanor, hvilka, i öfverensstämmelse med den af Rikets Ständer i ofvan åberopade underdåniga skrifvelse den 18 innevarande November omförmälda grundsats, böra genom Statens



försorg och på dess bekostnad utföras, eller till bibanor, hvilkas anläggning och fullbordande, emot dertill erhållet större eller mindre statsbidrag, bör åt den enskilda företagsamheten öfverlemnas. Beträffande denna fråga, hafva Rikets Ständer funnit, att då sjelfva begreppet och uttrycket stambana måste förutsätta, det hvarje dylik bana är afsedd att utgöra stammen för derifrån sig framgent utgrenande bibanor, en jernväg, som anlägges från någon viss punkt inom en province, för att endast ledas till den för dess produkter och förnödenhetsartiklar mest lämpliga hamnplats, icke tyckes skäligen kunna räknas till förstnämnde slag af jernbanor.

Då således de jernvägar från Dalarne, hvarom nu fråga blifvit väckt, enligt Rikets Ständers åsigt, oaktadt sin längd och anläggningskostnadernes betydliga belopp, icke äro att anse såsom stamlinier, och då dessa sedanres sträckning, dimensioner och anläggningssätt m. m. icke komma att ega något väsendtligt inflytande på de förra, hafva Rikets Ständer, med afseende derjemte å de förhållanden, som genom vederbörande embetsmäns och embetsmyndigheters anställda undersökningar och meddelade yttranden blifvit utredda, funnit sig ega all anledning att, redan vid denna Riksdag, bevilja och anvisa de medel, som kunna erfordras för anläggningen af en ändamålsenlig jernväg från Dalarne, helst, i betraktande af hvad härvid är utredt och upplyst, denna jernvägs fullbordande, så snart omständigheterna möjligen medgifva, synes företrädesvis angeläget och maktpåliggande, ej allenast för den ekonomiska ställningens förbättring och näringslivets utveckling inom nämnda vidsträckt landskap, utan äfven för dess naturprodukters och slöjdvarors inverkan på Rikets allmänna handelsrörelse och bergshandtering.

Betydligheten af de varuquantiteter, som redan under nu varande besvärliga och tidsödande kommunikations-sätt fraktas till och från Dalarne, gifver visserligen anledning till den förmodan, att vid den tillväxt i all rörelse, som af underlättade ändamålsenliga kommunikationer städse framkallas, trafiken, åtminstone efter någon tids förlopp, skall kunna sysselsätta tvenne jernvägar, ledande till så skilda slutpunkter och genomgående trakter med så skiljaktiga naturprodukter, som de jernvägsanläggningar, hvilka föreslagits från Dalarne till dels Mälaren, dels Östersjön; men innan åtskilliga andra delar af Riket ännu kunnat förses med derstädes jemväl behöfliga förbättrade kommunikationsanstalter, hafva Rikets Ständer ansett sig icke kunna bifalla de för dessa företag afsedda tillgångars användande till understöd för tvenne större jernvägsanläggningar från en och samma province.

I fråga om hvilkendera utaf de bägge ifrågakomma jernvägsanläggningarne, såsom för landet och allmänna rörelsen mest nyttig och nödvändig, bör genom beviljandet af det dertill erforderliga statsbidrag företrädesvis befordras till verkställighet, så enär den beräknade kostnaden för jernvägen mellan Dalarne och Westerås är vida betydligare än för den mellan Fahlun och Gefle, hvartill kommer, att de effekter, som på dessa orter utgöra egentliga föremålet för forsling, äro hufvudsakligast sådana, som bero af in- och utförsel från och till utlandet, hvaran det är af synnerlig vikt, att kommunikationen med hafvet i möjligaste mån lättas, hafva Rikets Ständer funnit sig företrädesvis böra bevilja de för jernvägsanläggning mellan Fahlun och Gefle begärda 1 600 000 Riksdaler att af allmänna medel utgå såsom lån med bestämd återbetalningsskyldighet och hvarför, efter företagets fullbordande, ränta bör erläggas.

Vidkommande denna räntas belopp, hafva Rikets Ständer ansett lämpligare samt för uppbörd och redovisning enklare, att detsamma bestämmes till ett lägre, men ovilkorligt utgående, än att en högre räntefot fastställes, men dervid förklaras, att räntan skall utgå af den behållning, jernvägen lemnar, och således i sjelfva verket göras deraf beroende.

Vid bestämmandet af de vilkor och åligganden samt öfriga iakttagelser, som Rikets Ständer funnit böra föreskrifvas för nu ifrågavarande jernvägsanläggning och det derfor af Rikets Ständer beviljade lån, hafva Rikets Ständer dels godkänt de framställningar, som i sådant hänseende blifvit gjorda af dem, hvilka med förslag inkommit, dels bibehållit, hvad Rikets Ständer vid dylika understöds beviljande förut stadgat, dels följt och tillämpat de bestämmelser, som finnas intagna i det för Köping—Hult jernvägs-bolaget under den 13 November 1853 utfärdade privilegium, och dels tillagt åtskilliga nya stadganden, hvilka Rikets Ständer ansett komma att befrämja Statens äfvensom den allmänna rörelsens fördelar och säkerhet.

Beträffande serskildt stadgandet, att aktieegarne skola teckna sig för en större summa, än det af dem påräknade tillskott för jernvägsanläggningens fullbordande utgör, har detta föranledts deraf, att bland vilkoren för utbekommande af de lån, som i sednare tider af Rikets Ständer beviljats och från Riksgäldskontoret utbetalts för utförandet af allmänna arbetsföretag, städse föreskrifvits att, utom läntagarnes skuldförbindelse för lånesumman, borde till Riksgäldskontoret allemnas serskilda säkerhetshandlingar eller borgensförbindelser för uppfyllandet af ej mindre lånevilkoren, än de för arbetsföretagens utförande afslutade kontrakter, hvilka borgensförbindelser, som dels af Kongl. Maj:t dels af Fullmäktige i Riksgäldskontoret bort godkännas, hafva i allmänhet innefattat så kallad solidarisk betalningsansvarighet för alla dem, som undertecknat en och samma förbindelse, äfvensom, vid många tillfällen, i sjelfva skuldsedeln en dylik ansvarighet varit för dess utgifvare föreskrifven, och i anseende till det, jemförelsevis med kostnads- och lånesummorna för nu ifrågavarande jernvägsanläggning, mindre betydliga belopp, hvar och en dylik förbindelse vanligen afsett, har, så vidt Rikets Ständer varit i tillfälle erfara, yrkandet af solidarisk ansvarighet för dessa företag och dertill beviljade lån merendels utan svårighet kunnat fullgöras, hvaremot ett helt annat förhållande komme, efter all sannolikhet, att inträffa, derest dylik ansvarighet skulle fordras antingen för ut-



förandet af det arbete, hvarom nu är fråga, eller för återbetalningen af det dertill beviljade lån. Rikets Ständer hafva fördenskull, med hänsigt till detta lån och det dermed understödda företag, icke trott sig kunna tillämpa den solidariska ansvarighetsprincipen, emedan sådant säkerligen komme att utgöra ett bestämdt hinder mot möjligheten af samma låns erhållande och sagde företags deraf beroende verkställighet; men på det att Statsverket ändå skall ega en fullt betryggande säkerhet ej allenast för berörde jernvägsarbetes fullbordande, utan äfven för de dertill anvisade lånemedlens återbekommande, hafva Rikets Ständer ansett lämpligt, att aktieegarne vid sjelfva aktieteckningen åtaga sig att, utöfver sitt påräknade tillskott till arbetets utförande, om så fordras, utgöra enahanda belopp för samma ändamål, och såsom kapital- och ränteinbetalning å Bolagets skuld till Statsverket.

Rikets Ständer hafva alltså, för anläggning af en till begagnande med lokomotiver afsedd jernväg mellan Fahlun och Gefle, beviljat och till utbetalning från Riksgäldskontoret anvisat ett statsbidrag, såsom lån, af 1 600 000 Riksdaler, under de vilkor och föreskrifter, som här efteråt finnas uppgifna:

## 1:o.

Jernvägsanläggningen bör, emot erhållande af det härtill beviljade statsbidrag, utföras genom ett för detta ändamål bildadt serskildt Bolag och på dess bekostnad; börande detta Bolag åtaga och förbinda sig att, ej allenast i öfverensstämmelse med fastställd arbetsplan och under iakttagande af de för arbetets utförande för öfrigt meddelade föreskrifter, fullborda, utan ock derefter för allmänna trafiken öppna och underhålla jernvägen i hela dess längd.

## 2:o.

Bolagsmännen böra, genom skeende aktieteckning, förbinda sig att af egna medel tillskjuta hvad utöfver det af Staten erhållna lån erfordras för jernvägens och dertill hörande anläggningars fullbordande samt all erforderlig transportmateriels anskaffning; och skall aktieteckningssumman utgöra samma belopp, som nyssnämnde lån, och således jemväl motsvara två tredjedelar af den beräknade kostnadssumman. Dock som hälften af det sålunda tecknade beloppet är allenast afsedd till Statsverkets betryggande för detta företags utförande samt de dertill anvisade medlens återbekommande jemväl i motsatt fall, så behöfva aktieegarne, derest jernvägen, genom deras försorg, varder på föreskrifvet sätt och inom stadgad tid fullbordad, icke erlägga denna hälft af teckningssumman; kommande följaktligen aktieegarnes ansvarighet för densamma att försvinna efter jernvägens fullbordande; hvarefter jernvägen, med hvad dertill hörer, bör utgöra säkerhet för ifrågavarande lån. De handlingar, som innefatta aktieegarnes förbindelser att fullgöra på den grund af aktieteckningen dem åliggande inbetalningsskyldighet å deras aktier, böra deponeras och förvaras hos Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Stora Kopparbergs Län.

## 3:o.

Bolaget bör vara bildadt och arbetet å jernvägen påbörjad före den 1 Juli 1856; skoland de vid jernvägsanläggningen erforderliga arbeten sedermera oafbrutet fortgå och utföras, så att jernvägen varder fullbordad och för allmänna trafiken upplåten inom förloppet af den tid, Kongl. Maj:t vid Bolagets oktrojerande kommer att bestämma; och åligger det Styrelsen för Allmänna Väg- och Vattenbyggnader att, genom serskildt af Kongl. Maj:t på Styrelsens förslag förordnade sakkunnige män, utöfva tillsyn derå, att arbetena varda, i öfverensstämmelse med vederbörligen fastställda planer utförda, samt att vid verkställigheten godkända arbetsmetoder följas och fullgoda materialier användas.

## 4:o.

Innan större eller mindre del af ofvan omförmälda lån får lyftas, bör Bolaget, genom sin Direktion, hafva till Riksgäldskontoret aflemnat eller der företett:

a) för hela lånesumman, jemte derå upplöpande ränta, å Bolagets vägnar utfärdad skuldförbindelse, som af Fullmäktige i nyssnämnde verk godkännes och antages;

b) utaf Bolaget genom Direktionen ingånget samt af Kongl. Maj:t i Näder antaget kontrakt om jernvägsarbetets utförande och anskaffandet af all för jernvägens begagnande erforderlig materiel, i den ordning och inom den tid arbetsplanen bestämmer;

c) bevis att aktieteckningen, äfvensom den i ofvanstående andra punkt stadgade deposition af deruti omförmälda handlingar, skett för ett belopp, som åtminstone motsvarar två tredjedelar af den föreskrifna teckningssumman;

d) bevis angående behörig verkställighet af den första inbetalningen å alla, enligt punkten till c, tecknade aktier;

e) vederbörligt intyg, att arbetet inom föreskrifven tid blifvit påbörjad och sedermera i öfverensstämmelse med arbetsplanen fortsatt; samt

f) serskild, likaledes å Bolagets vägnar, utfärdad förbindelse, innefattande åtagande att, under all framtid och utan något ytterligare bidrag af allmänna medel, vidmakthålla hela jernvägen, med allt hvad dertill hörer, i sådant skick, att den kan för allmänna trafiken begagnas.



## 5:o.

Under iakttagande af dessa, jemte öfriga för lånets utbekommande stadgade vilkor, komma utbetalningsterminerna att lämpas efter arbetsårens antal, så att efter hvarje arbetsårs ingång motsvarande andel af lånesumman får lyftas: dock bör, förrän något utöfver lånets halfva belopp utbetalas, på förut stadgad sätt vara styrkt, att hela aktiesumman är tecknad samt aktieegarnes förbindelser i afseende på denna summas utgörande vederbörligen deponerade.

## 6:o.

Ofvannämnda lån får, utan ränta och kapitalafbetalning, innehafvas under den för arbetets utförande afsedda tid; men efter dess förlopp skall å hela den utbekomna lånesumman, inom slutet af hvarje år, inbetalas tre procent, hvaraf för hvad af lånet dessförinnan icke godtgjorts beräknas två procent årlig ränta, och återstoden utgör kapitalafbetalning. Skulle det förfallna inbetalningsbeloppet icke varda i föreskrifven ordning erlagdt, bör dertöre af Bolaget utgöras fem procent årlig ränta, tilldess samma belopp vederbörligen inbetalas.

## 7:o.

För den händelse, att den för jernvägsanläggningen fastställda arbetsplan icke skulle följas, och derifrån utan sökt och erhållen Nädig tillåtelse skedd afvikelse icke varder på föreskrifvet sätt rättad, eller i fall jernvägsarbetet icke skulle i stadgad ordning fortsättas samt inom den därför bestämda tid fullbordas, eger Kongl. Maj:t låta inställa all vidare utbetalning af det beviljade låneunderstödet samt återfordra hvad deraf utbekommit, att på en gång eller successivt till Riksgäldskontoret inbetalas inom den tid Kongl. Maj:t finner för godt i Näder bestämma. Skulle åter jernvägsanläggningen under arbetstiden öfvergifvas, eller jernvägen, efter dess fullbordande, icke så underhållas, att den framgent kan begagnas, eller om betalningsskyldigheten för det erhållna lånet icke skulle kunna af Bolaget fullgöras, kommer jernvägen att hemfalla till Staten, utan rättighet för aktieegarne att, till större eller mindre del, utaf det allmänna erhålla ersättning för de tillskott till detta företag, som dessförinnan blifvit af dem utgjorda.

## 8:o.

Under byggnadsåren skall Bolagets Direktion, inom den tid och till den embetsmyndighet, Kongl. Maj:t behagar i Näder föreskrifva, årligen afgifva berättelse om väganläggningsarbetets fortgång under det nästföregångna året; börande ej mindre förvaltningen af Bolagets angelägenheter, än de avslutade räkenskaperna, vid årligen anställda revisioner, granskas, uti hvilka revisioner Staten bör ega att genom ett af Kongl. Maj:t utsedt ombud deltaga, intilldess det af allmänna medel erhållna låneunderstödet blifvit återbetaldt.

## 9:o.

I den mån jernvägen varder fullbordad och till allmänt begagnande upplåten, skall Bolaget varda skyldigt, att, emot den ersättning, som Kongl. Maj:t, efter vederbörandes hörande, pröfvar skäligt bestämma, på densamma fortskaffa trupper och allmänna posten samt besörja alla andra för Kronans eller det allmännas räkning ifrågakommande personal- och varutransporter. Derjemte skall det åligga Bolaget att, utan ersättning, medgifva anbringandet längs efter jernvägen af elektriska telegraflinier med hvad dertill hörer.

## 10:o.

Afgifterna för passagerare- och varutrafiken skola utgå enligt gällande, af Kongl. Maj:t, efter dertill utaf Bolaget afgifvet förslag, i Näder fastställd taxa, hvilken i allmänhet synes hvart femte år böra lämpas efter sig då företeende förhållanden.

## 11:o.

Skulle behållna inkomsten af jernvägen, efter afdrag af den årliga inbetalningen å det af Staten erhållna lån, öfverstiga sex procent å det belopp, aktieegarne tillskjutit, ankommer på Kongl. Maj:t att, utom begagnandet af den i näst ofvanstående punkt Kongl. Maj:t förbehållna rätt att pröfva och bestämma de enligt taxor utgående afgifter, föreskrifva huru stor del af detta öfverskott skall afsättas för att framdeles användas till jernvägens förbättring eller vidare utsträckning. Uppgår den årliga behållningen ändock till åtta procent å aktieegarnes tillskott, eger Kongl. Maj:t bestämma om och med hvad belopp den stadgade amorteringen å sagde lån bör ökas.

## 12:o.

Bolaget är berättigadt:

a) att, efter gällande lag och författningar, till sig lösa och med egande rätt besitta enskilda personer och corporationer tillhörig jord, som för jernvägsanläggningen erfordras, hvilken jord dock ej får för Bolagets skuld intecknas;



b) att, utan kostnad eller årlig ersättning, undfå upplåtelse af för jernvägsanläggningen oundgängligen erforderlig, Kronan tillhörig och under dess omedelbara disposition stående jord; dock bör, när fråga är om boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning därför af Bolaget lemnas, i enlighet med hvad om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof är stadgad i Kongl. Förordningen den 20 November 1845; skolande denna förordnings 27:de § jemväl lända till efterrättelse i afseende på de utskylder till Kongl. Maj:t och Kronan, som förut kuanat åligger den jord, hvilken Bolaget kommer att till sig lösa;

c) att för jernvägsanläggningen kostnadsfritt begagna sådane, å Kronans egor belägna kalk- och stenbrott, som kunna vara disponibla;

d) att, för jernvägsanläggningens behof samt till dess byggnad och underhåll, under de i författningarne föreskrifna vilkor, anlägga och på sätt tjenligast finnes drifva erforderliga verkstäder till förfärdigande af gjutgods, smiden, verktyg, redskap och allehanda nödiga materialier;

e) att, uppå skeende underdåniga ansökningar, åtföljda af bestämda uppgifter å behofvet, få, under kontroll, som då komma att i Näder föreskrivas, till Riket tullfritt införa de machinerier, vagnar och verktyg, hvilka vid jernvägsarbetet erfordras, jemte sådane för jernvägen behöfliga skenor (rails), lokomotiver, stående machiner och vändplaner (turn-plates), som ej af inhemsk tillverkning kunna erhållas emot lika billigt pris och med samma godhet;

f) att för jernvägens anläggning erhålla arbetsbiträde af Kronoarbetscorpserna, i mon af tillgång och uppå de vilkor, som vid sådant arbetsbiträdes användande vanligen bestämmas; samt

g) att för enahanda ändamål jemväl få begagna manskap af Armeen, så vidt aftal med vederbörande om frivilligt arbetsbiträde kan träffas, och trupperna icke äro af militär-tjenstgöring eller arbete för Kronans räkning upptagne.

13:o.

Bolaget skall i alla rättsförhållanden, som kunna uppstå mellan detsamma och Svenska Kronan eller enskilde medborgare, lyda under Svensk domstol och varda underkastadt Svensk lag.

14:o.

I fråga om begagnandet och underhållet af jernvägen med hvad dertill hörer, komma slutligen de föreskrifter och stadganden, som Kongl. Maj:t kan finna för godt meddela, att tjena till ovilkorlig efterrättelse; varande Bolaget och dess biträden derjemte i allmänhet skyldiga att iakttaga och fullgöra hvad, med hänsigt till den Staten tillkommande vård öfver jernbanan och tillsyn öfver trafiken derpå, kan varda i vederbörlig ordning föreskrifvet.

Hvilket Rikets Ständer få i underdånighet anmäla; framhårdande

med djupaste vördnad, trohet och nit

STORMÄGTIGSTE, ALLERNÄDIGSTE KONUNG!

EDERS KONGL. MAJTS

underdånigste, tropligtigste tjenare och undersåter:

PÅ RIDD. OCH ADELNS  
VÄGNAR

*Henning Hamilton.*

n. v. Landt-Marskalk.

Stockholm den 29 november 1854."

PÅ PRESTE-STÄNDETS  
VÄGNAR

*H. O. Holmström.*

Talman.

PÅ BORGARE-STÄNDETS  
VÄGNAR

*P. I. Lagergren.*

n. v. Talman.

PÅ BONDE-STÄNDETS  
VÄGNAR

*N. Strindlund.*

n. v. Talman.

Konungens skrifvelse till styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader med fastställd plan för anläggning af järnväg mellan Gefle och Falun löd, som följer:

"VI OSCAR med GUDS NÅDE Sveriges, Norriges, Göttes och Wendes Konung.

Vår ynnest och Nådiga bevägenhet med Gud Allsmäktig!

Troman, Öfver-Direktör, Öfverste, Riddare af Vår Svärds-Orden! Sedan Rikets sednast församlade Ständer, enligt underdånig skrifvelse den 29 November nästlidet år, för anläggning genom ett för ändamålet bildadt Bolag af en jernväg mellan Fahlun och Gefle beviljat ett lånebidrag af 1 600 000 Rdr under vissa bestämda vilkor och föreskrifter, samt detta Rikets Ständers beslut blifvit den 20 påföljde December Eder i Näder meddeladt för vidtagande af erforderliga åtgärder, hafven I, efter det ett Bolag, under benämning af Gefle-Dala Jernvägs Aktie-Bolag numera blifvit bildadt för anläggande och underhållande af ifrågavarande jernväg, uti underdånigt memorial af den 17 sistlidne månad, jemte eget yttrande, till Vår Nådiga pröfning i underdånighet öfverlämnat en af den vid bolagsstämma den 5 förutgångna Mars för detta Bolag utsedda Direktion till Oss ställd under-



dålig skrift, deruti Direktionen, med anmälan att redan mer än två tredjedelar af den utaf Rikets Ständer bestämda aktiesumman blifvit tecknad, i underdånighet anhållit, att det i underdånighet bifogade af Majoren vid Väg- och Vattenbyggnadscorpsen C. E. Norström redan år 1850 i afseende å denna jernvägsanläggning upprättade och till en summa af 2 400 000 uppgående kostnadsförslag med tillhörande plan- och profilritningar måtte till efterrättelse vid arbetets utförande i Näder fastställas, med rättighet att, utan serskildt tillstånd, i den mon omständigheterna kunna sådant fordra, såväl afvika från den utmärkta väglinien inom 250 alnar på hvardera sidan deraf som ock att med vägens lutningslinier göra nödiga förändringar inom den högsta förekommande stigning af 1 på 60; hvarjente I, i afseende å den i tredje punkten af Rikets Ständers ofvanberörda skrivelse meddelade föreskrift, att sakkunnige män borde i Näder förordnas för tillsyn derå, att arbetena varda i öfverensstämmelse med vederbörligen fastställda planer utförda, samt att vid verkställigheten godkända arbetsmetoder följas och fullgoda materialier användas, i underdånighet anført, att, som Bolaget till verkställande Öfver-Ingenieur antagit en af Väg- och Vattenbyggnadscorpsens officerare, som vore af Eder känd för nit och skicklighet i yrket, I ansågen det, åtminstone till en början, vara öfverflödigt att stationera en kontrollant å jernvägslinien, enär nödig tillsyn borde kunna utföras af en kontrollerande Ingenieur, som, efter sig företeende omständigheter, en gång i hvarje eller hvarannan månad inspekterade företaget; och att då Vi under den 17 December 1852, i fråga om kontrollen å jernvägsarbetet mellan Köping och Hult, i Näder förklarar, att, som det tillkomme de under Eder tillsatta Distrikt-Chefer, hvar inom sitt Distrikt, att i och för tjensten hafva kontrollerande uppsigt öfver allmänna väg- och vattenbyggnadsarbetens utförande och underhållande, den speciella och jemna tillsynen å sistberörda jernvägsarbete icke borde i förening med den nämnda allmänna uppsigten åt Chefen inom Distriktet uppdragas, derest annan tjenlig person vore för ändamålet att tillgå, I på denna grund ansett Eder icke kunna föreslå tjenstförrättande Chefen för Norra Väg- och Vattenbyggnads-Distriktet, Majoren Leijonancker att handhafva den serskilda närmare tillsynen å Gefle—Fahlu jernvägsanläggningen, utan funnen Eder, alldenstund Edra öfriga tjenstebiträden redan förut blifvit vid åtskilliga företag anställda, böra i underdånighet hemställa, huruvida Vi icke skulle täckas förordna Byrå-Chefen hos Eder Öfverste-löjtnanten m. m. O. Modig, att sagde kontroll tillsvidare utföras, emot rese- och traktamentsersättning enligt rese-reglementet, med förhöjning i traktamente för rese- och förrättningsdagar af Två Rdr Banko, på sätt förut blifvit Majoren Norström beviljad för kontrollen vid Köping—Hults jernvägsarbetet.

Detta ärende hafva Vi i Näder låtit Oss föredragas; och hafve Vi dervid, på sätt I underdånigst hemställt, godtfunnit i Näder gilla den för ifrågavarande jernvägsbyggnad nu föreslagna plan, med tillåtelse för Bolaget, att, i den mon omständigheterna kunde sådant fordra, vid arbetets utförande låta, utan serskildt tillstånd, från den för vägens riktning primitivt afsedda medellinie vidtaga afvikelser inom 250 alnar på hvardera sidan deraf, äfvensom i banbankens balance-linie göra behöfliga ändringar, under förbehåll likväl i sistberörda hänseende, att det enligt profilerna på vissa ställen förekommande starkaste lutningsanlaget af 1 på 60 icke må öfverskridas samt att hvarje sådan ändring godkännes af den eller de, för utförande af tillsyn å jernvägsarbetet af Oss i Näder förordnade sakkunnige män; äfvensom Vi, jemte Nädig föreskrift, att byggnadsarbetet skall påbörjas innevarande år och fullbordas till den 1 Oktober 1859, samt att beträffande statslänets successiva lyftning, skall vederbörligen iakttagas hvad femte punkten uti Rikets Ständers i ämnet aflätna underdåniga skrivelse af den 29 November sistlidet år i detta afseende innehåller, i Näder förklarar, dels att den i nämnda skrivelser åttonde punkt föreskrifna berättelse om väganläggningsarbetets fortgång under byggnadsåren bör för hvarje år inom Februari månads slut det påföljande året till Eder ingifvas, dels ock att Bolagets oktroijerande för jernvägsanläggningen kommer att ske derigenom, att I med Bolaget, så snart det visar sig vara behörligen konstitueradt, å Kronans vägnar upprätten fullständigt kontrakt, hvartill I ägen att från Bolagets Direktion infordra, för att Vår Nädiga pröfning underställas, förslag och hvilket bör upptaga Bolagets alla förpligtelser och rättigheter i öfverensstämmelse med Vårt och Rikets Ständers beslut.

Beträffande tillsynen derå, att arbetena blifva i öfverensstämmelse med vederbörligen fastställda planer utförda, samt att vid verkställigheten godkända arbetsmetoder följas och fullgoda materialier användas, hafve Vi, lika med Eder, funnit tillfyllestgörande, att denna tillsyn tills vidare utföras af blott en Ingenieur; men i anseende till nu förhandenvarande brist å derför tillgängliga sakkunnige män, och då för Byrå-Chefen hos Eder under den närmaste framtiden företrädesvis möter svårighet att från sin ordinarie anställning sig aflägsna, hafve Vi godtfunnit i Näder uppdraga berörda befattning åt Majoren Leijonancker, med rättighet till den af Eder föreslagna skjuttraktamentsersättning enligt resereglementet med tillägg af Två Rdr Banko för hvarje rese- och förrättningsdag, att utgå af anslaget till rese- och undersökningskostnader samt expenser för allmänna arbeten.

Tillkännagifvande Eder detta till svar och efterrättelse i hvad på Eder beror, samt till vederbörandes förständigande, tillställe Vi Eder härhos ofvanberörda af Oss nu gillade ritningar och kostnadsförslag. Vi befalle Eder Gud Allsmäktig Nädeligen. Stockholms Slott den 8 Maj 1855.

OSCAR.

J. F. Fähræus."



## AKTIETECKNINGEN.

Så snart rikets ständer i ofvan intagna skrifvelse hos Konungen anmält beviljandet af statsbidrag för anläggning af järnväg från Dalarna till Gefle, och innan ännu Kungl. Maj:ts skrifvelse med godkännande af planen för järnvägsbyggnaden anländt, gick interimsstyrelsen

**Fahlun.**

Med glädje börja vi första numret af ett nytt år med återgifvandet af nedanstående

"Inbjudning till  
**Aktieteckning.**

Enligt af hert majoren och riddaren C. E. Norström värfställdt underförklaring samt beröfver upprättadt kostnadsförslag, erfordras för anläggning af en järnväg för ångkraft mellan städerna Gefle och Fahlun ett penningbelopp af hko rdr 2,400,000, och hafwa, för besörjande af detta företag, Rikets sednast förelagade Ständer åt det bolag, som genom aktieteckning bildar sig för utförande af anläggningen, bewisjar ett lån af hko rdr 1,600,000, motsvarande således  $\frac{2}{3}$  af hela kostnaden, emot årlig inbetalning, efter det wägen blifwit färdigbyggd, af 3 prot., hwaraf 2 utgöra ränta och återstoden kapitalafbetalning.

Såsom hufvudsakligt wilkor för lånets erhållande hafwa Ständerna emedertid föreskrifwit, att det blifwande bolaget skall teckna sig för ett belopp, lika stort med det bewisjade lånet, eller hko rdr 1,600,000, således äfwen motsvarande  $\frac{2}{3}$  af anläggningssumman, och hwarutaf den ena hälften skulle utgöra fullnad i meranämnda anläggningskostnad och den andra hälften säkerhet under byggnadsåren ej mindre för statslånet, än derför att wägen må blifwa i wederbärlig ordning fullbordad; hwarerfer aktieegarnes förbindelser komma att till dem återlemnas och hselwja järnwägen att anses såsom statens säkerhet för lånet.

Med anledning af allt detta inbjudes härmedelst till aktieteckning för anläggning af en Jernväg med lokomotiver från Gefle till Fahlun, på wilkor:

1:o Allt hwaris och ens härneda tecknade penningbelopp kommer att utgöra den högsta summa, hwarmed han är förbunden att i bolaget deltaga och ansvara; men att detta belopp, såwida teckningen uppgår till den föreskrifna summan af hko rdr 1,600,000, kommer att nedfättas i samma mån som den fordrade öfwer-teckningen icke behöfwer till arbetets fullbordande utaxeras.

2:o Allt på allmän bolagsstämma, hwilken, sednast när halfwa aktieteckningen förfiggadt, genom allmänna tidningarne, minst 14 dagar förut, sammankallas, widare förekommer diskutering af bolagsregler, bolagets konstituerande, wal af direktion, m. m.; dock under uttrockligt wilkor, att hwarken genom bolagsstämmobeslut eller blifwande reglemente något får eller kan, i strid med 10:e § af Kongl. förordningen om aktie-bolag, bestämmas, hwarigenom någon förbindes att ansvara för mera, än hwad han genom aktieteckningen sig ötagit.

3:o Allt lägsta summan, för hwilken någon må teckna sig, utgör rgs rdr 100, samt att alla summor derutöfwer tecknas på jemna 100 rdr samma mynt.

4:o Allt aktieegarnes andel i byggnadskostnaden kommer att från och med arbetets påbörjande utaxeras, under loppet af 3 år, i poster, motsvarande arbetsterminerna.

De, som på föreslående wilkor önska deltaga i detta bolag, behagade å denna lista teckna sina namn, adresser och teckningssummor. Gefle den 29 November 1854.

W. Nilser. C. P. Bergsten. J. H. Munkietll.  
S. H. Kronberg. G. A. Lundhquist. H. Petre.  
E. D. Grape. Y. Muren.  
W. Elstrink. G. F. Göransson."

Wätte denna appell till Dalarnes och i främsta rummet Fahlun stads invånare mötas af en enhällig beredwillighet att åt det wigtiga ändamålet egna omtanke, krafter och penningar! Allt få företag i Sverige hafwa större utsigter, än en järnväg ifrån Dalarna till hafwet, att icke blott bära sig, utan lemna en behållning öfwerstigande wanlig räntewinst, är genom tillförlitliga kalkyler längesedan inför allmänheten ådagalagd, och winner en ytterligare bekräftelse genom de mäns insigter och affärswana, hwilka under-tecknat öfwanstående inbjudning, äfwen som genom R. Ständers friskostighet att på de billigaste wilkor understödja den blifwande anläggningen. Må då ingen, som utöfwer de dagliga behofwen eger ett öfwerflott att disponera, förbise säkerheten och fördelen samt den derpå grundade förbindelsen att nedlägga detta öfwerflott i ett werk, som skall åt hwarje näring i orten gifwa nytt lif, åt hwarje egendom ökad värde, åt hwarje förnödenhet en lättad tillförel och lindrigare pris! Må ingen twelfa att lemna det litla bidraget, derföre att han ej mäktar erbjuda det stora! Till wärelsens utförande erfordras wifwerligen ett ofantligt kapital; men detta bildas lättast, om alla de små kapitalen sammanflyta till en gemensam punkt, — och en sådan endragt kan blott en ädel allmän-anda framkalla. En hedrande täflan erbjuder sig i detta hänseende åt de begge grannprovincerna och grannstäderna: må Dalarna och Fahlun, om än i förmögenhetswilkor underlägsna, icke låta öfwerträffa sig i enighet och hängifwenhet!

Inbjudning till aktieteckning, införd i Tidning för Falu län och stad den 4 januari 1855.

i författning om att medelst aktieteckning söka skaffa den summa, som rikets ständer föreskrifwit i aktier, eller samma belopp som statslånet, d. v. s. 1 600 000 riksdaler banko. Teckningslistor utfärdades därföre, och framlades desamma å tidningsbyråerna och boklädorna i Gefle och Falun. Till listorna bifogades det tryckta "förslag angående järnvägs anläggande mellan Gefle och Falun", som i form af ansökan blifwit till Konungen öfverlämnadt, och som var försedt med karta öfver den blifwande järnwägen. Interimsstyrelsens ledamöter samt kronofogdar, expeditionsfogdar och länsmän i Gestrkland, Hälsingland och Dalarna äfvensom andra för företaget intresserade personer togo äfwen listor för att snabbt få aktieteckning till stånd. Det var högst betydande summor, som skulle hopsamlas i städerna Gefle och Falun med omnejd samt i orterna om-



kring den blifvande järnbanan, och, ehuru entusiasmen för företaget var stor, kan man ändå föreställa sig svårigheterna att få dessa vid den tiden kolossala belopp tecknade och samlade.

Hos borgerskapets äldste i Gefle hade interimsstyrelsen för järnbanan gjort framställning om, att staden skulle teckna aktier i bolaget för 200 000 riksdaler banko, därvid framhållande jämte fördelen af banans tillkomst för Gefle stad äfven den penningevinst, staden som aktieägare för sin kassa skulle hafva att af företaget i framtiden påräkna, en spådom, som slagit godt in, enär staden Gefle på sina tecknade 300 000 kronor haft i utdelning under årens lopp sammanlagt 2 560 800 kronor, däri dock ej inräknad utdelningen för år 1908. Vid sammanträde den 12 februari 1855 tillstyrkte borgerskapets äldste denna framställning, och vid den allmänna rådstugans sammankomst den 28 februari 1855 blef framställningen bifallen såväl af stadens invånare som af magistraten särskildt. Staden Falun gjorde ingen aktie-

**Aktie-tecknarne för anläggning af en Jernväg med lokomotiver mellan Gefle och Falun** kallas härmedelst, i enlighet med tecknings-inbjudningen af d. 29 November 1854. till *Allmän Bolagsstämma* å Gefle Rådhus, Måndagen den 5 Mars 1855. kl. 10 f. m., för Bolagets konstituerande, Bolagsreglors antagande, val af Direktion m. m.

K o m m i t t e r a d e .

Annons om första allmänna bolagsstämman.

teckning, men Stora Kopparbergs Bergslag beslöt på extra stämma den 13 februari 1855 att teckna aktier för 200 000 riksdaler riksmynt. Vid samma tidpunkt hade den enskilda aktieteckningen i Falun och dess omnejd uppgått till 230 000 riksdaler riksmynt. I Gefle samt i trakten omkring den blifvande järnvägen hade samtidigt tecknats aktier för 313 334 riksdaler banko, så att sålunda halfva aktiekapitalet redan var tecknad. Detta föranledde interimsstyrelsen att den 13 februari 1855 medelst annons i tidningarne sammankalla till allmän bolagsstämma den 5 mars 1855 i enlighet med teckningsinbjudningen af den 29 november 1854.

#### BOLAGETS KONSTITUERANDE.

Vid konstituerande bolagsstämman den 5 mars 1855 fungerade som ordförande öfverstelöjtnanten A. W. Nisser och voro 60 aktieägare närvarande, hvarjämte 76 fullmakter aflämnades. Sammanlagt voro sålunda representerade 12 095 aktier, och anmäldes, att öfver 16 000 st. aktier redan då voro tecknade. En bolagsordning antogs, i hvilken bland annat föreskrefs, att "bolaget har till ändamål att i öfverensstämmelse med rikets ständers uti underdånig skrifvelse den 29 november 1854 meddelade beslut och Kungl. Maj:ts jämte bifall därtill i öfrigt gifna nådiga föreskrifter anlägga en järnbana ifrån Gefle till Falun samt å denna bana underhålla regelbunden fart med lokomotiver till personers och varors fortskaffande", att "bolagets angelägenheter vårdas af en direktion, bestående af sju ledamöter, hvilka bolagsmännen å allmän stämma inom sig välja", att "rösträtt vid bolagsstämma beräknas sålunda, att för innehafvande aktier till ett antal af högst tjugu beräknas en röst per aktie, för aktier därutöfver till och med sextio en half röst per aktie, för aktier därutöfver till och med ett-hundratjugu en fjärdedels röst per aktie samt för innehafvande aktier därutöfver en tiondedels röst per aktie; dock må endast hela rösterna gälla vid omröstningen". Till öfveringenjör för



järnvägsarbetets utförande antog bolagsstämman löjtnanten vid Kungl. väg- och vattenbyggnadskåren Claes Adelsköld, hvilken i maj 1849 såsom nivellör vid Fryken—Klarälvens järnväg i Värmland tagit det första spadtaget jord å den första svenska järnvägen och deltagit i färdigbyggandet såväl af denna järnväg som af ett par andra mindre dylika samt själf förestått en mindre järnvägsbyggnad i Värmland, hvarjämte han med statsunderstöd studerat järnvägsbyggnader i Tyskland, Frankrike, Belgien och England. Den blifvande direktionen bemyndigades att med honom uppgöra om chefskapet för järnvägsbyggnaden. Därjämte beslutades, att direktionens ordförande i årligt arfvode skulle erhålla 2 500 riksdaler riksmünt, verkställande direktören 5 000 riksdaler riksmünt och hvardera af de öfriga direktörerna 1 000 riksdaler riksmünt. Med slutna sedlar valdes till direktionsledamöter för bolaget för tiden intill den ordinarie bolagsstämma, som inträffade näst efter det järnbanan blifvit fullständigt öppnad för trafik, öfverstelöjtnanten A. W. Nisser, geschwornern G. A. Lundhquist, rådmannen E. D. Grape, grosshandlaren P. Murén, brukspatronen W. Elfbrink, konsuln G. F. Göransson och handelsmannen O. L. Krey. Till ordförande utsågs öfverstelöjtnanten A. W. Nisser, en man, hvilken under järnvägens byggnadstid med stor klokhet och skicklighet löste mängen bekymmersam fråga, och till verkställande direktör för bolaget valdes grosshandlaren P. Murén, som skötte sitt många gång tunga och bekymmerfulla uppdrag med öfverlägsen förmåga och orubblig tro på företagets framtid och lyckliga utveckling. Den mellan bolagets direktion och löjtnant Adelsköld uppgjorda öfverenskommelsen bestämde "att Adelsköld, emot förbindelse att i egenskap af öfveringenjör för järnvägsarbetet uteslutande ägna sin tid och sin förmåga åt nämnda arbete och dess ändamålsenliga utförande, skulle äga att af bolaget uppbära i årligt arfvode 5 000 riksdaler banko äfvensom att såsom ersättning för i bolagets angelägenheter förekommande resor inom järnvägsdistriktet, hvarmed förstas trakten omkring järnvägens sträckning till en vidd af 3 mil på hvardera sidan därpå, uppbära 1 000 riksdaler samma mynt om året, allt räknadt från den 5 mars 1855, hvarförutom han skulle äga att för öfriga för bolagets räkning inom landet företagande resor åtnjuta skjutsersättning, beräknad efter 2 hästar, samt i traktamente 2 riksdaler banko om dagen."



*Claes Adelsköld*



Gefle-Dala järnvägsaktiebolags sigill.

Till Konungen ingaf direktionen den 5 mars 1855 följande underdåniga skrifvelse:

"STORMÄGTIGSTE, ALLERNÄDIGSTE KONUNG!

Sedan i öfverensstämmelse med Rikets sednast församlade Ständers underdåniga skrifvelse till Eders Kongl. Maj:t af den 29:de November sistlidet år, ett Bolag blifvit den 5:te i denna månad under namn af Gefle—Dala-Jernvägs-Aktie-Bolag bildadt för anläggande och underhållande af en jernväg för lokomotiv emellan Gefle och Fahlun, och sedan öfver  $\frac{2}{3}$ -delar af den bestämda aktiesumman blifvit tecknad, får Direktionen öfver nämnda Bolag med öfverlemnande af plan öfver den ifrågavarande jernvägsanläggningen i djupaste underdånighet anhålla om Nädig fastställelse derå med rättighet att vid arbetets utförande få utan serskildt tillstånd, i mon af som omständigheterna kunna sådant fordra, så väl afvika från den utmärkta väglinien inom tvåhundraftio alnar på hvar-





*J. Jönsson*



*E. Lindström*



*A. M. Bergström*



*H. Nilsson*



*H. Carlsson*



*P. M. M. M.*



*O. K. K.*

Ledamöterna i bolagets första direktion.



dera sidan deraf, som äfven att med vägens lutningslinier göra nödvändiga förändringar inom den högsta förekommande stigning af 1 på 60; äfvensom att få efterhand inkomma med nödiga detail-ritningar. Och får slutligen Direktionen underdånigst tillkännagifva att arbetet på oförmälta jernväg kommer att börja under innevarande års vår och är afsedt att inom fem år derefter hinna fullbordas.

Med djupaste undersåtliga vördnad, trohet och nit framhärda

STORMÄGTIGSTE, ALLERNÅDIGSTE KONUNG!

EDERS KONGL. MAJ:TS

underdånigste, tropligtigste tjenare och undersåter:

På Gefle—Dala Jernvägs-Aktie-Bolags vägnar: Dess Direktion:

*W. Nisser.*                      *P. Murén.*                      *Eric Dan. Grape.*                      *G. A. Lundhquist.*  
*W. Elfbrink.*                      *G. F. Göransson.*                      *O. L. Krey.*

Gefle den 5 mars 1855."

Bolagsordningen blef af Kungl. Maj:t fastställd den 8 maj 1855 och den 2 juli 1855 intagen i Gefle stads rådstufvurätts in-teckningsprotokoll till den kraft och verkan, Kungl. förordningen om aktiebolag af den 6 oktober 1848 förmår. Den 16 juli afslutade direktionen å bolagets vägnar det af rikets ständer såsom villkor för lånebidraget af staten föreskrifna kontraktet med Kungl. styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, genom hvilket under-tecknande expropriationsrätt erhöles, och hvarefter arbetet med kraft kunde påbörjas. Samtidigt aflämnade direktionen äfven den föreskrifna förbindelsen om framtida vidmakthållande af jernvägen äfvensom förbindelse till riksgäldskontoret å hela lånebeloppet med därå löpande ränta och amortering.

Sveriges näst Göta kanal största enskilda kommunikationsföretag var sålunda nu startadt.



## BANBYGGNADEN.



Det var den 29 maj 1855, som verkställande direktören i järnvägsbolaget grosshandlaren Pehr Murén och chefen för järnvägsbyggnaden löjtnant Claes Adelsköld i spetsen för sex man, hvilka hvar och en drog sin skottkärra, tågade Nygatan i Gefle upp från Brobänkshället norra vägen ut till Sätträåsen för att taga de första spadtagen för järnvägsarbetets påbörjande. Dessa de första skottkärrorna fylldes i Sätträåsen och utfördes. De små kanonerna vid det strax där bredvid belägna utvårdshuset Karlsborg<sup>1)</sup> dundrade, och många af stadens invånare drucko den dagen en välgångsskål för Gefle—Dala järnvägs framgång.

Arbetet påbörjades sålunda den 29 maj 1855, den första dagen visserligen med endast sex man, men påföljande dag hade arbetsstyrkan vuxit, och från och med juni månads ingång voro 100 man dagligen sysselsatte. Under juli utgjorde arbetsstyrkan 150 man, under augusti, september och oktober månader 400 man hvarje månad och under november samt första hälften af december 600 man. På hösten 1855 utbröt kolera i Gefle, hvilket förorsakade, att bortåt 200 man öfvergåfvo arbetet på grund af rädsla för sjukdomen, och oaktadt byggnadsbefälet gjorde alla bemödanden för att öka arbetsstyrkan äfven genom förhöjning i aflöningen, kunde icke större arbetsstyrka erhållas än den ofvan nämnda. Från midten af december 1855 till slutet af januari 1856 låg allt utearbete fullkomligt nere.

Den första svårighet, som mötte vid Gefle—Dala järnvägsbyggnad, var att anskaffa dugliga ingenjörsträden. Brist på sådana rådde, då i allmänhet alla, som varit med om de här i landet dittills utförda, ytterst små järnvägsarbetena, blifvit anställda vid statens år 1855 påbörjade järnvägsbyggnader. För arbetschefen fanns därföre ingen annan möjlighet, för så vidt han icke ville vända sig till utlandet, än att bland sina personliga bekanta utse och söka förvärfva dem, han ansåg äga de kunskaper och de egenskaper i öfrigt, som erfordrades för att blifva dugliga järnvägsbyggare.

Till löjtnant Adelskölds närmaste man antog direktionen löjtnanten vid flottans mekaniska kår Frithiof Waldenström, som förut arbetat under Adelsköld. Såsom stationschefer för arbetet antogs löjtnanterna Gösta Lilliehöök (numera major,



Första dagen i Sätträåsen, efter en samtida teckning.

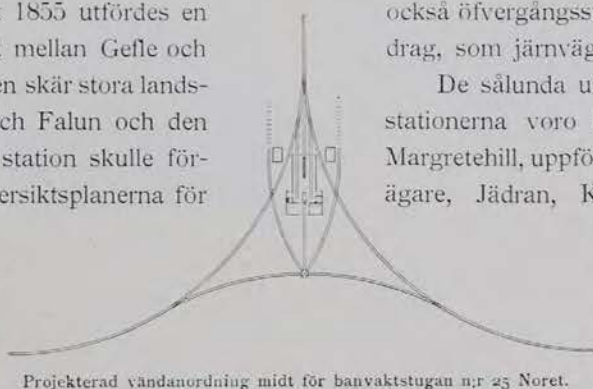
<sup>1)</sup> Låg, där länslasarettet i Gefle nu är beläget.



bosatt i Uppsala, som välvilligt lämnat många och värdefulla meddelanden till detta kapitel) och A. Leijonhufvud med lön af hvardera 1 200 riksdaler banko om året, samt för utförande af nödiga mätningar H. von Wolcker, S. R. Örtengren och G. Toll med hvardera 3 riksdaler banko om dagen i arfvode. Dessutom anställdes maskiningenjören Th. Hwasser med uppdrag att uppgöra alla ritningar för broar, hvilka af sparsamhetsskäl uppfördes af trä utom bron öfver Lillån i Gefle, som byggdes af järn, äfvensom ritningar till lokomotivstall och maskinverkstäder samt att öfvervaka deras utförande. Såsom chef för reparationer af lokomotiv och rullande materiel i öfrigt samt kontrollant i England för där inköpta effekter antogs maskiningenjören A. Sahlström, hvilken liksom Hwasser erhöll 3 000 riksdaler riksmünt om året i lön. Vidare anställdes som biträdande ingenjörer löjtnant O. von Otter med 100 riksdaler riksmünt i månaden, civilingenjör Axel Heimbürger med 83 riksdaler 16 skillingar riksmünt i månaden och civilingenjör N. Sonesson med 3 riksdaler 24 skillingar riksmünt per dag, hvilka aflöningar sedermera för en och annan under arbetets gång något ökades. Till kamrerare för bolaget antogs bruksförvaltaren D. Herlenius med en lön af 3 000 riksdaler riksmünt om året, till kassör L. Sjöberg med 2 250 riksdaler riksmünt och till bokhållare Gustaf Collvin med 1 000 riksdaler riksmünt. Till arkitekt att dels göra ritningar till alla stationshus, vaktstugor, magasin m. m., dels öfvervaka deras uppförande antogs arkitekten Märten Spiering mot en aflöning af 1 200 riksdaler banko om året, som från och med 1857 ökades till 2 000 riksdaler riksmünt. Sedermera engagerades i mån af arbetets utsträckning flere ingenjörer.

Att för öfver femtio år sedan sätta i gång ett arbete af Gefle—Dala järnvägs omfång och utsträckning medförde naturligtvis svårigheter, hvilka i vår tid äro okända. Allt skulle ordnas från början, allt skulle konstrueras och ritas — från spett, spadar och skottkärror till vändskifvor, kranar, broar och byggnader m. m. Arbetschefen och hans närmaste man, de enda, som ägde någon praktisk erfarenhet, hade under arbetets första period en mycket krävande tjänstgöring, i det att alla biträden måste instrueras och hvarje detalj af dem öfvervakas.

Under arbetsåret 1855 utfördes en stor del af jordarbetet mellan Gefle och Bäck, där järnvägslinjen skär stora landsvägen mellan Gefle och Falun och den första plats, hvarest station skulle förläggas, hvarjämte öfversiktsplanerna för det hela utarbetades, platserna för stationer och vaktstugor bestämdes. I samband därmed fastställdes



Projekterad vändanordning midt för banvaktstugan nr 25 Noret.

också öfvergångsställena öfver de vattendrag, som järnvägslinjen korsade.

De sålunda ursprungligen bestämda stationerna voro följande: Gefle, Bäck, Margrethill, uppförd af Forsbacka bruksägare, Jädran, Kungsgården, Storvik, Robertsholm, Korsnäs och Falun. Af dessa finnas ännu i sin ursprungliga egenskap och med bibehållet

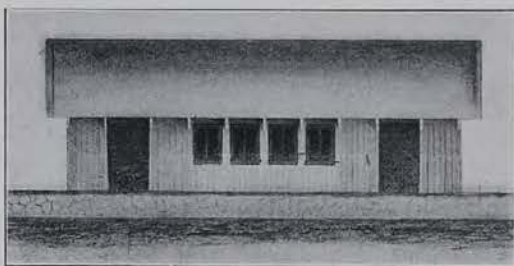


Gustaf Collvin



läge endast Margretehill, numera benämnd Forsbacka, Kungsgården, Robertsholm, numera benämnd Hofors, samt Korsnäs bibehållna, alla dock med mycket förändrade spårsystem och utvidgade byggnader; de öfriga äro dels förflyttade till annan plats, dels ändrade till hållplatser eller ock nedlagda.

Gefle station, från och med den 6 september 1875 benämnd Gefle norra, var sålunda ursprungligen belägen å den s. k. Stora Holmen midt för ångbåtarnas tilläggsplats men har under årens lopp undergått betydande förändringar. Från och med den 15 november 1877 flyttades all persontrafik därifrån till den då nyanlagda Gefle station, som är belägen vid Järnvägesplanaden. Den 4 maj 1906 blefvo stationsinspektorens expedition och därjämte vagnrangeringen förlagda till den nyanlagda rangeringsbangården vid egendomen Ensta. Stationshuset nedrefs år 1907. Numera äro endast godsmagasin och godsexpedition kvar å sin ursprungliga plats.



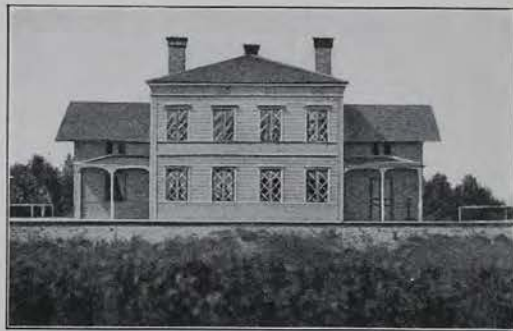
Gefle norra stations första godsmagasin.

Bäck är ändrad till hållplats och stationen förlagd till Valbo.

Om den 11 kilometer från Gefle belägna Bäck stations första stationsinspektör berättas, att han, som icke varit i Falun sedan järnvägen blef färdig, och på tio års tid icke rest till Gefle på järnväg, en vacker dag år 1878 öfveraskade trafikchefen med ansökan om tjänstledighet för att besöka Parisexpositionen, hvilket han också gjorde, dock utan att passera Gefle. Vid hemkomsten från Paris besåg han emellertid Falun. Året därpå, 1879, afled han som stationsinspektör i Valbo, dit stationen i Bäck blifvit flyttad.

Jädran station, förlagd till ån med samma namn, är sedan år 1863 nedlagd som station och ersatt med ny station vid Sandvikens järnverk, hvilket nu för tiden så storartade etablissemang anlades under åren 1862—1863. Den 15 mars 1862 påbörjades nämligen röjningen i skogen för järnverkets byggnader, och den 26 juli 1863 pådrogs masugnen. Det var konsul G. F. Göranssons banbrytande experiment med bessemermetoden, som skapade detta stora företag. Hans försök utfördes först vid Edskens masugn i Husby socken, men då de äntligen började visa sig fruktbärande, blef det nödvändigt att välja en plats, som hade förbindelse med världssamfärdseln. Denna plats blef den nuvarande vid en vik af Storsjön. På det ställe, där Sandvikens storartade järnverk nu ligger, fanns före 1862 ingenting annat än skog, genom hvilken Gefle—Dala järnväg var framdragen. De enda boningar, som funnos där, voro järnvägens banvaktstuga och en gammal bondgård. Denna då så ensamma plats beboddes där-

Jädrans station, förlagd till ån med samma namn, är sedan år 1863 nedlagd som station och ersatt med ny station vid Sandvikens järnverk, hvilket nu för tiden så storartade etablissemang anlades under åren 1862—1863. Den 15 mars 1862 påbörjades nämligen röjningen i skogen för järnverkets byggnader, och den 26 juli 1863 pådrogs masugnen. Det var konsul G. F. Göranssons banbrytande experiment med bessemermetoden, som skapade detta stora företag. Hans försök utfördes först vid Edskens masugn i Husby socken, men då de äntligen började visa sig fruktbärande, blef det nödvändigt att välja en plats, som hade förbindelse med världssamfärdseln. Denna plats blef den nuvarande vid en vik af Storsjön. På det ställe, där Sandvikens storartade järnverk nu ligger, fanns före 1862 ingenting annat än skog, genom hvilken Gefle—Dala järnväg var framdragen. De enda boningar, som funnos där, voro järnvägens banvaktstuga och en gammal bondgård. Denna då så ensamma plats beboddes där-



Jädrans år 1863 nedrifna stationshus.



emot år 1908 af 7 950 personer. Järnverket sysselsätter 2 400 arbetare, och tillverkningarna uppgingo under år 1908 till ett värde af mellan 8 och 9 millioner kronor. I hvilken stor omfattning järnvägen trafikeras af verket kan man bilda sig en föreställning om, då man vet, att det med järnväg under år 1908 erhöi bland annat 38 800 ton stenkol, 21 300 ton träkol och 37 900 ton malm samt afsände omkring 21 700 ton förädlade järn- och stålvaror.



Sandvikens stationshus åren 1863—1868.

Storvik station är ändrad till hållplats, numera benämnd Öfre Storvik, och stationen förflyttad till Nedre Storvik, nu med namnet Storvik, i föreningspunkten mellan Gefle—Dala och norra stambanan.

Korsnäs station undergick under 1860-talets första år rätt stora förändringar. Platsen, hvilken före järnvägens tillkomst utgjordes af en stenig backslutning med djupt ingående vikar af sjön Runn, var ganska obemärkt. Visserligen hade där funnits två mindre kopparhyttor — Gammelhyttan och Nyhyttan — men dessa voro redan

vid denna tid nedlagda. Däremot funnos en mjölkvarn för tvenne par stenar samt en liten enbladig såg äfvensom en ganska anspråkslös hamnbrygga. I och med järnvägens byggande, och isynnerhet sedan den blifvit färdig, förvandlades likväl stället hastigt och högst betydligt. Två stora sågverk anlades, valsverk byggdes. Korsnäs blef sålunda mycket fort en viktig storindustriplats.

Falun station finnes visserligen på ungefär den ursprungliga platsen men är numera ombyggd, betydligt ändrad och i alla afseenden utvidgad.

Så snart löjtnant Adelsköld efter sin ankomst till Gefle börjat studera kostnadsförslag och kartor samt gått den blifvande järnvägs-linjen fram mellan Gefle och Falun, insåg han, att kostnadsförslaget var alldeles för lågt beräknadt. Det af kapten Norström sex år förut uppgjorda förslaget slutade, som nämndt, på en summa af 3 600 000 riksdaler riksmünt. Visserligen var statslånet 2 400 000 riksdaler riksmünt och aktiekapitalet lika stort, men man hade beräknat, att hälften af det tecknade skulle utgöra en reservteckning, som man hoppades, att aktie-tecknarna icke skulle behöfva utbetala. Adelsköld skaffade sig därför direktionens uppdrag att uppgöra ny undersökning och utstakning af järnvägen samt nytt kostnadsförslag. Denna undersökning och uträkning visade, att väglängden härigenom visserligen skulle blifva  $\frac{1}{4}$  mil kortare, men att slutliga kostnadssumman skulle uppgå till 5 198 000 riksdaler riksmünt. Denna ökning i det sex år förut uppgjorda



Storviks år 1877 nedrifna stationshus.



kostnadsförslaget hade sin hufvudsakligaste grund däri, *att* dagaflöningarne under årens lopp stegrats högst betydligt, *att* lutningarne i det nya förslaget minskats från 1: 40 till 1: 60, *att* tyngre räls, 20 skålpunds i stället för 15 skålpunds per fot, och solidare underbyggnad ansågos vara behöfliga, *samt att* större och flera lokomotiv äfvensom flere stationer behöfdes.

Sålunda visade det sig redan vid första början af arbetet, att de penningemedel af statslån och aktiekapital, 4 800 000 riksdaler riksmünt, som bolaget ägde att disponera, voro otillräckliga för att få järnvägsarbetet fullbordadt. Statslånet utlämnades endast successivt, och



Robertsholms (nuvarande Hofors) stationshus intill år 1876.

af aktieteckningen återstod ännu vid midten af år 1856 att afyttra 5 555 st. aktier, d. v. s. att i aktiekapitalet fattades öfver ett år efter det järnvägsarbetet påbörjats 555 500 riksdaler riksmünt. För rättigheten att fortfarande få lyfta den återstående årliga andelen af statslånet fordrades, att aktiekapitalet i sin helhet skulle vara inbetaldt före 1856 års utgång. Järnvägen byggdes också under en tid af ovanligt tryckt penningeställning, då det visade sig nästan omöjligt att skaffa pengar, och de finansiella svårigheterna syntes mången gång nära nog öofvinneliga.

Genom de ledande människors ovanliga energi och fasthet samt lefvande tro på företagets nytta för landet och bygden kunde arbetet det oaktadt nå sin fullbordan.

På järnvägens byrå, inrymd i grosshandlare Muréns hus i Gefle, hade under vinterns lopp 1855—1856 af byggnadschefen och ingenjörerna utarbetats fullständiga kartor öfver järnvägens förläggning i plan, efter profilerna hade kubikmassorna uträknats och arbetsritningar blifvit uppgjorda för stationsplaner, byggnader, broar, trummor, redskap m. m. efter den af Adelsköld utstakade byggnadsplanen, så att allt dylikt förarbete var klart till våren 1856, då utarbetet med större kraft kunde taga sin början.

Arbetsstyrkan, som under januari—maj 1856 växlat mellan 560 och 950 man, uppgick under juni, juli och augusti till omkring 1 300 man, och under september—december varierade den mellan 900 och 650 man per månad. Hälsotillståndet bland arbetarne under år 1856 var godt, men väderleken var synnerligen ogynnsam, och kölden kom på hösten en månad tidigare än vanligt samt höll i sig ungefär en månad längre än vanligt fram på våren 1857.

Arbetet var så ordnadt, att hela bansträckan var delad i tvenne afdelningar, den ena från Gefle till Robertsholm och den andra från Robertsholm till Falun. Dessa afdelningar sönderföllö vidare i mindre, hvar och en under sin ingenjör, som i sin ordning hade biträde af nivellör, schaktmästare och förmän. Sålunda öfvertogo bolagets egna ingenjörer bandelarne Gefle—Bäck, Bäck—Jädran, Jädran—Kungsgården, hvaremot Kungsgården—Storvik lämnades på entreprenad till normannen A. Torkildsen samt Storvik—Robertsholm till den på sin tid väl bekante järnvägsentreprenören brukspatronen Fr. Sundler. Dessa båda entreprenader kontrollerades af löjtnanten friherre O. von Otter.



Järnvägsarbetet å linjen Kungsgården—Storvik blef synnerligen fördröjdt genom svårigheten att bilda banvallen öfver det djupa kärret vid Syltbäcken, där fast botten anträffades på först närmare 60 fots djup, och hvarest pålning måste verkställas till förekommande af vidsträcktare sjunkning.

Inom den andra afdelningen på den 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mil långa, då fullkomligt obebyggda och förut ofarbara sträckan af linjen emellan Robertsholm och hemmanet Dammen, beläget omkring en mil från Falun, anlades för arbetets möjliggörande på åtskilliga ställen mellan sjöarne och vattendragen transportvägar, hvarjämte vattendragen upprensades. Vidare uppfördes boningshus och baracker för arbetsbefäl och manskap samt för arbetspersonalens proviantering tvenne bagerier med bryggerier jämte proviant-



Platsen där Falun station anlades, efter en samtida teckning.

magasin och för transporterne nödiga drängstugor och stallar. På denna vägsträcka arbetades hela vintern 1856—1857 med linjens uppröjning, bäddningar på mossar, sten- och bergsprängning, och på våren 1857 började jordarbetet, som utsträcktes till Korsnäs.

Vid banvaktstugan Källviken, nuvarande Korsnäs station, ordnades läkarestation med sjukstuga, bageri och handelslägenhet, hvilket allt stod färdigt, då jordarbetet sattes i gång.

Den 20 november 1855 ankom det första rälspartiet från England till Gefle. Under år 1856 anlände inalles aderton fartyg från England till Gefle, lastade med olika slags effekter, lokomotiv, vagnar, räls, vändskifvor, verktyg m. m. för järnvägens räkning, och hvarje år under byggnadstiden fortgingo sändningarne på samma sätt medelst fartyg från England till Gefle. Intet haveri eller någon den ringaste sjöskada träffade någon af dessa många skeppslaster.



Falun år 1876 nedrifna stationshus.

Ett gammalt tämligen förslitet persontågslokomotiv samt tvenne nya efter dåtidens mening starka godstågslokomotiv inköptes från England. Det första erhöll namnet "Norden", och de båda sistnämnda blefvo kallade "Gefle" och "Kullan". Rälsen, äfven den från England, var af järn och vägde 20 skålpund per sträckfot.<sup>1)</sup> Längden å hvarje räls var 20 engelska fot.

Sedan inköp af sliprar kommit till stånd, började rälsläggning och grusning på Gefle station och vidare efter linjen i den mån, terrasseringsarbetet fortskred. Detta arbete bedrefs med

<sup>1)</sup> Motsvarar 20,5 skålpund per engelsk fot eller 28,6 kilogram per meter.



sådan raskhet, att de af järnvägsbolagets direktionsledamöter, som voro bosatta i Falun, kunde på hösten 1856 transporteras i en godsinka från Jädran station till Gefle, hvarest direktionssammanträde skulle hållas.

Penningebekymren, som för järnvägsbolagets direktion denna tid, hösten 1856, voro större än någonsin tillförne, gjorde, att extra bolagsstämma måste sammankallas till den 18 november 1856, vid hvilken bolagsstämma direktionen framlade en ny beräkning öfver kostnaderna. Denna visade, att ytterligare medel, än hvad Adelsköld i sitt kostnadsförslag beräknat, torde komma att blifva erforderliga. Direktionen framhöll därvid, att den efter numera vunnen erfarenhet och gjorda uträkningar funnit, att järnvägsanläggningen fullbordad skulle belöpa sig till statslånet 2 400 000, aktieteckningen 2 400 000 och dessutom 600 000 eller tillsammans 5 400 000 riksdaler riksmünt. Då alltså aktieägarna, hvilka vid teckningen beräknat att, såsom vid statslånets beviljande jämväl var afsedt, endast hälften af aktiebeloppet skulle komma att tagas i anspråk, nu blefvo nödsakade att för byggnadens utförande utgifva hela aktiebeloppet samt ortens tillgångar därigenom helt visst skulle blifva så medtagna, att det icke vore att hoppas, det vidare till-

*Teckning till ännu oförsälda aktier i Gefle-Dala-Jernvägs Aktie-Bolag på de villkor, som vid extra Bolagsstämma denna dag blifvit bestämda kan verkställas i Gefle hos Direktion, i Falun hos Herr O. L. Kreij och i Stockholm hos Herr Krigsfiskalen Bennich, boende i huset N:o 3 vid Stortorget, 2 trappor upp, hos hvilka äfven upplysning om villkoren lemnas; och ega förut varande Aktie-egare företrädesrätt till oförmälda teckning så vida de derom sig anmäla före d 6 nästkommande December. Gefle den 18 November 1856.*

**DIREKTIONEN**

Annons om teckning af osälda aktier.

2) önskar aktieägare att vid nämnda års slut föryttra dessa aktier, så förbinder sig bolaget att hålla honom skadeslös för kapitalskillnaden emellan hvad å aktien är inbetaldt och det möjligen lägre belopp, hvartill aktien då kan föryttras med förbehåll, att aktien inom oförmälda tid till bolaget hembjudes och försäljningen af aktien genom bolagets eller dess direktion's försorg får ombestyras;

3) åt nu varande aktieägare förbehålles att inom den 6 nästkommande december med andras uteslutande på förenämnda villkor teckna sig för återstående aktiebeloppet, skolande, därest sådan teckning kommer att öfverstiga det disponibla aktiebeloppet, detta emellan tecknarne fördelas i förhållande till hvars och ens förut i bolaget ägande delaktighet;

4) efter den 6 instundande december äger direktionen att försälja då ännu icke upptagna aktier till andra än dem, som förut i bolaget äga del."

På dessa af stämman gillade villkor afyttrades aktierna före 1856 års utgång, så att hela

skott af enskilda medel kunde för betäckande af bristen erhållas, föreslog direktionen, det bolaget ville anmoda någon eller några af ortens representanter vid innevarande riksdag att hos rikets ständer motionera om ökad lån af allmänna medel till belopp af minst 600 000 riksdaler riksmünt. Med afseende på försäljningen af de resterande 5 555 aktierna anhöll direktionen, att bolagsstämman ville bemyndiga direktionen att på följande villkor afyttra dessa ännu osälda aktier nämligen:

"1) aktietecknaren tillförsäkras sex procents ränta att intill 1860 års slut årligen utbetalas å det belopp, som på aktierna kontant erlägges;



antalet aktier, 24 000 st., då voro försälda, däraf 18 445 utan och 5 555 med den bestämda räntegarantien och återlösningsförmånen. Bolaget måste vid 1860 års slut af skilda personer återlösa sammanlagt 300 st. aktier af det senare slaget, hvilka bolaget fortfarande innehar.

Under sommaren 1857 rådde ändå större brist på arbetare än någonsin tillförne, och arbetsprisen voro högt uppdrifna, hvilket menligt inverkade på arbetets framgång. Åren 1855—1857 voro dyra år, men från och med början af 1858 blef tillgången på arbetare rikligare och arbetsprisen därigenom lägre. Lefnadsförmödenheterna föllo äfven i pris, hvarjämte väderleken var mild, så att arbetena under år 1858 avancerade ganska fort. Hösten 1858 var dock kall, och kölden höll i sig ända till slutet af maj 1859, hvilket fördröjde en del ballastningsarbeten.

Såsom förut är påpekadt, var en järnvägsbyggnad för mer än femtio år sedan förenad med en mängd svårigheter, som nu ej behöfva tagas i betraktande. Man hade ej nutidens arbetsparande maskiner, färdigarbetade materialier och rikedom på konstruktionsritningar af alla slag o. s. v. Vid Gefle—Dala järnvägs byggnad måste allt utarbetas från början. Af sparsamhetsskäl byggdes vidare alla broar, utom en, af trä, hvilket naturligen vållade rätt stora konstruktionsbekymmer. Allt detta oakadt måste man erkänna, att ingenting misslyckades. Allt svarade mot hvad man därmed afsett och visade sig kunna uppbära den tunga trafik, som kort efter banans öppnande gjorde sitt inträde.

För öfver femtio år sedan fanns icke som nu en ordentligt tränad järnvägsarbetarestam, hvilken medelst bekväma transportmedel lätteligen kunde samlas vid arbetsplatserna; det vanliga vid den tiden var, att då och då ett arbetslag på 10 à 15 man efter kanske många dagars tröttsam och kostsam marsch kom till arbetsstället. I det hela var det också ondt om arbetare. Åtskilliga anstalter vidtogos för anskaffande af arbetskraft dock utan att egentligen visa sig lyckliga, och, såsom förr meddelats, uppgick arbetspersonalen icke under någon period till öfver 1 300 man. Detta förklarar också, hvarföre byggnaden först efter fyra år kunde nå sin fullbordan, ett resultat, hvarmed man nu för tiden svårligen skulle låta sig nöja.

Man hade dock den fördelen då mot nu, att strejker och arbetsinställelser voro fullkomligt okända. Vål kunde ett eller annat arbetslag af missnöje med ett beting (ackord), som slagit illa ut, avsluta arbetet och gå sin väg, men vanligen icke längre än till nästa ingenjör eller arbetsstation, där laget kunde hoppas på lyckligare resultat.

Arbetspersonalen rekryterades i jämförelsevis ringa grad bland ortens befolkning, af hvilken många blott kommo och gingo från och till. Dock häfdade folket från Valbo socken sitt rykte som skickliga och kunniga timmermän och användes därför företrädesvis vid husbyggnader. I öfrigt bestod arbetsstyrkan hufvudsakligen af dalkarlar, hvilka i allmänhet voro kunniga murare och stenarbetare, värmlänningar samt några arbetslag smålänningar. Därjämte uppträdde ett och annat lag af dalkullor, och dessa voro sannerligen icke de sämsta. Om deras kynne och lynne må följande episod vittna. För ett lag af kullor blef en skraddare tillsatt som förman. Af en eller annan orsak uppstod oenighet mellan laget och förmannen med den följd, att han handgripligen afstraffades af kullorna. Förmannen — skraddaren — stämde då laget för öfvergånget våld och misshandel och redogjorde i stämningen, huruledes allt



tillgått, samt fick detta bestyrkt af en så lydande vittnesattest: "Att ofvanstående nio stycken örflilar samt åtskilliga hårdragningar och sparkar äro riktigt bekomne intyga på begäran. N. N. N. N." Kullorna synas sålunda äfven i detta fall ha gjort ärligt arbete.

Folket uppförde sig i allmänhet väl, oroligheter och våldsamheter förekommo icke, och förhållandet mellan arbetsbefäl och manskap var från början till slut det bästa möjliga.

Järnvägsbolaget besörjde själft provianteringen och ordnade på lämpliga ställen försäljningslokaler, där lifsmedel tillhandahöllos mot ortens gängse priser. Arbetslagen inkvarterades i bygden. Där banan genomgick obygd, uppfördes som nämndt utefter linjen baracker och proviantmagasin, stundom nöjde man sig med provisoriska kojor och jordkulor. Sjukvården besörjdes af läkare i Gefle och Falun samt från läkarestationen och sjukstugan i banvaktstugan Källviken.

Allöningarne utgingo för schaktmästare och förmän med 2 à 2: 50 riksdaler riksmünt per dag; grunddagspenningen för arbetare kan anslås till 1: 50 riksdaler riksmünt för fullgod karl och 12 timmars arbetsdag. Nästan utan undantag ställdes allt arbete på beting, och uppgingo dessa vanligen för jordschaktning, grusning, stensprängning och trumbyggnader till 2 à 2: 50 riksdaler riksmünt samt för grundläggning, timring och spikning till något högre belopp, allt räknadt per dagsförtjänst.

Verkställande direktören deltog i allt med sällspord kraft och aldrig sviktande energi, af hvilken han syntes kunna dela med sig åt alla. Han var med öfverallt, där järnvägens intresse sådant kräfde, och förstod att inrikta allas sträfvan på ett gemensamt första mål — *järnvägens fullbordan*. Han var afdelningschefernas vän och gästfrie värd, och de dagar, då han gjorde sina ströftåg utefter järnvägslinjen, antecknades som högtidsdagar.

Byggnadschefen var en skicklig och angenäm chef och afvärjde genom sitt goda lynne och glada umgängessätt de antydningar till konflikter, som möjligen förspordes.

Afdelningscheferna och ingenjörerna samt nivellörerna voro i allmänhet af lika samhällsställning, alla voro arbetsamma och arbetsvilliga och i den position, att de insågo vikten af hushållning och sparsamhet både med deras egna och bolagets medel.

Intresset för järnvägen var naturligtvis mycket stort i Gefle och Falun, hvilka båda platser genom den nya transportleden väntade sig betydande tillväxt och förkofran. Detta intresse kom i hög grad järnvägsbefålet till godo i form af välvilligt bemötande och långt utsträckt gästfrihet. Så äfven mångenstädes på landsbygden utefter järnvägslinjen, synnerligen på de stora egendomarne Mackmyra, Högbo, Kungsgården, Hofors och Hagelsnäs.

Allmogen i orten såg däremot järnvägen med mindre blida ögon, synnerligen där den genomskar odlad jord. Med oro och motvilja bedömde många bönder ett företag, som skulle omöjliggöra all vidare forsling af järn, salt, sill, strömming m. m., af hvilka foror allmogen ända från långt aflägsen forntid haft god förtjänst. Dessa farhågor jämte obehaget af ägostyckning, intrång för vägar, stängsel och dikning m. m. alstrade missnöje och bitterhet, som tog sig uttryck i afvoghet och bristande tillmötesgående.

Ett par skildringar ur ingenjörslifvet på den tiden torde ju äga rätt till plats här.

Efter att hafva provianterat i Falun med några skålpund kaffe och socker samt något pund



rökt renkött och bröd inställde sig en dag på senhösten 1855 tvenne ingenjörer med sina nivellörsbiträden, summa fyra man, vid sjön Ryggens strand och togo kvarter i en där belägen fäbodstuga för att från Ryggen som utgångspunkt staka mot mötande linjer från Robertsholm och Falun. Nattkvarteret ordnades; en tillfälligt illamående fick plats i den väggfasta sängen, från hvilken han påstod sig genom hål i stugutaket se polstjärnan, när två placerade sig på en ladugårdsdörr, lagd öfver tvenne kubbar, och de två öfriga på en gammal vargskinnspäls, bredd på golvet. I första dagningen fick man sig kaffe, skar sig ett stycke renkött, bröt sitt bröd och drog sålunda rustad ut på stakning hela dagen. Då kvällen kom, samlades man på fäbodstugans förstugubro omkring ett fat vattgröt med getmjölk, som icke alltid var af bästa beskaffenhet. Efter maten måste man hjälpa den gamla fäbodkullan, som lagade den torftiga spisen, att ur ett kolossalt bockhorn framlocka något gräsligt oljud i afsikt att skrämma bort från fäbodvallen den björn, som möjligen fanns i närheten. Så dag efter dag. Redan andra veckan var man ganska tunn men rörde sig i marken lätt som en hjort. Sådant var lifvet i värsta obygd, men äfven i befolkade trakter måste ingenjören under arbetet dragas med hvarjehanda vedermödor. Den ingenjör, som fick sig tilldelad afdelningen Jädran—Kungsgården, fann lägligast att till en början slå sig ned vid Sandvikens strand. En ängslada inköptes, flottades öfver viken och uppsattes ungefär där nu Sandvikens järnverks största ånghammare låter höra sina slag. Redan andra dagen inredd med sänglafvar öfver hvarandra — ty den blef alltfrån början ett slags hvilo- och nattkvarter för vandrande kamrater — togs den i besittning som bostad för ingenjören och tvenne nivellörsbiträden. Köket utgjordes af en gryta mellan två stenhällar invid Storsjöns strand, och skafferiet var en säck, uppspikad på stuguväggen. Skaffningen var i allmänhet svag. Som kock, städare och biträde för öfrigt användes en pojke. Då det blef höst och kyla, insattes en plåtkamin, som dock hade det felet, att då den användes, det gärna ville taga eld på vinden och i taket. Följden blef, att då ingenjören skötte eldningen i stugan, måste en af nivellörerna med ett upplag af våt torf skydda tak och vind.

Nu åter till de ekonomiska förhållandena. För att af staten kunna erhålla det ytterligare lån å 600 000 riksdaler riksmünt, om hvars nödvändighet direktionen gjort framställning till extra bolagsstämman i november 1856, väckte ledamoten af borgareståndet rådman Grape i riksdagen under december månad 1856 följande motion:

”Vid sistlidne riksdag, då särskilda förslag till anläggande af järnväg från provinsen Dalarna till någon allmän och lätt tillgänglig hamnplats kommo under öfverläggning, omfattade rikets ständer dessa förslag med det deltagande, som afseendet ej mindre å den i många hänseenden vanlottade provinsens behof, än ock å det allmännas fördel att tillgodogöra sig provinsens ymniga men i saknad af transportmedel hittills värdelösa naturprodukter förtjänade. Efter sorgfällig undersökning af de skiljaktiga förslagens relativa företräde, stannade rikets ständer i det beslut att i främsta rummet med statsbidrag understödja den anläggning, som, dragen genom den likaledes på kommunikationsmedel vanlottade provinsen Gestrkland, på kortaste vägen ledde till hafvet, Gefle—Dala järnväg.

Förslaget till denna väganläggning upptog en kostnadssumma af 2 400 000 riksdaler banko;



och under antagande att vägen för detta belopp kunde utföras beviljade rikets ständer där- till ett låneunderstöd, motsvarande  $\frac{2}{3}$ -delar af hela kostnadssumman, eller 1 600 000 riksdaler banko, emot villkor, bland annat, att det aktiebolag, som för arbetets utförande blefve bildadt, tillsköte den återstående tredjedelen med 800 000 riksdaler samt därutöfver tecknade sig för ett aktiebelopp af likaledes 800 000 riksdaler, hvilken sistnämnde teckning dock, såsom uttryckligen yttrades, endast var afsedd till statsverkets betryggande för företagens vederbörliga utförande och därför icke heller behöfde erläggas, därest järnvägen genom aktieägarnes försorg blefve på föreskrifvet sätt och inom stadgad tid fullbordad.

Med fullkomligt erkännande af rikets ständers så väl till låneunderstödet belopp som i afseende å de därvid fästade villkor visade utmärkta välvilja, skyndade ett bolag af för orten och saken nitälskande personer att bilda sig till företagens utförande; och det torde vara noggsamt bekant, att detta ortens egna tillgångar vida öfverstigande arbete blifvit satt i verket och bedrifvits med kraft och uppoffringar, vittnande, att den allmänna meningen fullt uppfattat arbetets betydelse för ortens framtid.

Det kostnadsförslag, på hvilket såväl rikets ständer grundat det beviljade statsbidraget som bolaget sin teckning, var upprättadt redan år 1850 och med hänsikt till då gängse priser. Huru dessa sedan den tiden och synnerligen sedan sista riksdagen stigit utöfver allt, hvad man förut kunnat föreställa sig, är välbekant. Vid denna lika oförmodade som hastiga stegring måste äfven de sorgfälligaste, på förhand gjorda beräkningar slå felt. Och detta har icke heller i förevarande fall uteblifvit.

Då arbetet nästlidne års sommar sattes i verket, samt en del materialier inköptes och andra betingades, blef det emellertid först tillfälle att praktiskt erfaras prisstegringens betydelse; och det visade sig snart, att kostnadsförslaget måste omarbetas, så vida det skulle blifva möjligt att med sannolikhet beräkna de utgifter, på hvilka bolaget måste göra sig beredt. Under nästlidne vinter uppgjordes därför med all den noggrannhet och detaljkänedom, som det redan pröfvade företaget angaf vara af nöden, och, med ledning af då erfaren prisstegring, nytt kostnadsförslag, hvilket i stället för den år 1850 beräknade kostnadssumman, 3 600 000 riksdaler riksmünt, gaf till resultat ett behof af 5 200 000 samma mynt; och om man därjämte tager i betraktande den ytterligare stegring, särdeles af arbetslöner, som innevarande år tillkommit, och hvar under den närmaste framtiden med dess stora allmänna arbetsföretag någon nedsättning icke är att motse, så torde så mycket hellre utan öfverdrift böra beräknas, att fullbordandet af den öfver 8  $\frac{1}{2}$  mil långa Gefle—Dalavägen kommer att kosta minst 5  $\frac{1}{2}$  million, som detta i allt fall icke utgör mera än 650 000 riksdaler riksmünt per mil. Då denna järnväg bygges med samma spårvidd och bör äga samma soliditet som statens järnvägar, lär vid jämförelse med de för dessa uppgjorda kostnadsförslagen, hvilka ingen lär vilja fränkänna noggrannhet och sakkunskap, den här omförmälda slutliga kostnadsberäkning icke lämna rum för någon skälig anmärkning.

Af den missräkning om aktieägarnes behöfliga tillskott, som vid bolagets bildande sålunda var ganska naturlig, hafva aktieägarna emellertid icke förlorat modet eller uppgifvit hoppet att fullborda sitt företag. De äro fullt beredda att ganska snart inbetala hela sitt tecknade belopp i stället för endast hälften däraf; och redan äro 60 procent af aktieteckningen inbetalde.



Men med anlitande af hela aktiebeloppet, 2 400 000 riksdaler, och det till enahanda belopp beviljade statsbidraget, eller tillsammans 4 800 000 riksdaler, uppstår likväl en brist af omkring 700 000 riksdaler riksmünt, som måste anskaffas, ty arbetet kan icke och får icke öfvergifvas. Denna brist hade bolaget väl varit betänkt att söka genom lån på enskild väg få fylld; och det skulle otvifvelaktigt också på drägliga villkor lyckats, om icke den alltför väl bekanta förändringen i landets och äfven utlandets penningemarknad inträffat. Att under nu rådande penningebrist för ett bolag, hvars hela egendom i främsta rummet utgör säkerhet för statens bidrag, och således hvarken kan eller bör för pantförskrifning till enskilda användas, anskaffa den erforderliga fyllnaden i byggnadssumman, torde knappast blifva möjligt, åtminstone icke under andra villkor, än som allt för hårdt drabbade bolaget och otvifvelaktigt åter skulle för lång tid tillbakahålla den kraft, som stora, allmänt gagnande företag i associationsandan äga att tillgå.

Äfven under penningetider sådana som den närvarande äger däremot staten mångfaldiga utvägar att förskaffa sig penningar på långt fördelaktigare villkor än den enskilda. Det är på förutsättningen häraf och alls icke under anspråk eller förhoppning, att staten skulle genom sin bemedling bereda bolaget någon annan vinst än möjligheten att på icke alltför betungande villkor bekomma de medel, hvilka ytterligare erfordras, det är på nämnda förutsättning, som Gefle—Dala järnvägsaktiebolag åt mig uppdragit, hvad jag med fullkomlig kännedom både om bolagets ställning och billigheten af dess önsknings härmed fullgör, då jag vördsamt hos rikets ständer föreslår och hemställer, att, utöfver det till järnvägens utförande emellan Falun och Gefle redan beviljade låneunderstöd af allmänna medel, rikets ständer måtte ytterligare bevilja ett lån af minst 600 000 riksdaler riksmünt på de villkor, rikets ständer, med afseende å företagets beskaffenhet, andra likartade arbetens goda rätt jämväl att af staten understödjas samt statsverkets ställning, pröfva skäligen bestämma. Utan att för öfrigt i detta hänseende tillåta mig något förslag anser jag mig likväl, såsom ett uttryck af bolagets önskan att i möjligen minsta mån taga statsverkets ytterligare mellankomst i anspråk, böra tillkännagifva, att bolaget hoppas kunna under loppet af 10 år, räknadt från och med 1860, verkställa amortering af det nu ifrågasatta lån, utan att bolagets samtidigt inträdande förbindelse att erlægga ränta å och amortera det första lånet skall blifva eftersatt.

Det upprättade nya kostnadsförslaget jämte bevis öfver det sätt, hvarpå järnvägsarbetet hittills fortgått, äfvensom andra till upplysning i frågan erforderliga handlingar utbeder jag mig att få framlägga för höglöfl. statsutskottet, dit denna min motion läres blifva remitterad. Stockholm i december 1856. Eric Dan. Grape.“

Det dröjde bortåt ett år, innan förestående motion blef föremål för slutlig behandling i riksdagen, men detta år tyckes ha användts mycket väl af representanterna från våra bygder till att kraftigt öfvertyga riksdagskollegerna om den absoluta nödvändigheten att bifalla motionen. Då frågan förelåg till afgörande, hvilket icke skedde förrän i december månad 1857, uttalades under diskussionen i stånden, att det väl icke af någon kunde förnekas, att icke ifrågavarande järnvägsbolag skött sig på ett synnerligen utmärkt sätt, och att dess arbeten blifvit både väl och med hushållning bedrifna, att allting tillgått som sig bort, samt att bolaget vore fullkomligt oskyldigt däri, att de belopp, som afsetts för banans fullbordande, icke varit tillräckliga.



Vidare framhölls, att endast de ökade priserna på materialier och de höga arbetslönerna, hvilka förhållanden inträffat, sedan det ursprungliga kostnadsförslaget var uppgjort, äfvensom den förbättring i banbyggnaden, som skett, kunde tillskrivas orsaken till att kostnadsförslaget öfverskridits. Slutligen betonades, att om rikets ständer nu afsloge ansökningen, blefve också mycket arbetsfolk från de norra provinserna utan arbete, hvilket för öfrigt redan inträffat till följd af den inträdda penningekrisen, som redan orsakat, att flera sågverk och andra verk nödgats inställa sina arbeten, hvartill kommit, att flere större fallissement med däraf följande arbetslöshet inträffat i Gefle. Vid voteringen i de särskilda stånden under december månad 1857 beviljade rikets ständer med öfvervägande majoritet i alla stånd järnvägsbolaget ett ytterligare lån å 600 000 riksdaler riksmünt att utbekommas med en fjärdedel efter ingången af januari 1858, en fjärdedel efter ingången af maj, en fjärdedel efter ingången af september och sista fjärdedelen efter 1859 års ingång mot 5  $\frac{1}{2}$  procents ränta och återbetalnings-skyldighet af en tiondedel af kapitalet hvarje år från och med år 1860.

Delar af järnvägslinjen öppnades efterhand för allmän trafik, sedan de blifvit af vederbörande i Kungl. väg- och vattenbyggnadskåren besiktigade och godkända, nämligen Gefle—Kungsgården den 10 augusti 1857, Kungsgården—Storvik den 7 juni 1858, Storvik—Robertsholm den 13 augusti 1858 och Robertsholm—Falun den 13 juli 1859.

Att de ursprungliga beräkningarne öfver kostnaderna för detta likasom vanligtvis för alla företag af stort omfång icke visade sig i allo hållbara, kan ju icke förvåna, då svårigheterna att på förhand bedöma dessa kostnader voro mycket större, än hvad nu skulle vara fallet. Hvad därtill detta arbete, som drog ut på tiden öfver fyra år, beträffar, stego ensamt räntekostnaderna till afsevärda belopp. Man måste äfven ihågkomma, att de dyrare tider, som inträdde vid arbetets början, orsakade utgifter, som icke voro förutsedda, att bristande erfarenhet vid åtskilliga arbetens utförande medförde ökade omkostnader, att dynamit och dylika sprängämnen då voro okända, att man i vidsträckt grad saknade arbetsbesparande maskiner m. m. d.

Det af kapten Norström år 1850 uppgjorda kostnadsförslaget slutade på en byggnadssumma af 2 400 000 riksdaler banko eller i nuvarande mynt 3 600 000 kronor.

Rikets ständer, som förmodligen ansågo beräkningssumman för låg, beviljade ett statslån af 1 600 000 riksdaler banko under villkor, att aktiekapitalet uppgick till samma belopp, hvadan sålunda för byggnadsarbetets fullbordande med rullande materiel skulle finnas ett belopp af i nuvarande mynt 4 800 000 kronor.

Vid banarbetets början år 1855 gjorde byggnadschefen löjtnant Adelsköld ny undersökning och utstakning samt uppgjorde med stöd däraf nytt kostnadsförslag. Enligt detsamma skulle visserligen väglängden förkortas med  $\frac{1}{4}$  mil men kostnaden för anläggningen blifva ..... 5 198 000 kronor.

Denna ökning i det fem år förut uppgjorda kostnadsförslaget hade sin hufvudsakligaste grund däri, att dagaflöningarne högst betydligt stegrats, att tyngre räls och solidare underbyggnad ansetts behöfliga, att större och flere lokomotiv måste anskaffas, och att flere stationer behöfde anläggas.

Vid banans öppnande för trafik i sin helhet den 13 juli 1859 visade



det sig, att, fastän åtskilliga jordköp, en stor del markexpropriationer, flere kompletteringsarbeten af bana, husbyggnader, lastkajer, bispår m. m. ännu icke voro betalda, byggnadskostnaden ändå uppgick till ..... 5 580 017 kronor.

Bokslutet för 1859 lämnar den upplysningen, att järnvägsanläggningen med arbetsredskap, inventarier och materialier, ofullbordade byggnader m. m. vid 1859 års slut kostat ..... 5 954 378 kronor,

och voro bolagets skulder vid 1859 års slut sålunda fördelade:

aktiekapital .....	2 400 000 kronor
första statslånet .....	2 400 000 kronor
andra statslånet .....	600 000 kronor
emot direktionsledamöternas personliga borgen upplånta medel .....	554 394 kronor.

Största delen af detta sista lån hade erhållits enskildt mot reverser, utgifna af någon af direktionens ledamöter och försedda med personlig borgen af alla öfriga direktionsledamöter. Bankrörelsen i Sverige var som bekant vid denna tid synnerligen outvecklad.

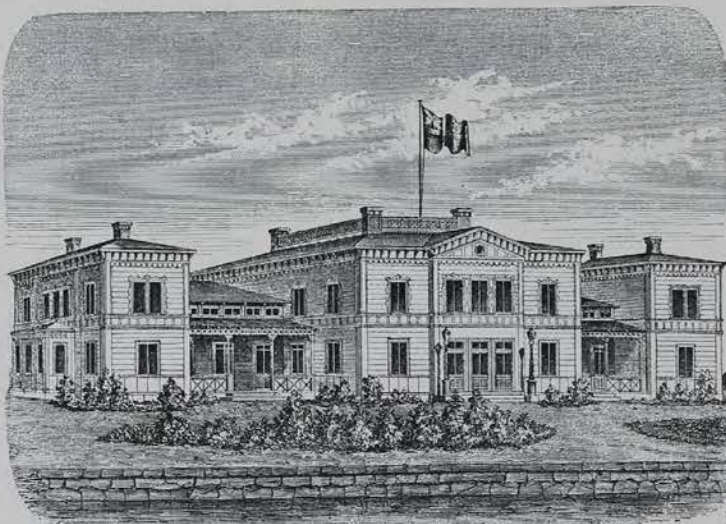
Då emellertid i 1859 års bokförda kostnad icke ingå beloppen för en del kompletteringsarbeten af bana och husbyggnader, för åtskilliga jordinköp och expropriationer, för utvidgningar af bispår, lastkajer o. d. samt för anskaffande af ytterligare behöflig rullande materiel, hvilken redan vid banans öppnande befanns alldeles otillräcklig, torde man med skäl kunna lägga den verkliga byggnadskostnaden till 1864 års slut, då bokslutet visade en byggnadskostnad af tillsammans ..... 6 909 038 kronor.



## INVIGNINGSHÖGTIDLIGHETERNA.



huru järnvägslinjen Storvik—Robertsholm icke vederbörligen afsynats och godkänts, befors densamma ändock af H. K. H. Kronprinsen-regenten Carl den 28 juli 1858 från Gefle till Robertsholm. Förhållandet var, att Kronprinsen-regenten beslutat företaga en resa till Norrland med chefsfartyget "Valkyrian", och i anledning däraf hade Gefle—Dala järnvägs direktion inbjudit honom att inviga bandelen Gefle—Robertsholm samt intaga frukost å sistnämnda plats. Ångaren gjorde sålunda ett besök i Gefle under uppfärden. Vid dess ankomst till staden den 28 juli på förmiddagen mottogs H. K. H. vid ångbåtsbryggan af Gefle—Dala järnvägs direktion och arbetschef äfvensom af landshöfdingen i Gefleborgs län Prytz m. fl. samt beledsagades jämte svit direkt till järnvägsstationen, hvarifrån tåget afgick kl.  $\frac{1}{2}$  12 f. m. Det tillryggalade vägen från Gefle till Robertsholm på 1 timme och 36 minuter och var sålunda framme vid Robertsholm vid 1-tiden på middagen. Vid stationerna var rikt dekoreradt med björkar och granar, vapensköldar, flaggor, löfgirlander och blommor. Vid Robertsholm station hade uppförts en paviljong, smakfullt klädd med granris och blommor, samt där bredvid en läktare för musiken. Dessa byggnader voro uppförda ungefär midt emot stationshuset på andra sidan spåren. Talrika folkskaror hade samlat sig för att emottaga H. K. H., och fästen gynnades af det vackraste väder. En lika egendomlig som lifvande anblick lär denna fäst med de samlade folkskarorna ha företett i en nejd, som ännu för tvenne år sedan utgjorde en vild ödemark, där björn och älg hade sitt tillhåll. Efter frukosten återvände tåget till Gefle, där stor fästmiddag var tillredd, och där tal för banans framgång höllos. Följande dag fortsatte "Valkyrian" sin färd med H. K. H. och svit uppåt Norrland.



Stationshuset i Gefle vid invigningen af linjen till Robertsholm, efter en samtida teckning.



Majoren i Kungl. väg- och vattenbyggnadskåren F. W. Leijonancker afsynade sedermera linjen Storvik—Robertsholm den 13 augusti, och samma dag öppnades trafiken till Robertsholm station, belägen 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> mil från Gefle.

Den 13 juli 1859 invigdes med stora högtidligheter för allmän trafik den efter betydande mödor och ansträngningar i sin helhet fullbordade Gefle—Dalabanan, och den fäst, som därvid firades i Falun, lefde länge i deltagarnes minne. Tvenne residensstäder, tvenne hufvudorter hade med hvarandra sammanbundits genom järnväg. Dalarne hade hopknutits med hafvet. Dalarne och Gestrkland hälsade den nya kommunikationen med liflig glädje, med varma välönskningar och med goda förhoppningar. Tidigt på morgonen denna dag anlände från Stockholm till Gefle ångfartyget "Sten Sture" med många Stock-



Invigningsfrukosten i Robertsholm, efter en samtida teckning.

holmsbor ombord, som reste för att öfvervara högtidligheten. Statsrådet Ludvig T. Almqvist representerade Hans Maj:t Konung Carl XV, som icke kunde närvara och förrätta den högtidliga invigningen, enär Konung Oscar I fem dagar förut aflidit.

Fästtåget, som bestod af tolf vagnar, afgick kl. 9 f. m. från dåvarande Gefle bangård — stationshuset se föregående sida — nu bangården vid hamnen, hvilken förut varit en låg och sumpig uppgrundning af fjärden men i samband med järnvägsbyggnaden blifvit påfylld med grus till 5 å 6 fots höjd. På lokomotivet svajade svenska flaggan samt en flagga med Gestr-

### Bantåg till Fahlun.

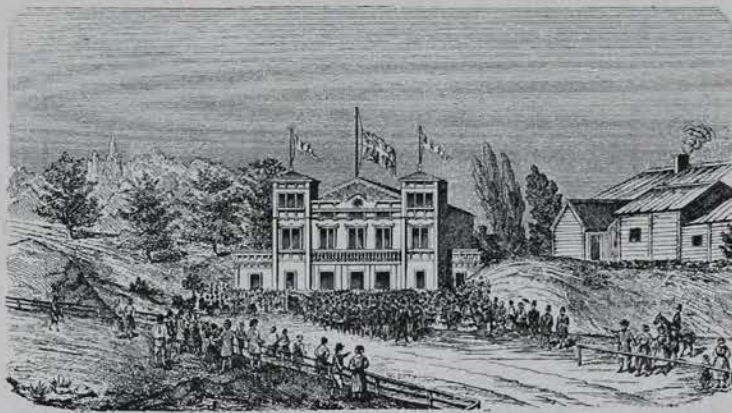
För öppnandet af trafiken på Gefle—Dala Jernvägen afgår ett Bantåg från Gefle till Fahlun Onsdagen den 13:de dennes kl. 9 f. m. och återvänder från Fahlun till Gefle samma dag kl. 8 e. m. Billetter för tour och retour säljas i Billettkontoret i Stationshuset till 8 Rdr för 1:sta och 2:dra klass samt 5 Rdr för 3:dje klass. För dem som önska deltaga uti en subscriberad middag i Fahlun kl. 3 samma dag finnes anteckningslistor att tillgå på Jernvägs- och Stationskontoren till och med Måndagen den 11:te dennes

Annons om invigningsresan till Falun.

lands och en med Dalarnes vapen. I första vagnen åkte statsrådet Almqvist, järnvägsdirektionens ledamöter, arbetschef och byggnadsingenjörer och i de öfriga vagnarne omkring 300 personer af alla samhällsklasser. Vid den s. k. Dalporten — i gränslinjen mellan Gestrkland och Dalarne — mötte landshöfdingen i Kopparbergs län O. af Geijerstam och medföljde sedermera tåget till Falun. Fem minuters uppehåll gjordes vid hvarje mellanstation å linjen utom vid Korsnäs, där rasten utsträcktes till en half timme för att taga i betraktande den vid den tiden som ovanligt storartad ansedda järnvägsbron af trä öfver Korsnäsån samt Korsnäs aktiebolags nyanlagda sågverk äfvensom platsen, där det under anläggning varande Näs och Carlsfors sågverk skulle ligga. Höjderna vid järnvägen i närheten af



Falun och omgifningen kring stationshuset voro öfverfulla af människor, som välkomnade det första järnvägståget. Tåget ankom till Falun kl. 1 e. m., och vid bangården mötte borgmästaren och öfriga representanter för staden samt Stora Kopparbergs Bergslags styrelse äfvensom korporationer. Från stationshuset tågade stater och kårer, passagerarne på tåget och många andra i fullkomligt ordnad procession under klockringning till Kristine kyrka, där hofpredikanten, kyrkoherden i Falun C. E. Wenström höll tacksägelsegudstjänst i anledning af det stora röretagets lyckliga fullbordan. I kyrkan utördes musik och sång af en kör. Omedelbart



Falun station vid invigningen, efter en samtida teckning.

efter gudstjänstens slut afsände länets höfding till Stockholm ett telegram, så lydande:

“Stormäktigste, allernådigste Konung!

Gefle—Dala järnvägen är nu högtidligen öppnad och från denna dag till begagnande af allmänheten upplåten. Oberäkneligt stora fördelar beredas därigenom befolkningen inom denna, intill fjällen gränsande provins. För det hägn och det skydd, Eders Kungl. Maj:t ägnat detta stora företag, får jag å befolkningens inom denna provins vägnar i underdånighet aflägga tacksägelse. Olof af Geijerstam.”

Inom aftonen ankom härpå följande svar:

“Herr landshöfding Geijerstam, Falun.

Jag får tacka för det telegram, mig är sändt. Det gläder mig, att denna nya kommunikationsväg är öppnad; må den, såsom jag lifligt önskar, gagna dessa provinser, hvilka inom sina landamären gömma rika skatter att förädla och utveckla. Var god framför min hälsning till länets invånare. Carl.”

Klockan 3 e. m. samlades man till subskriberad middag på Stadshuset, i hvilken middag öfver 200 personer deltog. Flere tal höllos. Statsrådet Almqvist tolkade å H. Maj:t Konungens vägnar järnvägens betydelse icke blott för den ort, där den framgick, utan äfven för hela landet, i det att den skulle framkalla utveckling af nya, dittills slumrande krafter. Statsrådet betonade också, att Konungen

**Falun.** Den 13 Juli 1859 — den dag, som i dag skrives — skall alltid utgå en minnesvärd epok i Falun stads och hela Dalarnes häfder. Den 10 ägen till hafvet, medelst hvilken vår djupt in i landet belägna och af naturen mindre frukostigt begäfvade bygd skall sättas i en gen förbindelse med den öfriga werlden, kommer nemligen i dag att öppnas för den allmänna rörelsen; och denna nya förbindelse gäller icke blott lifvets lägre förnödenheter och en lättad kroppslig förflyttning, med deraf beroende ekonomisk vinst, utan man bör tro att äfven villkoren för ett högre välbefinnande skola derigenom främjas. Det är icke blott personer och effekter som äro för ångans jättekraft transportabla, — sjelfva ideerna, samfundslifvet, den allmänna hofsnungen och sederna följa osjnliga med på den snabba färden och bero af den blade beröringen mennifor emellan. Falun och Dalarne hela således den nya kommunikationen med liflig glädje med varma välöfnningar och goda förhoppningar. Att sjelfva invigningshögtidligheten i dag kommer att sakna den glans och det jubel, som eljest vore i sin ordning vid en så löfvedrif tilldragelse, är naturligt, då hela landet ligger försänkt i sorg. De offentliga tillställningarne för dagens stände inifrånkasig vertill att stadens och bergslagens sigelfter jemte andra korporationer kl. 1 äro det från Gefle ankommande järnvägståget till mötes vid bangården, hvarefter alla de församlade begifva sig, under klockringning, till Kristine kyrka och hembära den högste gemensam tacksägelse för det stora werkets lyckliga fullbordan; vidare intages en subskriberad middag på stadshuset och kl. 8 i afton beledsagar man åter till bangården de fåra gästerna från Gefle.

Notis i Tidning för Falu län och stad.





*A. Murray*

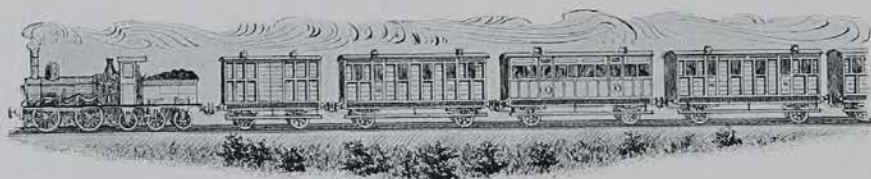


hyste det lifligaste intresse för det så lyckligt fullbordade företaget, och såsom ett erkännande af de mäns förtjänster, som främst bragt det till fullbordan, öfverlämnade han å Konungens vägnar nordstjärneorden till ordföranden i järnvägsstyrelsen öfverstelöjtnant Nisser och till verkställande direktören grosshandlaren Murén.

Tåget afgick från Falun kl. 8 e. m. och återkom till Gefle kl.  $1\frac{1}{2}$  12 på natten.

Till arbetschefen kapten Adelsköld öfverlämnade bolaget en praktfull, mycket stor silfvervas såsom ett erkännande från bolaget af dess förbindelse för det utmärkta sätt, hvarpå han fullgjort det af bolaget honom lämnade uppdraget att vara öfveringenjör under det nu slutade järnvägsarbetet.

Gefle—Dala järnväg var sålunda öppnad, en skapelse af enskild företagsamhet, ja, nära nog af en enda mans kraft och ihärdighet. Säkerligen hade vid denna tidpunkt järnvägen icke varit färdig, måhända icke ens påbörjad, om icke i spetsen stått grosshandlaren Murén, den man, som äfven var upphofvet till, så många andra nyttiga företag till gagn för det samhälle, hvars mest framstående medborgare han otvifvelaktigt var under en följd af år. Medan andra, söderut belägna, folkrika orter ännu saknade dylika moderna förbindelsemedel, arbetade han fram i våra, då ganska folkfattiga trakter en järnväg af den största framtida vikt och anskaffade till densammas byggande betydliga medel genom aktieteckning. Det var framför allt han, som i förening med öfverstelöjtnant Nisser och direktionens öfriga ledamöter, hvilka alla voro energiska män, fann utvägar att under dåvarande brydsamma omständigheter, under en tid af förlamning i alla kreditförhållanden leda företaget till fullbordan. Grosshandlaren Murén, som var utgången från en ringa samhällsställning, var född den 12 maj 1805 och afled i Gefle den 2 maj 1888. På Gefle—Dala järnvägsaktiebolags ordinarie bolagsstämma den 26 maj 1888 beslöto bolagsmännen att till protokollet uttala "bolagets djupa deltagande och sorg öfver bortgången af den man, som genom sin kraft och duglighet skapat Gefle—Dala järnväg och för densamma under lång följd af år verkat med en sällspord energi och framgång".





FALUN—RÄTTVIK—MORA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

BANDELARNE FALUN ORSA OCH MORA NORET—ELFDALEN.







**F**ALUN—RÄTTVIK—MORA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG bildades i Falun den 18 december 1885. Koncession beviljades för järnväg mellan Falun och sjön Siljan i närheten af Rättviks kyrka den 2 april 1886, för banans fortsättning till Mora Noret den 30 september 1887 och för dess framdragande till Orsa kyrkby den 12 juni 1891. För järnväg Mora Noret—Elfdalen beviljades koncession den 24 augusti 1894. Hos Kungl. Maj:t gjordes emellertid af koncessionsinnehafvarne för sistnämnda järnväg framställning om, att linjen Mora Noret—Mora skulle få utbrytas ur koncessionen, hvilken framställning också af Kungl. Maj:t beviljades den 15 mars 1895.

Byggnadsarbetet började den 29 september 1887, och den 12 november 1889 öppnades för allmän trafik första delen från Falun till Sägmyra (26 kilometer), den 12 augusti 1890 linjen Sägmyra—Rättvik (24 kilometer), den 2 augusti 1891 sträckan Rättvik—Mora Noret (38 kilometer) och den 1 augusti 1892 linjen till Orsa (14 kilometer). Arbetet med sammanbindningsspåret Mora Noret—Mora och järnvägsbron öfver Österdalälven tog sin början i juni 1895, och den 21 september 1896 öppnades linjen för allmän trafik.

Linjen Mora—Elfdalen byggdes af Mora—Elfdalens järnvägsaktiebolag. Arbetet därmed påbörjades i november 1897, och den 1 november 1900 öppnades banan för allmän trafik. Den 24 december 1906 gjorde bolaget konkurs, och den 26 maj 1908 inköpte Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag linjen Mora—Elfdalen på exekutiv auktion i Falun.

Banans hela längd är 143,538 kilometer, och den genomlöper följande kommuner, nämligen: Falun stad med 1,345 kilometer, Kopparberg socken 15,165 kilometer, Bjursås socken 2,340 kilometer, Ål socken 6,180 kilometer, Bjursås socken 2,055 kilometer, Leksand socken 15,375 kilometer, Rättvik socken 18,440 kilometer, Leksand socken 1,190 kilometer, Rättvik socken 3,135 kilometer, Leksand socken 2,615 kilometer, Mora socken 27,874 kilometer, Orsa socken 7,117 kilometer, Mora socken 28,250 kilometer och Elfdalen socken 12,457 kilometer.

Högsta höjd öfver hafvet 270 meter är vid banvaktstugan nr 28 Brossen.

Den 1 november 1891 öppnades linjen Brintbodarne—Mora af Mora—Vänerns järnväg, som därigenom var färdig i hela sin längd mellan Kristinehamn och Mora.

Den 18 januari 1900 öppnades linjen Voxna—Orsa af Dala—Hälsinglands järnväg med tåg 3 dagar i veckan, hvarigenom trafikförbindelsen från Orsa till Bollnäs var färdig; den 1 maj 1900 insattes dagliga tåg.

Den 1 november 1900 öppnades, som ofvan nämnts, Mora—Elfdalens järnväg.

Den 1 januari 1909 öppnades Orsa—Härjedalens järnväg från Orsa till Sveg.

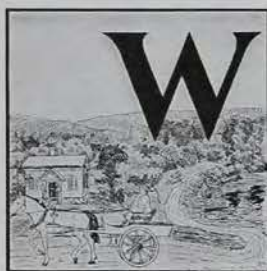








## BANANS FÖRHISTORIA.



Wisserligen fanns hvarken i de af rikets ständer för beviljande af låneanlag till Gefle—Falubanan fastställda villkoren ej heller i den af Kungl. Maj:t utfärdade oktrojen (koncessionen) för järnvägen Gefle—Falun någon föreskrift gifven angående banans vidare fortsättande inåt Dalarne, men med anledning af det erbjudande, som för erhållande af statsbidrag gjorts i ansökningen, nämligen att det blifvande bolaget skulle förpliktas att inom viss tid fortsätta järnvägen från Falun till Insjön, i händelse järnbanan mellan Gefle och Falun

visade fördelaktigt resultat, hyste Dalabygdens invånare förhoppning om att bolaget skulle fortsätta banan längre västerut från Falun. Det ena året efter det andra förgick emellertid, utan att något från Gefle—Dalabanans vederbörande åtgjordes för en dylik fortsättning. Då Dalamännen sålunda blefvo öfvertygade därom, att de själfva, som voro närmast intresserade af bättre kommunikationsleders framdragande till hjärtat af Dalarne, borde taga utförandet i egna händer, utlyste flera framstående personer från Siljansdalen ett allmänt möte vid Mora Strand den 7 oktober 1880 för att inbjuda till delaktighet i bolag för åstadkommande af tidsenlig och lättad kommunikationsanstalt mellan sjön Siljans segelvattensystem och rikets järnvägar i och för billig och skyndsam fortskaffning af gods och passagerare. De förbindelseleder, som af mötet i Mora Strand ansågos böra blifva föremål för teckning, utgjorde:

- 1) järnväg från Falun i genaste och billigaste riktning öfver Grycksbo till Österdalälven i Leksand, omkring  $3\frac{1}{4}$  till  $4\frac{1}{4}$  mil,
- 2) järnväg från Falun öfver Bjursås till lämplig punkt vid Rättviken af sjön Siljan, omkring  $4\frac{3}{4}$  mil,
- 3) järnväg från Borlänge på västra sidan om Dalälven och Österdalälven till lämplig punkt vid Österdalälven ofvan Grådafallen i Leksand, omkring 3 mil,
- 4) järnväg från Borlänge till Insjön, omkring  $3\frac{3}{8}$  mil,



5) järnväg från Borlänge till Dalälven omkring  $\frac{1}{2}$  mil och kanalisering af Österdalälven förbi Grådafallen;

och beslöt mötet att utsända teckningslistor, hvilka skulle förses med särskilda kolumner för hvart och ett af dessa fem förslag, så att en hvar blef satt i tillfälle att teckna sig för den linje, till hvars tillkomst han önskade bidraga.

Emellertid hade i Falun redan under år 1879 bildats en interimstyrelse för då ifrågasatt järnvägsanläggning Norge—Dalarne—Hälsingland (Kongsvinger—Mora—Bollnäs—Söderhamn), hvilken styrelse dock sedermera beslutade inskränka sin uppgift till åstadkommande af en järnvägsförbindelse mellan Falun och Siljansdalen. Denna interimstyrelse, som ansåg en järnväg med Falun som utgångspunkt vara för staden af synnerlig vikt, beslöt vid sammanträde i Falun den 27 oktober 1880 att hos stadsfullmäktige i Falun begära anslag till verkställande af undersökning angående nyssberörda järnväg. Sedan styrelsen beräknat undersökningskostnaden till minst 4 000 kronor och hemställt till stadsfullmäktige om ett bidrag från staden Falun därtill af 2 500 kronor, beslöto stadsfullmäktige i Falun vid sammanträde den 2 december 1880 att bevilja det begärda anslaget under villkor, att de kommuner och korporationer, hvilka den föreslagna järnvägen komme att gagna, bidroge med minst lika stort belopp. Under öfverläggningen betonades vikten af att det äskade anslaget nu beviljades, enär det eljest kunde befaras, att befolkningen i öfre Dalarne, om den lämnades i ovisshet om hvilket bistånd för den nu ifrågavarande järnvägsanläggningen kunde påräknas af Falun, möjligen anslöte sig till någon af de andra härofvan omnämnda kommunikationslederna, som måhända för tillfället kunde hafva större utsikter till förverkligande.

Ofvannämnda "interimstyrelse för åstadkommande af en järnvägsförbindelse mellan Falun och Siljansdalen" gjorde därpå i skrivelser af den 7 december 1880 hos Gefle stadsfullmäktige och Gefle—Dala järnvägsaktiebolag framställning om undersökningsbidrag af 1 250 kronor från hvardera. Vid sammanträde den 8 april 1881 beviljade också Gefle stadsfullmäktige det begärda anslaget af 1 250 kronor, likväl under förbehåll, att Gefle—Dala järnvägsaktiebolag bidrog med ett lika belopp. Emellertid hade direktionen för denna järnväg till bolagsstämman afstyrkt den gjorda framställningen om anslag hufvudsakligen på den grund, att det vore för Gefle—Dala järnvägsaktiebolag ligkiltigt, om banan från öfre Dalarne anknöts i Borlänge eller Falun, enär närmaste hamnen ändock var Gefle, hvarför alltså importerade och exporterade effekter under hvilket förhållande som helst skulle komma att gå öfver Gefle—Dala järnväg, hvarjämte den ifrågasatta såväl resande- som godstrafiken af järnvägens direktion ansågs blifva jämförelsevis obetydlig. Vid ordinarie bolagsstämman den 29 juni 1881 beslöts med 1 980 röster af 73 aktieägare mot 1 402 röster af 58 att afslå den gjorda framställningen.

Detta afslag föranledde, att ett bolag för byggande af järnvägen Borlänge—Siljan konstituerade sig den 31 december 1881. Denna bana blef af Kungl. Maj:t koncessionerad den 1 september 1882 och öppnades i hela sin längd från Borlänge till Insjön den 15 november 1884.

Sistnämnda banas färdigbyggande manade emellertid till att något måste göras för att skydda Gefle stads intressen. Att trafiken från öfre Dalarne öfver Siljansbanan skulle söka sig andra vägar än till Gefle, var naturligt, likaså påtagligt var ock, att, om intet från Gefle—



Dala järnvägs sida nu gjordes, ytterligare järnvägsanläggningar i Dalarne skulle komma till utförande, hvilka i än högre grad skulle bidra till trafikens ledande från Gefle—Dala järnväg och Gefle stad. Äfven inom de orter, hvilka skulle komma att draga direkt fördel af järnvägsförbindelse från Falun till Rättvik, började vid slutet af år 1884 intresset för en dylik anläggning att blifva ganska allmänt. Allt detta föranledde, att landshöfdingen i Kopparbergs län Curry

Treffenberg, änkefru Augusta Munktel, född Eggertz, å Grycksbo bruk, grosshandlarne B. G. Kronberg, Sten Nordström och Axel Brandt i Gefle, handlanden G. A. Thunmark, kamreren H. Grundelius och apotekaren Th. Göransson i Falun kallade till ett sammanträde å Rådhuset i Falun den 11 februari 1885 för att återupptaga den sedan några år tillbaka hvilande frågan om åstadkommande af en järnväg från Falun till lämplig punkt vid sjön Siljan i närheten af Rättviks kyrka, — sålunda en naturlig fortsättning af Gefle—Dala järnväg. Sedan därvid upplysts, att för undersökning af en järnvägslinje mellan Falun och Rättvik redan influtit 4 060 kronor, fattades efter öfverläggning enhälligt följande beslut:

Under undersökande fallt anledning antaga, att återupptagandet af den sedan flera år tillbakå hvilande frågan om åstadkommande af en järnväg från Falun till lämplig punkt vid sjön Siljan i närheten af Rättviks kyrka nemmen omfattas af ett allmänmans intresse inom de orter, som af en dylik förbindelse skulle komma att draga fördel, tilläts, vi oss anhålla, att de personer, hvilka vilja, lemna bidrag till betäckande af kostnaderna för undersökning af angifvande järnvägslinje, beräkna ett uppräpnings belopp omkring 4000 kronor, mätta härmed teckna för namn jemte bidragets belopp.

Falun och Gefle i december 1884

<i>[Signature]</i>	Aug. Munktel, f. Eggertz ens. fullmäktig
<i>[Signature]</i>	Th. Göransson
<i>[Signature]</i>	Sten Nordström
<i>[Signature]</i>	Axel Brandt

---

Gefle-Dala järnvägsaktiebolag n. o. m. s. 300 -	
Polygons tekniskt. bolag. Akt. Kom. s. 150 -	
Landbrukens järnvägs Akt. Bolag, s. 100 -	
B. G. Kronberg	Bet. 200 -
Sten Nordström	Bet. 100 -
Axel Brandt	Bet. 100 -
Th. Göransson	Bet. 100 -
Augusta Munktel	Bet. 100 -
Th. Göransson	Bet. 100 -
Sten Nordström	Bet. 100 -
Axel Brandt	Bet. 100 -

Teckningslistans för undersökningskostnad första sida.

att låta verkställa undersökning i och för anläggning af en bredspårig järnväg i genaste och i öfrigt tjänligaste riktning från Falun till lämplig punkt med god landningsplats vid sjön Siljan i närheten af Rättviks kyrka,

att vidtala ingenjör J. Danielsson att företaga denna undersökning snarast möjligt och aflämna kostnadsförslag före den 15 april 1885,



*samt att* välja interimsstyrelse, som skulle föranstalta om undersökning, ombesörja trafikutredning, uppgöra finansplan, utfärda inbjudning till aktieteckning, uppgöra förslag till bolagsordning, sammankalla konstituerande bolagsstämma och vidtaga öfriga förberedande åtgärder.

Det af ingenjör Danielsson för linjen Falun—Rättvik uppgjorda kostnadsförslaget aflämnades den 17 juni 1885 och slutade på en anläggningskostnad utan transportmateriel af 1 700 000 kronor. Trafikberäkningen visade, att, sedan driftkostnad och räntor blifvit betalda, ett öfver-skott af 60 000 kronor per år skulle uppstå.

I skrifvelse af den 13 april 1885 hade 14 st. aktieägare i Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, nämligen 7 i Gefle och 7 i Falun, anhållit, att "för att kunna bibehålla järnvägens nuvarande trafikstyrka äfven sedan järnvägen förlorat den afsevärda trafik, hvilken genom Stora Kopparbergs Bergslags beslut om flyttning af sin sågverksrörelse från Domnarfvet till Skutskär athändes järnvägsbolaget, för att kunna bereda en ny och afsevärd trafik å Gefle—Dala järnväg samt för att skaffa järnvägens materiel en lönande användning, närmast sammanträdande ordinarie bolagsstämma ville besluta att i det bolag, som är afsedt att bildas för byggande af bredspårig järnväg från Falun till Rättvik, teckna aktier till ett belopp af 250 000 kronor under förutsättning, att nämnda bana kommer att af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag trafikeras". Vid detta ärendes behandling i järnvägsdirektionen den 25 juni afstyrkte tvenne direktionsmedlemmar bifall till ansökningen förnämligast på den grund, *att* virket inom när-liggande trakter i Dalarne med större sannolikhet komme att flottas till sågverk närmare hafvet än att försägas vid nya sågverk efter den tillämnade banan, som sålunda icke kunde påräkna någon väsentlig inkomst för frakt af trävaror, liksom icke heller af kol, *att* utvecklingen af någon afsevärd industri utefter den blifvande linjen icke var att förvänta, *att* persontrafiken företrädesvis skulle komma att gå till staden Falun och sålunda icke komma Gefle—Dala järnväg till godo, *samt slutligen att* Gefle—Dala järnvägs materiel icke var större, än att behofvet äfven efter Stora Kopparbergs Bergslags flyttning med möda kunde fyllas för järnvägens egen trafik. En af direktionens medlemmar tillstyrkte däremot på det lifligaste bifall till ansökningen, helst bolaget med all säkerhet skulle genom den nya banans trafiker-ring icke blott återvinna ränta på det utlagda kapitalet utan äfven få en afsevärd vinst därutöfver. Ordinarie bolagsstämman den 27 juni 1885 beslöt med 2 190 röster af 65 aktie-ägare mot 1 475 röster af 19 att anvisa för teckning i banan ett belopp af 250 000 kronor med förbehåll, *dels* att banan utsträcktes till Mora, *dels* ock att Gefle—Dala järnvägsaktiebolag förbehölles rättighet att trafikera den nya banan. Bolagsstämmans beslut blef hos Kungl. Maj:t öfverklagadt men stadfästes.

Stadsfullmäktige i Gefle, hos hvilka ansökan om aktieteckning äfven var gjord, beslutade å sammanträde den 26 juni 1885 att teckna i Falun—Rättviks järnvägsaktiebolag ett belopp af 150 000 kronor under förbehåll af att banan fortsattes till Mora, men redan vid sammanträde den 28 september 1885 beslöto fullmäktige på af grosshandlaren Sten Nordström — Rättviksbanans målsman och energiske förkämpe — väckt motion, att det vid beslutet fästade villkoret, att banan skulle utsträckas till Mora, skulle förfalla, och att teckningen skulle gälla, äfven om banans slutpunkt blef Rättvik.

Vid extra bolagsstämma den 3 december 1885 med delägarne i Gefle—Dala järnvägs-



aktiebolag fattades på framställning af Falun—Rättviks järnvägs interimsstyrelse beslut att frånträda det vid aktieteckningen i Falun—Rättviks järnväg fästade villkoret om järnvägens utsträckande till Mora, och det förklarades sålunda, att aktieteckningen vore bindande äfven för det fall, att järnvägen erhöle sin slutpunkt vid Rättvik.

Den 4 december 1885 gjorde landshöfdingen i Kopparbergs län Curry Treffenberg, borgmästaren i Gefle C. F. Mellin, apotekaren i Falun Th. Göransson, handlanden i Falun G. A. Thunmark, kyrkoherden och kommunalstämмоordföranden i Rättvik socken P. Pettersson, kommunalstämмоordföranden i Boda socken Jones Erik Andersson samt grosshandlaren i Gefle Sten Nordström hos Konungen underdånig ansökan om erhållande af koncession för anläggande af en järnväg från Falun till sjön Siljan i närheten af Rättviks kyrka.

Sedan aktieteckningen uppgått till 850 000 kronor eller hälften af den beräknade anläggningskostnaden, 1 700 000 kronor, sammankallades till konstituerande bolagsstämma i Falun den 18 december 1885, hvarvid Falun—Siljans järnvägsaktiebolag bildades och bolagsordning antogs, hvilken bolagsordning sedermera af Kungl. Maj:t stadfästes, likväl med den ändringen, att bolaget skulle benämnas Falun—Rättviks järnvägsaktiebolag. Därpå anhöllo ofvannämnda personer i underdånig ansökan den 8 januari 1886 hos Konungen, att deras hemställan om koncession måtte varda på nämnda bolag öfverlåten.

Styrelserna för Södra Dalarnes och Siljans järnvägsaktiebolag äfvensom Leksands socknemän framställde i skrivelser under februari månad 1886 till Konungen och till länsstyrelsen i Kopparbergs län anhållan, att den begärda koncessionen å järnväg från Falun till Rättviks kyrka icke måtte bifallas eller tillstyrkas, framhållande därvid bland annat, att Öfre-Dalarna genom redan färdiga järnvägar och en 8½ mils ångbåtsled hade direkt förbindelse med Stockholm och Göteborg samt mellanliggande orter, att, då inbjudning den 7 oktober 1880 gjordes i och för fem olika järnvägsförbindelser i Dalarna, det visade sig, att endast linjen Borlänge—Insjön lyckades få några teckningar, medan för linjen Falun—Rättvik saknades allt intresse, att intet hinder mötte för Borlänge—Siljansbanans fortsättande både till Öfre-Dalarna och Väster-Dalarna norr om Siljan till Rättvik, Mora och Orsa samt söder om Siljan till den projekterade banan Mora—Vänern, att banan Falun—Rättvik vid sådant förhållande icke ägde några utsikter att bära sig, helst som trakterna kring järnvägen vore glest befolkade och för öfrigt icke hade mycken trafik att bjuda på, samt järnvägen ifråga sålunda icke kunde anses vara af något allmänt behof påkallad, samt att kostnadsförslaget för Falun—Siljans järnväg i afseende på räls, växlar, sliprar m. m. vore alldeles för lågt beräknadt och borde höjas till minst 2 000 000 kronor. Slutligen hemställdes, att sökandena, därest koncession mot förmodan skulle beviljas, icke måtte få börja arbetet, förrän de visat sig vara i besittning af det till järnvägens fullbordande erforderliga kapitalet samt för sina åtgöranden i den vägen ställt fullgod säkerhet.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län tillstyrkte dock den föreslagna järnvägen såsom icke allenast nyttig och lämplig utan äfven af verkligt behof påkallad och således nödvändig så



*Sten Nordström*



väl för de orter, den komme att genomgå, som ock för hela Ofvan Siljans fögderi, nordligaste delen af Västerdals fögderi samt nordöstra delen af Nedan Siljans fögderi.

Kungl. Maj:t beviljade i enlighet med denna tillstyrkan den 2 april 1886 Falun—Rättviks järnvägsaktiebolag koncession att anlägga en bredspårig järnväg mellan Falun och sjön Siljan i närheten af Rättviks kyrka. Den 6 maj 1887 tilldelades bolaget ett statslån på 850 000 kronor under förbehåll, att bolaget skulle före utgången af år 1887 styrka, att, till säkerhet för att järnvägsförbindelse mellan Rättvik och Mora skulle komma till stånd, i statskontoret nedsatts ett belopp af 100 000 kronor. Men som bolaget icke kunde fullgöra denna skyldighet, blef det beviljade lånet indraget, och har bolaget sålunda icke åtnjutit något statslån.

Sedan styrelsen förvissat sig om att ett obligationslån af kronor 1 650 000 å för bolaget antagliga villkor skulle kunna erhållas, gjordes den 31 mars 1887 i underdånig skrifvelse till Konungen framställning om koncession för anläggande af järnväg från Rättvik till byn Noret i Mora socken, och den 30 september 1887 beviljade Kungl. Maj:t koncession på banans fortsättande till Mora Noret.

Sedan bolagsstämmor den 28 april och 31 maj 1888 beslutat att hos Kungl. Maj:t göra framställning om tillstånd att få förändra bolagets namn till "Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag" och styrelsen sökt fastställelse härå, lämnade Kungl. Maj:t i resolution af den 3 augusti 1888 sitt medgifvande till denna bolagets framställning.

I underdånig skrifvelse af den 22 februari 1889 söktes hos Konungen koncession för järnvägsanläggning från Mora till Orsa kyrkby, men, när ungefär samtidigt koncession söktes å en järnvägsanläggning mellan Mora Strand och Orsa kyrkby i enlighet med en af trafikchefen J. Wallner upprättad plan, hvilken linje var ämnad att byggas af Mora—Vänerns järnväg, samt då Orsa socknemän icke hade bestämt sig för till hvilken linje de skulle lämna sitt bifall, kunde den af vederbörande vid Falun—Rättvik—Mora järnväg gjorda koncessionsansökan icke omedelbart behandlas utan fick hvila. Den 14 mars 1891 anhölls emellertid, att den hvilande frågan om koncessions meddelande för anläggning af järnväg mellan Mora Noret och Orsa kyrkby måtte återupptagas till behandling, och att ifrågavarande järnvägsföretag måtte öfverlätas till Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag, när Orsa sockens kommunalstämma uttalat sig för att denna byggnad mot vissa villkor finge verkställas af Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag. Koncessionen för banans framdragande till Orsa kyrkby beviljades den 12 juni 1891. Dessa båda koncessioner öfverlätos på Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag.

Sedan koncession å en järnväg Mora Noret—Elfdalen af annat bolag erhållits, gjordes genom gemensam öfverenskommelse hos Kungl. Maj:t anhållan att få utbryta delen mellan stationerna Mora Noret och Mora ur den medgifna koncessionen, hvilket af Kungl. Maj:t beviljades den 15 mars 1895.

Vid Gefle—Dala järnvägsaktiebolags ordinarie bolagsstämma den 21 maj 1887 godkändes de af järnvägens direktion jämte dess revisorer med delegerade för Falun—Rättviks järnvägsaktiebolag vid sammanträde den 2 april 1887 uppgjorda grunderna för trafikering af sistnämnda bana med utsträckning till Mora, och af ordinarie bolagsstämman den 23 maj 1891 lämnades i uppdrag åt bolagets direktion och revisorer gemensamt att med styrelsen för



Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag uppgöra angående trafikering af linjen Mora Noret—Orsa, sedan det upplysts, att Orsa socknemän på vissa villkor enligt kommunalstämmobeslut af den 1 mars 1891 erbjudit Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag ett lån af 300 000 kronor mot 3 procents ränta för anläggande af järnväg från Mora Noret till Orsa kyrkby. Ett af villkoren var, att Orsa socken inom en tid af tio år från banans öppnande till Orsa skulle äga rättighet att utbyta hela eller en del af lånekapitalet mot aktier i Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag. Men i enlighet med delegerades för lånets uppgörande medgifvande och beslut — hvilken paragraf af någon oförklarlig anledning emellertid icke inkom i reversen — skulle dock denna rätt i så måtto inskränkas, att Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag ägde, om bolaget så för godt funne, betala Orsa kommun antingen med sina aktier eller med pengar, då kommunen därom gjorde framställning.

För trafikeringskontrakten och deras betydelse för banorna lämnas redogörelse under rubriken "aktieköp i Rättviks- och Västerdalsbanorna" i kapitlet "Gefle—Dala järnvägar, administration".



## BANBYGGNADEN FALUN—ORSA.



edan koncession å banan från Falun till Rättvik af Kungl. Maj:it den 2 april 1886 beviljats och hälften af den beräknade byggnadskostnaden tecknats som aktiekapital, hvilket också vid den tidpunkten redan börjat inflyta, hade, tycker man, järnvägsarbetet kunnat påbörjas, men allvarsamma svårigheter ställde sig i vägen därför. Bolaget kunde icke ställa den säkerhet, som erfordrades — och hvarom i föregående kapitel förtäljts — för att komma i åtnjutande af det beviljade statslånet, och att för tillfället på något så när rimliga villkor kunna såsom lån skaffa den andra hälften af byggnadskostnaden var omöjligt. Därjämte hade olika åsikter bland invånarne i Falun yppat sig om banans lämpligaste sträckning genom staden Falun, hvilket framkallade stridigheter partierna emellan. Fem förslag förelågo, nämligen tvenne olika förslag för utgång väster om stationshuset, där nu Västerdalsbanan äfvensom Bergslagsbanan utgå, och trenne olika förslag att utgå öster om stationshuset mellan detta och gods-magasinet. Af dessa fem förslag hade dock endast tre någon utsikt att kunna antagas, nämligen de tvenne väster om stationshuset samt den koncessionerade linjen öster om stationshuset, hvilken sistnämnda äfven blef den linje, som byggdes.

Den ena af de västra linjerna — den s. k. Trumbäckslinjen — hade emellertid rätt många förespråkare. Men då denna linje skulle komma att gå genom högre allmänna läroverkets trädgård, röntte detta förslag så energiskt motstånd från läroverkets lärarekår, att tanken på densamma måste öfvergifvas.

Den andra af de västra linjerna, som var föreslagen af verkställande direktören i Gefle—Dala järnvägsaktiebolag öfverstelöjtnant R. Schough och genom hans försorg utstakad, utgick också på samma sida om stationshuset som den s. k. Trumbäckslinjen och skulle därpå öfvergå Faluån omedelbart ofvanför Bergslagens järnvägars öfvergång samt sedermera snedda öfver några med små hus bebyggda kvarter upp till Yxhammartorg och därifrån öfver slaggvarp och mark af ringa värde. Denna linje var såväl i plan som profil onekligen den bästa och helt säkert den billigaste i anläggning och trafikering. Å densamma förekommo icke större stigningar upp till Stennäset, 3 kilometer från Falun station, än 1: 100, då däremot den nu befintliga har stigning 1: 60. Emellertid voro invånarne i Falun i allmänhet icke mycket hugade för denna linje, emedan de ansågo läget för den föreslagna stationen i närheten af svafvelsyrefabriken icke



*R. Schough*



tilltalande och särskildt fruktade, att resande skulle finna obehag i den då rådande svafvel-lukten från de närbelägna öppna rostugnarne.

Således återstod icke annat än den koncessionerade linjen, som blef den dyraste både i anläggnings- och trafikeringskostnad, och som äfven delvis stympade stadens så högt skattade Promenad.

Emellertid infordrade bolagets styrelse entreprenadanbud å järnvägsbyggnaden Falun—Rättvik att inlämnas senast den 18 november 1886. Sex byggnadsanbud inkommo, hvaraf det högsta slutade å en summa af 1 050 000 kronor och det lägsta å 850 000 kronor. I entreprenaden skulle ingå: terrasseringsarbete för bana och bangårdar, bergsprängningsarbete, röjning, matjordsbeklädnad samt stensättning af slänter, där sådant behöfdes, broar, trummor och diken, skenläggning, ballastning, stoppning och justering å bana och stationsplaner, väg-öfvergångar samt anläggning af större och mindre vägar, uppförande af stationshus, gods-magasin, ekonomihus, afträden, lastkajer, personplattformar, källare, brunnar, vattenstationer i Sågmyra och Rättvik, lokomotivstall äfvensom murar för vändskifva och för vagnvåg i Rättvik samt banvaktstugor med uthus, källare och brunnar.

Bolaget däremot skulle tillhandahålla all mark, som erfordrades till bana, bangårdar och vaktstuguplatser, bekosta vattenregleringar, grusspår, jord- och stenupplag, jord-, grus- och stentag samt vidkännas alla kostnader för inlösen af denna mark jämte därå befintlig skog, gröda och husbyggnader. Därjämte skulle bolaget tillhandahålla räls med tillbehör, spårväxlar och korsningar, sliprar, vagnstoppare, vändskifvor, vagnvägar, alla erforderliga signaler, lutningsvisare, kilometerstolpar, telegrafapparater samt uppsatta stängsel. Slutligen skulle bolaget anskaffa och bekosta godslokomotiv och erforderligt antal öppna vagnar för grusning och transporter.

Styrelsen uppgjorde med byggmästaren ingenjör C. Jehander om entreprenad å linjen Falun—Rättvik för en kontrakterad summa af 856 000 kronor, och skulle arbetet börja senast den 1 juli 1888.

Det påbörjades emellertid redan den 29 september 1887 vid Stennäset och igångsattes västerut med en arbetsstyrka af 300 man, hvilken styrka dock nedgick till omkring 100 man under vintermånaderna. Sedan tvisten om sträckningen genom staden Falun blifvit af stadsfullmäktige i Falun afgjord å sammanträde den 27 januari 1888 på så sätt, att den östra linjen, sålunda linjen genom Promenaden, beslutades med 12 röster mot 10, som afgåfvos för den västra linjen eller den af öfverstelöjtnant Schough föreslagna, och sedan detta beslut vunnit laga kraft, kunde järnvägsarbetet i själfva staden Falun taga sin början. Den 28 juni 1888 började arbetena med stenuttagning mellan Falun station och Stennäset. Emellertid fortskredo arbetena nu med 6 å 700 man, så att rälsläggningen kunde taga sin början under oktober och fortsätta till Grycksbo före vinterns inbrott. Arbetsstyrkan hade jämväl fördelats å hela sträckan upp till Rättvik. Rälsläggningen, som under vintern måste afbrytas, fortsattes åter i april 1889 förbi Sågmyra station fram till grusgropen, 29 kilometer från Falun. Under juli månad påbörjades grusningen mellan Falun och nämnda grusgrop och bedrefs så, att denna del vid oktober månads slut var fullt grusad. Samtliga stationer och stationsinrättningar voro därjämte så fullbordade, att linjen Falun—Sågmyra efter verkställd besiktning den 12 november 1889 öppnades för allmän trafik.



Vid december månads utgång voro räsläggning och grusning fullbordade å 41 kilometers sträcka, hvarjämte terrasseringsarbetena voro i det närmaste afslutade fram till Rättvik. Arbetsstyrkan, som under vintern nedbringades till omkring 150 man, ökades åter på våren till 500 man. Under våren och sommaren fortsattes räsläggning och grusning, hvarjämte samtliga husbyggnader fullbordades, så att linjen Falun—Rättvik efter undergången besiktning kunde upplåtas för allmän trafik den 12 augusti 1890.

Styrelsen hade redan under mars månad 1888 antagit ingenjör C. Jehanders anbud att å entreprenad bygga linjen Rättvik—Mora Noret för 405 000 kronor, sedan för styrelsen under januari månad 1888 tillfälle yppat sig att på ungefär samma villkor, som för det ifrågasatta statslånet var föreslaget, erhålla ett obligationslån å nominellt 1 650 000 kronor mot 4 procents ränta. Kapitalrabatten var 8 procent.

Arbetena mellan Rättvik och Mora Noret pågingo under sommaren 1890 med 5 å 600 man, så att terrasseringsarbetena vid vinterns inbrott var framförd till en half kilometer från Mora Noret och grusningen till Garsås. Arbetsstyrkan var denna liksom föregående vintrar ringa men ökades åter på våren till 200 man. Husbyggnaderna fullbordades under sommaren 1891, likaså terrasseringsarbetena och grusningen, så att linjen Rättvik—Mora Noret efter vederbörlig besiktning öppnades för trafik den 2 augusti 1891.

Sedan styrelsen lyckats af Orsa sockens skogsmedelsfond enligt kommunalstämmobeslut den 1 mars 1891 erhålla ett lån å 300 000 kronor mot 3 procents ränta, uppgjordes med ingenjör Jehander att bygga linjen Mora Noret—Orsa för 189 000 kronor, hvaraf dock minst 16 000 kronor skulle gäldas med bolagets aktier till parikurs, men i öfrigt på samma villkor som föregående tvenne linjer.

Under sommarens lopp 1891 pågingo terrasseringsarbetena mellan Mora Noret och Orsa med en arbetsstyrka af 200 man, så att vid november månads slut 10 kilometer af sträckan voro färdiga. Räslägningen kunde fortsättas på våren, och grusningen följde omedelbart efter, så att linjen Mora Noret—Orsa öppnades för allmän trafik den 1 augusti 1892.

Öfverbyggnaderna till broarne å samtliga linjer levererades och uppsattes af Bergsunds mekaniska verkstad.

De penningar, som erhållits i aktieteckning, obligationslån och kommunlån, räckte naturligen icke till byggnadskostnaderna, hvarför icke blott Gefle—Dala järnväg måste förskjuta medel utan någon som helst säkerhet utan äfven styrelseledamöterna nödgades ikläda sig personlig ansvarighet för åtskilliga större växel- och reversskulder. Dessa senare erhöles dock delvis säkerhet härför i in-teckningar i bolagets egendommar i Falun äfvensom bolagets aktier till 50 procent.

Banan byggdes under en tid, då arbets- och materialpriser voro jämförelsevis billiga. De torde kunna uppskattas till något mer än hälften af de pris, som i allmänhet gällde under år 1908. Rälsen vägde 27,3 kilogram per meter och kostade ungefär 70 kronor per ton fritt på vagn i Gefle. Sliparne voro visserligen icke af prima kvalitet, men de inköptes också för 60 å 65 öre per st. Expropriationen af mark blef däremot betydligt dyr och uppgick till 349 631 kronor eller bortåt 150 000 kronor mer, än beräknadt var.



Sedan markexpropriationen var avslutad och kostnaden därför gäldad, utgjorde Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags skulder den 31 december 1894:

aktiekapital .....	873 700 kronor
1889 års obligationslån .....	1 650 000 „
skulden till Orsa sockens skogsmedelsfond .....	300 000 „
af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag förskjutna medel .....	175 449 „
växlar, bankreverser o. d. ....	182 487 „

Summa 3 181 636 kronor,

hvilket belopp sålunda kan anses utgöra byggnadskostnaden för banan, sådan den var vid 1892 års slut. Banlängden Falun—Orsa utgör 102 kilometer, och banan kostar sålunda endast 31 200 kronor per kilometer.

Såsom arbetschef vid järnvägsbyggnaden fungerade ingenjör Carl Robert Fagerlind, sedermera trafikchef vid Uddevalla—Lelångens järnväg, hvilkens mångåriga erfarenhet och duglighet på banbyggnadsområdet torde ha bidragit till att järnvägen kunde fullbordas till så lågt pris och utan förlust för entreprenören.



## INVIGNINGEN.



venne ganska betydande järnvägslinjer invigdes af H. Maj:t Konung Oscar II onsdagen den 14 och torsdagen den 15 september 1892, nämligen Pärnsberg—Mora af linjen Kristinehamn—Mora den 14:de och Orsa—Falun den 15:de. Öfre Dalarne hade nämligen nästan samtidigt fått sina utfartsvägar fullbordade till Västerhafvet och Österhafvet.

Dalarnes stora skogstillgångar och öfriga produkter kunde hädanefter på järnväg fortskaffas tvenne vägar ut i världsmarknaden, antingen åt öster till Gefle eller åt väster till Göteborg. Gefle hade hittills varit Dalarnes naturliga uthamn. Genom Gefle—Dalabanan hade också Gefle sedan årtionden tillbaka bundit fast sitt handelsområde med Dalarne. Denna väg var äfven den kortaste för att fortast nå en hamn, där man kunde draga fördel af de billiga sjöfrakterna. Dessutom hade Gefle sedan gammalt i trävarumarknaden ett mycket godt namn, i det att de trävaror, som skeppades från Gefle, alltid ansetts som goda märken. Men genom banan från Mora söderut vunnos de fördelarna, att virket flottades kortare väg, att en öppen hamn året om fanns i Göteborg, och att sjöfrakterna från Göteborg voro något billigare än från Gefle. Dessa båda banor ansågos vid denna tid blifva väldiga konkurrensbanor icke blott för produkter från Dalarne utan äfven för produkter *dit*. Staden Gefle hade sålunda efter allmänna mening fått en farlig medtäflare i staden Göteborg. Emellertid torde tiden ha visat, att farhågorna i det afseendet icke voro berättigade.

Banorna voro emellertid nu färdiga och skulle högtidligen invigas.

Sedan H. Maj:t Konungen, åtföljd af statsministern E. G. Boström samt cheferna för civil- och finansdepartementen V. L. Groll och friherre F. von Essen, landshöfdingarne Curry Treffenberg i Kopparbergs län, P. A.



Orsa ångbåtsbrygga vid invigningen.



Bergström i Örebro län och E. A. Malmberg i Värmlands län, generalpostdirektören J. E. von Krusenstjerna, generaldirektören i Kungl. järnvägsstyrelsen greve R. Cronstedt och för öfrigt en lysande svit, på onsdagen den 14:de befarit linjen Kristinehamn—Mora och förklarar den nya linjen Pärnsberg—Mora öppnad, invigdes följande dag Falun—Rättvik—Mora järnväg. Färden från Mora till Orsa företogs dels med ångbåt och dels med extra tåg från Mora Noret station. H. Maj:t Konungen färdades med ångfartyget "Gustaf Wasa".

I Orsa var den långa ångbåtsbryggan mattbelagd efter hela sin längd och prydd med flaggstänger med vajande flaggor. Vid ändan af denna flaggallé hade rests en vacker äreport i form af ett åt sidorna öppet, fyrhörnigt tempel. Från äreporten ledde en ny flaggallé till tingshuset, hvarifrån en ytterligare sådan sträckte sig till stationshuset. Frukost serverades i tingshuset, vid hvilken ordföranden i Gefle—Dala järnvägsaktiebolag borgmästaren i Gefle C. F. Mellin utbragte H. Maj:t Konungens skål med följande ord:

"På det underdånigaste får jag anhålla, ej blott såsom representant för Gefle—Dala järnväg, som nu trafikerar Falun—Orsabanan, utan jag vågar väl säga det å alla de menigheters och enskilde mäns vägnar, genom hvars förenade bemödanden denna bana åstadkommits, att till Eders K. Maj:t få framföra våra vördnadsfullaste och varmaste tacksägelser för den stora heder och glädje, Eders K. Maj:t beredt oss alla genom sitt nådiga och kärkomna besök i dag, då Eders Maj:t efter att under gårdagen hafva invigt Dalarnes västra hufvudväg vill befara och därmed äfven inviga den östliga, nyss färdigbyggda utfartsvägen till hafvet. Vi finna häruti en ytterligare bekräftelse på den kraftiga och sorgfälliga vård, Eders Maj:t städse ägnat särskildt landets kommunikationsangelägenheter och i följd hvaraf dessa äfven vunnit en hitills aldrig anad utveckling, och det är vissheten om detta omvårdande, som ger oss förhoppning, att Eders Maj:t ej vill onådigt upptaga, att vi redan nu våga utbedja oss Eders K. Maj:ts ynnest och hjälp, när genomförandet af en del stora arbeten snart tränger sig fram, hvarförutom de båda banorna ej kunna anses hafva vunnit sin fullbordan eller fullt motsvara sitt ändamål; jag menar nämligen frågan om deras sammanbindande öfver den väldiga Dalälven.

Eders K. Maj:t! De känslor af osviklig trohet, af oskrymtad och varmaste kärlek till Konung och Konungahus, som känneteckna hvarje ärlig svensk, hvilka vi från urminnes tider ärft af våra fäder, hvilka vi inpräglade i våra efterkommandes hjärtan såsom äfven deras bästa arf, såsom deras och landets oförvanskligaste skatt, dessa känslor svalla i högtidsstunder som denna, på denna dyra mark, hemorten för ära och tro och för Sveriges bästa minnen, högt, ja, så höga för mig och mången, att de ej med ord kunna tolkas. Ej heller behöfves någon mängd af ord, då Eders Maj:t har tydligen läst våra känslor och läser dem tydligen i de mångtusendes ögon, som i dessa dagar fått blicka upp till sin älskade Konung.

Mottag, nådige Konung, vår trofasta, vår uppriktiga hyllning, då vi nu bedja att få tömma våra pokaler med önskan om Eders Maj:ts fortfarande lycka och välgång. Länge, länge och lyckligt lefve vår älskade Herre och Furste, Hans Maj:t Konung Oscar den andre. Lefve Konungen!"

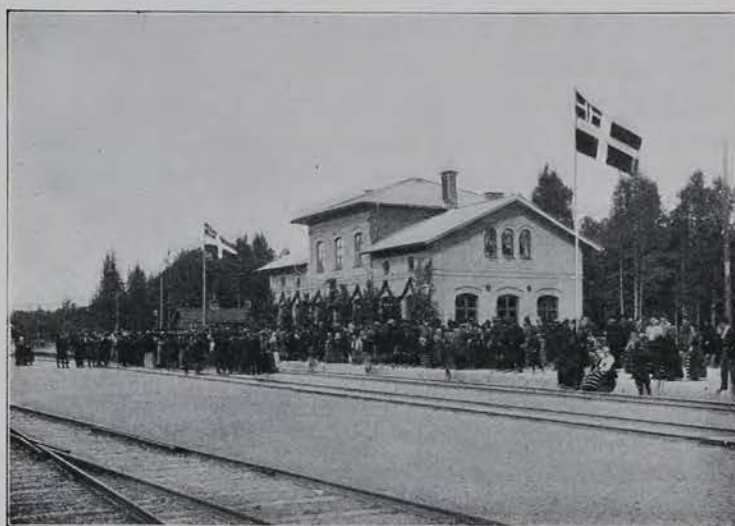
Härpå svarade H. Maj:t Konungen:

"Till hjärtat gångna, i hjärtat bevarade äro de varma, af välvilja och kärlek genomandade ord, som här blifvit till mig riktade. Ja! Jag har läst i de tusendes blickar; läsen I



ock i mina. De tala om gemensam kärlek, om gemensamma föremål för vördnad och förhoppning. Måtte alltid svensk konungs och svenska folkets blickar så kunna mötas, deras hjärtan och tankar alltid äga ett inre gemensamhetsband, så i goda som i onda tider. Då skall detta hugstora folks, detta minnesrika lands framtid alltid bevaras.

För det mottagande, jag rönt på denna sköna strand, frambär jag mitt uppriktiga tack. Måtte planen till förbindelse mellan de båda järnvägarne öster och väster om Siljan snart förverkligas. Jag skall i hvad på mig ankommer med glädje därtill, medverka, och må denna järnväg bidra till all den förkofran, sprida all den lycka och välsignelse, som därmed är afsedd. Med hjärtligaste, varmaste tacksamhet besvarar jag den skål, som mig nyss ägnats."



Rättvik station vid invigningen.

Efter frukostens slut utfördes i kyrkan arior ur "Skapelsen" och "I templet". Därefter afgick invigningståget från Orsa kl. 12,15 e. m. I Rättvik gjordes ett kort uppehåll, och där mötte en talrik, nationalklädd allmoge. I stigningen Rättvik—Vestgärde framskred tåget, som drogs af tvenne starka lokomotiv, ytterst långsamt, och Konungen uttalade därunder vid flere tillfällen sin beundran öfver den storslagna utsikten öfver sjön Siljan med kringliggande berg och höjder.

Till Falun ankom tåget kl. 4 e. m. Staden, som var rikt prydd med flaggor, blommor och girlander samt en äreport med Konungens namnchiffer i fonden vid Promenadens början, hade vidtagit stora anordningar för att hugfästa minnet af denna för staden så bemärkelsefulla dag. Middag, vid hvilken taffelmusik utfördes af Kungl. Dalregementets musikkår, intogs i Stora Kopparbergs Bergslags stora fästsäl, och i densamma deltog så många, som där fingo plats, eller 110 personer.

Skålen för H. Maj:t Konungen utbragtes af landshöfdingen i Kopparbergs län Curry Treffenberg, och yttrade han därvid bland annat följande:

"Eders Maj:t har i dag för första gången färdats å den nyanlagda Falun—Rättvik—Morabanan. Denna bana är nästan årsbarn med Mora—Vänernsbanan och bildar, liksom denna, en nödvändig länk i öfre Dalarnes järnvägssystem. Men skillnaden emellan de båda banorna är den, att under det öfre Dalarne fått dyrt betala Mora—Vänernsbanan, så har samma ort fått Falun—Rättvik—Morabanan till skänks, tack vare stora uppoffringar för densamma å andra för företaget intresserade orter och årslånga, energiska ansträngningar af



om denna bana högt förtjänte män inom och utom detta län, till hvilka alltså länet och särskildt öfre Dalaorten står i stor tacksamhetsskuld härför.

Såsom det nog icke lärer hafva undgått Eders Maj:ts nådiga uppmärksamhet under resan, ligga de båda banornas ändstationer vid Mora på kort afstånd från hvarandra och åtskiljas endast af Österdalälven. Genom de båda stationernas sammanbindning medels en kombinerad järnvägs- och landsvägsbro — en sammanbindning, hvilken naturligtvis endast kan blifva en kort tidsfråga, under förutsättning nämligen af Eders Maj:ts nådiga understöd äfven för det ändamålet — är järnvägssystemet i öfre Dalarne till dess väsentligaste del kompletteradt, så att trafiken till och från den orten med största bekvämlighet kan röra sig i hvilken riktning som helst och särskildt trävarorna transporteras allt efter omständigheterna, österut till Gefle eller västerut till Göteborg och öfriga exporthamnar vid Västerhafvet.“

Efter skålen, som följdes af lefverop och fanfarer, reste sig om en stund H. Maj:t Konungen och uttalade med klar och klangfull stämma följande synnerligen högstämda ord:

“Änyo har jag i denna stund en osökt anledning till frambärandet af ett varmt tack. Varen tackade för den storartade hyllning och gästfrihet, hvarmed länets residensstad och dess omnejd mottagit mig. Må mitt svar i första rummet vara en välgångsönskan för detta samhälle, men må det ej stanna därvid. I skolen helt visst förstå och ej neka mig eder medkänsla, då jag riktar det äfven långt utom denna stads murar och ägnar det åt hela detta landskap.

Jag har under dessa för mig oförgätliga dagar rest genom Dalarnes bygder och med glädje bevittnat de häpnadsväckande framstegen i många riktningar under de 17 åren, sedan jag sista gången stod bland eder. Icke blott hafva de stora skogstillgångarne i norra Dalarne blifvit tillgodogjorda och förvandlat fordom torftiga bygder till välmående, utan förädlingsverk på både järn- och träindustriens områden hafva mångenstädes uppstått, och ej minst detta län har numera erhållit ett järnvägsnät, som i omfång kan täfla med de flesta andra läns inom riket.

Men ju dyrbarare skatter, ju viktigare att dem värna. Under snart åttioårigt fredslugn har Sveriges välstånd stigit till fordom okänd höjd. Är Sveriges folk väl redo att försvara, hvad det förvärfvat? Huru skulle jag här misströsta; vet jag icke, att här samlades, att härifrån uttågade den första Vasahären och räddade vårt Sverige, då det stod på undergångens brant. Vet jag ej, att dalamäns segrande vapen banade vägen för det nya svenska konungadömet och för det protestantiska statsskick, som med sin lagbundna frihet gjort Sverige stort?

Nu råder fredslugn, men framtid är oviss, så lyda alla tiders lärdomar. Må den tillförsikt följa mig, äfven då jag snart färdas öfver Dalarnes gräns, att allt Sveriges folk, likasom detta landskaps söner, icke allenast skall vara sina förfäder värdigt i nödens och farans timmar, utan, såsom klokhets bjuder, medan tid är och ännu ingen fara hotar, bereda sig till fosterlandets försvar. Med detta i djupet af mitt hjärta lefvande hopp uttalar jag till sist en välgångsönskan för hela detta frejdade landskap, som jag i sanning vill kalla en ädelsten i Sveriges konungakrona.“

Efter middagen öfverlämnade H. Maj:t Konungen vasaorden till den nya järnvägens främste upphofsman och energiske ledare grosshandlaren i Gefle Sten Nordström samt till



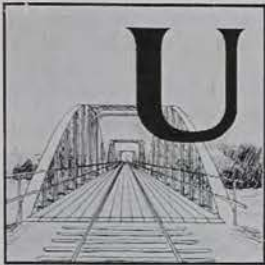
trafikchefen vid Gefle—Dala järnvägar Hjalmar Nettelbladt, som varit grosshandlaren Nordström till hjälp och stöd vid banans tillkomst och trafikeringens öfvertagande af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag.

Tiden för uppehållet i Falun var kort, endast tre timmar. Det kungliga extra tåget afgick nämligen därifrån vid sjutiden på aftonen till Storvik och vidare öfver Krylbo till Stockholm.

Å gränsstationen mellan Dalarne och Gestrikland mötte landshöfdingen i Gefleborgs län C. A. T. Björkman. Landshöfding Björkman, som af sjukdom varit förhindrad deltaga i invigningshögtidigheterna, medföljde kungliga tåget från Källviken till Storvik.



## BANBYGGNADEN MORA NORET—MORA.



Under åren 1890—1891, då linjen Rättvik—Mora Noret anlades, framhölls kraftigt nödvändigheten af att bygga en järnvägsbro för att sammanbinda denna linje med Mora station vid Mora—Vänerns järnväg, hvilken station öppnades för allmän trafik den 1 november 1891. Från början ansågs, att brobyggnaden, såsom lika fördelaktig för bägge de till Mora gående banorna, borde utföras af de två järnvägsaktiebolagen gemensamt, nämligen Falun—Rättvik—Mora och Mora—Vänern. En öfverenskommelse härom kom äfven till stånd, men enär statsbidrag icke kunde erhållas för en bro, byggd och använd uteslutande för järnvägstrafik, och då det för bolagen med deras i början ringa trafik och ganska begränsade tillgångar ansågs allt för betungande att bygga denna långa och dyrbara järnvägsbro uteslutande med egna medel, leddes tanken på att kombinera densamma med en landsvägsbro, då statsbidrag borde kunna erhållas. I detta syfte ingingo båda bolagens styrelser den 12 november 1892 till Kungl. Maj:t med en gemensam skrivelse, åtföljd af förslagsritningar, uppgjorda af kaptenen i Kungl. väg- och vattenbyggnadskåren G. Nyström, till en kombinerad järnvägs- och landsvägsbro jämte ansökan om statsbidrag till landsvägsbrobyggnaden. Denna ansökan blef emellertid af Kungl. Maj:t enligt beslut af den 6 oktober 1893 afslagen af den anledning, att statsbidrag för landsvägsbro icke kunde gifvas järnvägsbolag, utan voro väg- och brohållningsskyldige inom Mora tingslags väghållningsdistrikt de, hvilka hos Kungl. Maj:t borde söka statsbidraget och därefter åtaga sig landsvägsbrobyggnaden. På grund af formella skäl föll frågan således denna gång.

Vid samma tidpunkt syntes emellertid Elfdalens kommun vara hågad för en järnvägsförbindelse Mora Noret—Elfdalen med bro däri inberäknad. Koncession för byggande af denna järnväg söktes under december månad 1893 och beviljades af Kungl. Maj:t den 24 augusti 1894. Intresset inom Elfdalens socken för järnvägsbyggnadsfrågan var emellertid icke så starkt, som först förmodades, och den väntade aktieteckningen därifrån uteblef. Brobyggnadsfrågan däremot stod allt fortfarande på dagordningen. Då öfverenskommo koncessionsinnehafvarne af nämnda järnväg samt väg- och brohållningsskyldige inom Mora tingslags väghållningsdistrikt, dels att koncessionsinnehafvarne skulle hos Kungl. Maj:t anhålla att få utbryta delen mellan stationerna Mora Noret och Mora ur den beviljade koncessionen, dels att brohållningsskyldige skulle söka statsbidrag för landsvägsbron med tillfartsvägar. Kungl. Maj:t beviljade dessa bägge ansökningar, den förra under den 15 mars 1895 och den senare under den 13 december samma år. Statsbidraget anslogs till 85 300 kronor, utgörande  $\frac{2}{3}$  af



den beräknade kostnaden för landsvägsbron med tillfartsvägar. Sedan Gefle—Dala järnvägsaktiebolag å ordinarie bolagsstämma den 21 maj 1895 beslutat ikläda sig fullt ansvar dels för fullgörande af alla de skyldigheter och förbindelser, som vederbörande komme att åtaga sig beträffande byggandet af den kombinerade järnvägs- och landsvägsbron, dels för återbärande af de till detta arbete lyftade statsmedlen, ifall mot kontraktet brötes, dels för återlämnande af statsbidraget, därest Kungl. Maj:t framdeles skulle finna ifrågavarande bro böra uteslutande användas för järnvägstrafik, och slutligen för underhållet af nämnda brobyggnad, tills detsamma kunde vara i laga ordning på annan öfverflyttadt, kunde kontrakt om brobyggnaden afslutas mellan Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och den af väghållnings-skyldige valda arbetsstyrelsen.

Arbetet å dels själfva bron, dels sammanbindningsspåret mellan bron och Mora Norets station tog samtidigt sin början i juni 1895. Sammanbindningsspåret, som är 744 meter långt, är byggdt på en bank med lutning från Mora Noret station af 11,1 meter per 1 000. Bron, hvilken mäter i längd 170,1 meter, är uppförd enligt de här ofvan omnämnda, af major Nyström utförda och af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkända ritningarne, med landfästen och fyra bropelare, hvilka hvila på stenkistor och pålgrund. Bro-



Bron öfver Österdalälven vid Mora.

pelarne äro helt och hållet murade i cementbruk, medan å landfästena detta är fallet med grusskiftena, pallskiftet och det närmast därunder liggande skiftet. Från Mora Noret räknadt äro brons tvenne första spann fasta med paraboliska fackverksreglar, som upptill äro på midten sinsemellan förbundna med tre tvärbalkar; dessa spann äro hvardera 46,3 meter långa. Därefter kommer svängbron, hvars båda spann, som bestå af raka fackverksreglar, äro hvardera 15,6 meter långa, och slutligen ett fast spann lika med de båda första om 46,3 meter. Järnarbetet å bron är utfördt och levererad af Nya aktiebolaget Atlas i Stockholm med användande af hufvudsakligen götmetall — omkring 130 ton — från Domnarfvets järnverk. Bron är beräknad för en belastning af 4 500 kilogram per meter.

Bron var med undantag af brobana för landsvägstrafik fullbordad den 15 september 1896, besiktigades den 19 och öppnades för allmän trafik den 21 september 1896.

Kostnaden för sammanbindningsspåret från Mora Noret station till bron med bank och vägport var 23 670 kronor och för själfva bron utan landsvägsbana och tillfartsvägar 171 505 kronor.

Efter färdigbyggandet af ofvannämnda bro öfver Österdalälven och af sammanbindningsspåret Mora Noret—bron utgjorde Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags skulder:



aktiekapital .....	927 500 kronor
återstoden af 1889 års obligationslån .....	1 519 500 „
till Orsa skogsmedelsfond .....	300 000 „
af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag förskjutna medel .....	370 957 „
växlar, bankreverser o. d. ....	164 553 „

Summa 3 282 510 kronor,

hvilken summa, om den ökas med skillnaden mellan det ursprungliga obligationslånet och det vid 1897 års slut oguldna beloppet eller 130 500 kronor, torde kunna anses vara Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags byggnadskostnad för banan Falun—Mora och Mora Noret—Orsa. Därvid är dock att märka, att i denna summa icke inbegripits kostnaden för de nya byggnader och nya anläggningar, som Gefle—Dala järnvägsaktiebolag vid denna tidpunkt måst till företagens främjande utföra och bekosta, hvilken kostnad då steg till ett belopp af 280 227 kronor.

Invigningen af sammanbindningsspåret och den kombinerade landsvägs- och järnvägsbron skedde lördagen den 19 september 1896. Ett extratåg var anordnad från Gefle på morgonen. Efter ett uppehåll i Falun kl.  $1\frac{1}{2}$  11 för intagande af frukost på Nya hotellet fortsatte man till Mora. Ett fyrtiotal personer voro inbjudna; bland dessa märktes statsrådet Claës Wersäll, landshöfdingen i Kopparbergs län C. E. von Oelreich, Gefle—Dala järnvägsaktiebolags direktionsmedlemmar, Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags styrelsemedlemmar m. fl. Sedan extratåget passerat den rikt flaggsmäckade bron in på Mora station, som var prydd med girlander, blommor och flaggdekorationer, höll landshöfding von Oelreich invigningstalet, däri berörande, att Konungen efter sitt senaste besök i Mora städse framhållit en järnvägsförbindelse mellan de båda Morastationerna såsom oafvislig och äfven lämnat till densamma utförande sitt kraftiga stöd, hvarförutan företaget säkerligen blifvit undanskjutet till en oviss tid. Statsrådet Wersäll framförde därefter till Dalafolket en hälsning från H. Maj:t Konung Oscar II. Till H. Maj:t Konungen afsändes ett så lydande telegram:

“Till Konungen!

Dalamän och kvinnor, talrikt samlade vid den nya Morabron, bringa Eders Maj:t med tacksamma hjärtan sin undersåtliga hyllning.

Underdånigst  
von Oelreich.“

Härpå ingick följande svarstelegram:

“Landshöfding von Oelreich, Mora.

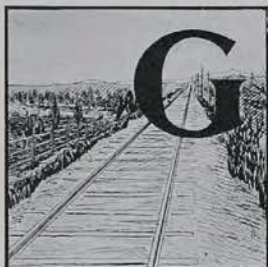
Jag gläder mig upprigtigt åt det nu fullbordade företaget. Bringa min hjärtliga hälsning till alla församlade Dalamän och kvinnor.

Oscar.“

Sedan förfriskningar intagits i väntsalarne, återvände tåget efter  $1\frac{1}{2}$  timmes uppehåll i Mora till Falun, där middag serverades å Stadshotellet.



## FÖRVÄRF AF MORA—ELFDALENS JÄRNVÄG.



Grosshandlaren William Olsson i Stockholm inkom den 21 maj 1907 till Gefle—Dala järnvägs direktion med följande skrifvelse:

“Till Direktionen för Gefle—Dala järnvägsaktiebolag.

Såsom representant för ett konsortium, som i Edert bolag är intresserad för 9 750 aktier, får jag, under framhållande af önskvärdheten af att Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag inköper Mora—Elfdalens järnväg, härmed vördsamt yrka, att Gefle—Dala järnvägsaktiebolags bolagsstämma ville besluta, att Mora—Elfdalens järnväg

skall för Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags räkning inköpas, och enär Stockholms Enskilda bank, som har fordran hos Mora—Elfdalens järnvägsaktiebolag å ett kapitalbelopp af 800 000 kronor jämte därå upplupna räntor, såsom villkor från bankens sida för banans försäljning uppställt, att nämnda fordran inlöses med ett belopp af 800 000 kronor jämte sex procents ränta därå från och med denna dag, hemställer jag tillika, att för köpets genomförande bankens hela fordran måtte för nyssnämnda belopp, 800 000 kronor, med ränta från denna dag af Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag omedelbart öfvertagas. Stockholm den 15 maj 1907. William Olsson.“

Mora—Elfdalsbanan var redan då försatt i konkurs, hvilket skedde den 24 december 1906.

Direktionen öfverlämnade likväl grosshandlare Olssons ofvan anförda skrifvelse till ordinarie bolagsstämman den 28 maj 1907, sedan ärendet inom behörig tid varit å föredragningslista upptaget.

Vid bolagsstämman utvecklade grosshandlare Olsson närmare sitt förslag och yrkade bifall till detsamma, och sedan jämväl verkställande direktören i Gefle—Dala järnvägsaktiebolag i ett anförande förordat förslaget, blef detsamma af bolagsstämman bifallet.

Anledningen, hvarför denna fråga först afgjordes å Gefle—Dala järnvägsaktiebolags bolagsstämma, innan den öfverlämnades till Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags bolagsstämma, var ett bolagsstämmobeslut af den 16 maj 1903, att för bevakandet af Gefle—Dala järnvägsaktiebolags intressen i Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag skulle iakttagas bland annat, att samtliga åtgärder rörande Falun—Rättvik—Mora järnväg, som äro af beskaffenhet, att de böra till dess bolagsstämmas afgörande hänskjutas, skola, innan de få bringas till verkställighet, underställas jämväl Gefle—Dala järnvägsaktiebolags stämma och af densamma godkännas.

Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags ordinarie bolagsstämma biföll den 28 maj 1907 den af grosshandlare Olsson gjorda framställningen, hvarefter järnvägsbolaget till Stockholms



Enskilda bank betalade lånebeloppet, däraf en del den 1 juli och öfriga delen den 9 juli. Med ränta och kapitalrabatt å de reverser, hvilka lämnades som likvid, erlade Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag denna bankens fordran med 814 700 kronor.

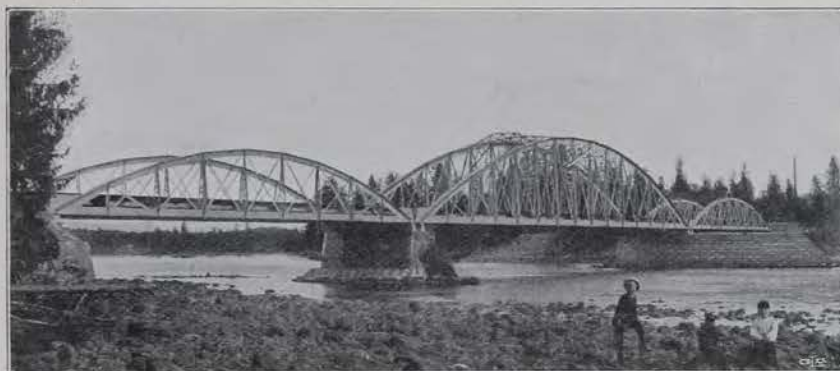
Det bevakade beloppet i Mora—Elfdalsbanans konkurs utgjorde 1 098 801 kronor, däri då ofvannämnda belopp 800 000 kronor voro inräknade.

Hela aktiekapitalet, som vid banans trädande i konkurs var förloradt, var 1 012 000 kronor, däraf för Elfdalens skogsmedelsfond 1 000 000 kronor och enskilda personer 12 000 kronor.

Exekutiv auktion å Mora—Elfdalsbanan hölls inför Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Kopparbergs län i Falun den 26 maj 1908, då banan inropades af Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag. Sedermera har följande köpebref upprättats:

“Köpebref.

Konungens befallningshafvande i Kopparbergs län gör veterligt, att som vid exekutiv auktion härstädes den 26 maj innevarande år rådmannen Gösta Walin i Gefle i egenskap af befullmäktigadt ombud för Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag för fyrahundraåttiotusen



Järnvägsbron öfver Österdalälven vid Oxberg.

kronor inropat Mora—Elfdalens järnvägsaktiebolags konkursmassa tillhöriga Mora—Elfdalens järnväg med hvad därtill enligt 1 § af Kungl. förordningen den 15 oktober 1880 hörer; alltså och då köpeskillingen är vorden, såsom det vid sammanträde för

dess fördelning den 7 därpå följande juli förda protokoll närmare utvisar, till fullo gulden och auktionen vunnit laga kraft, varder äganderätten till Mora—Elfdalens järnväg härmed Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag tillägnad.

Falun i landskansliet den 8 augusti 1908.

På landshöfdingeämbetets vägnar:

Kristian Wik.

Oskar Rydin.“

Beträffande banans förhistoria må här anföras, att sedan Elfdalens kommun genom fastställt reglemente för Elfdalens skogsmedelsfond afsatt 1 000 000 kronor för anläggande af järnväg från någon järnvägs punkt till Elfdalen, gjordes undersökning af kaptenen C. H. Öhnell för järnväg från Mora Noret å Falun—Rättvik—Mora järnväg till Elfdalens kyrkby, och beviljade Kungl. Maj:t den 24 augusti 1894 koncession å denna anläggning. Sedan koncessionsinnehafvarne den 15 mars 1895 berättigats att på sätt af dem föreslagits få ur den beviljade koncessionen borttaga sträckningen mellan Mora Noret och Mora stationer, så byggdes efter meddeladt särskildt tillstånd denna del af Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag, hvarom



utförligen blifvit omnämndt i kapitlet "Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag, banbyggnaden Mora Noret—Mora".

Den 31 december 1896 meddelade Kungl. Maj:ts rätt för Mora—Elfdalens järnvägsaktiebolag att utsträcka sin järnväg från Elfdalens kyrkby till Rots by vid Rotälffvens inflöde i Österdalälffven.

Arbetet med stenuttagning och trumläggning började redan under november månad 1897. Sedan emellertid Kungl. Maj:ts den 4 november 1898 meddelat tillstånd i fråga om ändring i planen för järnvägsbyggnaden, började arbetet med allvar och fortskred så, att banan kunde öppnas för allmän trafik den 1 november 1900 till Elfdalens kyrkby.

Från skyldigheten att bygga den 3 kilometer långa järnvägslinjen Elfdalen—Rot har bolaget sedermera befriats genom Kungl. Maj:ts resolution af den 6 mars 1908.

Sedan emellertid Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag blifvit ägare till linjen Mora—Elfdalen och denna bandel sålunda införlifvats med Gefle—Dala järnvägar, måste af Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag en del större kompletteringsarbeten företagas för att få järnvägslinjen slutförsynad.

Banan byggdes ursprungligen med begagnad räls, hvarom utförligare finnes omförmäldt i kapitlet "Gefle—Dala järnvägar, bana och anläggningar". Plana skarvfjärn användes ända till dess banan inköptes af Falun—Rättvik—Mora järnväg. Om vid den ursprungliga rälsläggningen å Mora—Elfdalens järnväg den försiktighetsåtgärden hade vidtagits, att de gamla farkanterna vändts åt samma håll i stället för ömsom farkant mot ytterkant, hade nog dessa plana skarvfjärn med bandelens ringa trafik kunnat godt användas, men på grund af ofvannämnda misstag vid läggningen sprungo skarvfjärnen oupphörligen. Distriktschefen i nedre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet framhöll också vid årsinspektionerna nödvändigheten af att utbyta de plana skarvfjärnen mot vinkelskarvfjärn, men järnvägens ekonomi tillät icke något sådant. Först efter linjens införlifvande med Gefle—Dala järnvägar hafva vinkelskarvfjärn inlagts å hela banan för en kostnad af omkring 25 000 kronor.

Vid den höga flod, som inträffade år 1906 i Österdalälffven, underminerades den ena strömpelaren till järnvägsbron vid Oxberg, hvarigenom pelaren på ena sidan satte sig och sålunda kom att intaga en något lutande ställning. För att skydda sig mot ytterligare sättning anbringades, så snart floden gått öfver, en med sten fylld timmerkista omkring pelaren. Emellertid förklarade Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att pelaren måste ombyggas från grunden, äfvensom att bron i sin helhet måste höjas en meter för att kunna godkännas vid slutförsyningen af banan. Dessa arbeten äro verkställda af Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag för en kostnad af omkring 30 000 kronor.

Brons hela längd är 103 meter, och den är uppförd i tre spann år 1899. Landfästena hvila direkt på fast grund men pelarne på stenkistor. Såväl landfästen som pelare äro helt och hållet murade i bruk. De tre spannen, hvaraf det mellersta har en spännvidd af 46,5 meter och de båda andra 27 meter hvardera, utgöras af s. k. paraboliska fackverksreglar, däraf det större jämväl är försedt med vindförsträfningar i toppflänsarne. Öfverbyggnaden är utförd af götmetall och levererad af Motala mekaniska verkstads aktiebolag. Bron är beräknad för en belastning af 4 800 kilogram per meter.



Vidare arbeten, som af Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag måst utföras strax efter öfvertagandet, äro ändring af lutningsvisarne, som delvis voro felaktigt uppsatta och orätt märkta, påföring af ballast, utbyte af 10 000 stycken sliprar, reparation af stenbeklädningen å banken utefter älven, allt för en kostnad af omkring 22 000 kronor.

Före slutafsyningen måste dessutom ett vattentorn med cistern och ångpump uppföras vid Oxberg station samt ångpump anbringas i Elfdalens vattenstation för en sammanlagd kostnad af omkring 9 000 kronor.

Trafikeringen och administreringen hafva efter träffadt aftal från början skett genom Mora—Vänerns järnvägsaktiebolags försorg till den 1 maj 1909, från hvilken dag Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag själf öfvertagit och genom Gefle—Dala järnvägars försorg trafikerat och administrerat sin egendom.

För slutlig afsyning skall bandelen enligt Kungl. Maj:ts resolution af den 6 mars 1908 vara färdig senast den 1 juli 1909.









FALUN—VÄSTERDALARNES JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

BANDELEN FALUN—BJÖRBO.







**F**ALUN—VÄSTERDALARNES JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG bildades i Falun den 27 januari 1900. Koncession beviljades den 17 mars 1899 för järnväg från Falun till Vansbro, och den 14 november 1902 meddelade Kungl. Maj:t nådigt tillstånd till ändring i den ursprungligen fastställda sträckningen, så att järnvägen finge dragas från Falun till Björbo. Bolagsordningen fastställdes af Kungl. Maj:t den 11 maj 1900, och järnvägsarbetet påbörjades den 24 april 1900.

För allmän trafik uppläts linjen Falun—Repbäcken (29 kilometer) den 23 juni 1904 och Repbäcken—Björbo (41 kilometer) den 11 december 1905.

Banans hela längd är 70,370 kilometer, och den genomlöper följande kommuner: Falun stad med 1,822 kilometer, Kopparberg socken 4,771 kilometer, Torsång socken 3,107 kilometer, Aspeboda socken 10,623 kilometer, Stora Tuna socken 14,530 kilometer, Gagnef socken 22,753 kilometer och Floda socken 12,764 kilometer.

Högsta höjd öfver hafvet är vid Dala Floda station och uppgår till 208,5 meter.

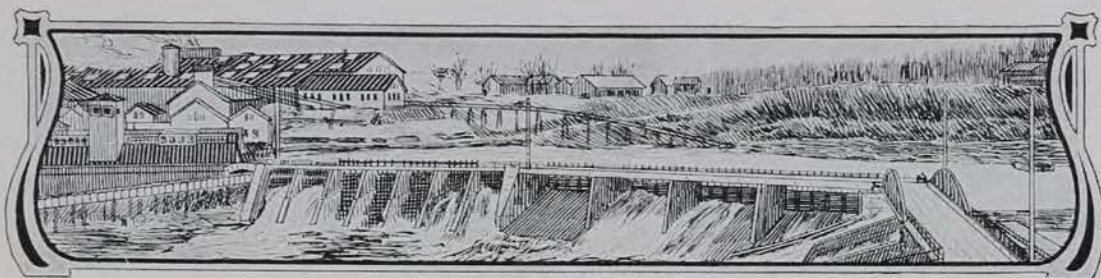
Vid banans öppnande för trafik till Repbäcken skedde anslutning med Siljans järnväg, som trafikerats sedan den 15 november 1884.

Den 3 mars 1904 öppnades linjen Nyhammar—Björbo och den 5 november 1907 linjen Björbo—Vansbro af Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar.









## BANANS FÖRHISTORIA.



anläggningen af Kvarnsvedens pappersbruk, tillhörigt Stora Kopparbergs Bergslags aktiebolag, torde få anses vara anledningen till att järnväg från Falun till Västerdalarna kom till stånd. Det visade sig nämligen vara för Kvarnsvedens pappersbruk alldeles nödvändigt att få järnväg därifrån till Falun, men då en dylik kort järnvägsstump endast blefve af lokal betydelse och sålunda icke skulle kunna samla så stort intresse omkring sig, att behöfliga medel för järnvägsanläggningen kunde åvägbringas från enskilda och kommuner, så ansåg

man, att ett aktiebolag lättare skulle kunna åstadkommas, om den tilltänkta järnvägen från Falun till Kvarnsveden blef fortsatt västerut till någon folkrik trakt i Västerdalarna, exempelvis Vansbro eller Trekärn eller ock en plats mellan dessa bägge stationer, benämnd Gruckån, vid Mora—Vänerns järnväg.

Grosshandlaren Sten Nordström i Gefle, som redan bringat till verklighet flera järnvägar i Dalarna, intresserade sig för denna tanke. Med vanlig kraft vid dylika arbetens startande väckte han vederbörande ledande mäns i Gefle och Falun uppmärksamhet på förslaget, hvarjämte han inhämtade ordförandenas i Floda, Nås och Järna kommunalnämnder åsikter om företaget. Sedan det konstaterats, att ett lilligt intresse inom kommunerna förefanns för den påtänkta järnvägen, och ådagalagts, att banans betydelse för de respektive orterna ansågs hafva den räckvidd, att kommunerna säkerligen skulle pekuniärt stödja företaget, började grosshandlare Nordström förarbetena för bolags bildande.

Det var angeläget att så snart som möjligt hos Kungl. Maj:t anmäla förhållandet och söka koncession åtminstone på någon del af den tilltänkta järnvägslinjen af den anledningen, att man trott sig finna, att styrelsen för den koncessionerade Engelsbergs—Vansbrobanan, som redan var under arbete, helst ville undvika att bygga ända fram till Vansbro och, om Västerdalsbanan blefve koncessionerad, föredroge att stanna vid någon af denna banas stationer, hvilken tanke också sedermera befanns ha fog för sig, enär underhandlingar bolagen



emellan under åren 1900—1901 inleddes rörande öfverlåtelse från Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag på Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag af koncession för bandelen Björbo—Vansbro.

Därföre ingåfvo den 10 januari 1898 landshöfdingen i Kopparbergs län Cl. Wersäll, kommunalstämмоordföranden Olof Israelsson i Skamhed, Järna socken, kommunalstämмоordföranden Fältivar Lars Larsson i Skansbäcken, Nås socken, kommunalstämмоordföranden Spik Erik Larsson i Holsåker, Floda socken, disponenten vid Stora Kopparbergs Bergslags aktiebolag E. J. Ljungberg i Falun, stadsfullmäktiges ordförande konsul John Rettig i Gefle samt grosshandlaren Sten Nordström i Gefle till Kungl. Maj:t en skrift med anmälan, att sökandena hade för afsikt att, därest de därtill erhöile tillstånd, anlägga bredspårig järnväg från Falun till Vansbro å Mora—Vänerns järnväg. Som de emellertid ännu icke medhunnit uppgörandet af planer m. m. för längre linje än den 73,<sup>57</sup> kilometer långa delen mellan Repbäcken vid Siljans järnväg och Vansbro, anhöllo de om koncession för anläggande af järnväg i sagde del enligt en af löjtnanten i Kungl. väg- och vattenbyggnadskåren C. H. Fogelberg upprättad plan och kostnadsförslag, som utom rullande materiel slutade på en summa af 2 361 000 kronor. Denna framställning remitterades till Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i och för utlåtande.

Sedan emellertid sökandena försport, att ett hinder för koncession å den sökta linjen tvifvelsutän skulle ligga däri, att den var afsedd att å sträckan Björbo—Vansbro nästan sammanfalla med den redan koncessionerade järnvägen Vansbro—Engelsberg, inkommo de den 16 juni 1898 till Kungl. Maj:t med ny ansökan jämte plan och kostnadsförslag, upprättade jämväl af löjtnant Fogelberg, hvarigenom visserligen den tillämnade banans längd skulle ökas till 74,<sup>62</sup> kilometer, men det antydda sammanfallandet med Vansbro—Engelsbergsbanan undvikas. Kostnadsförslaget var nu upptaget till utom rullande materiel 2 607 000 kronor.

Äfven denna ansökan remitterades till Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i sitt utlåtande af den 20 augusti 1898 gaf företräde åt det senare förslaget framför det första.

Emellertid hade plan och kartor, upprättade af ingenjör Sten Sandblad och omarbetade af löjtnant Fogelberg, för linjen Falun—Repbäcken blifvit färdiga, och den 2 september 1898 ingåfvo samma personer till Kungl. Maj:t en skrift under åberopande af sin förut i ärendet den 10 januari 1898 ingifna ansökning och anhöllo i underdånighet om koncession för anläggandet af bredspårig järnväg mellan Falun och Repbäcken vid Siljans järnväg. Kostnadsförslaget var undantagandes rullande materiel 1 274 000 kronor.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Kopparbergs län tillstyrkte i utlåtande af den 21 oktober 1898 koncessions beviljande å hela järnvägssträckningen från Falun till Vansbro och yttrade därvid bland annat, att härigenom en helt sammanhängande järnvägsled beredde kortaste utfarten till residensstaden Falun och därefter till exporthamn vid Östersjön, samt intygade, att invånarne i de orter, genom hvilka den ifrågasatta järnvägen vore afsedd att framdragas, vid sammanträden förklarar, att den skulle blifva af stort gagn.

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkte bifall till sökandenas framställning och förordade därvid den af sökandena vid senast gjorda ansökan bifogade planen för linjen Repbäcken—Vansbro, därvid yttrande bland annat, att en järnväg Vansbro—Falun efter denna plan för sträckan Vansbro—Repbäcken skulle i motsats till den koncessionerade järnvägen



Vansbro—Ludvika—Engelsberg genomlöpa själfva hjärtat af den odlade och rika bygden inom Floda och Järna socknar samt inom Nås socken beröra betydande skogsegendomar. Äfven cheferna för generalstaben och förtifikationen tillstyrkte ansökningen.

Den 17 mars 1899 meddelade Kungl. Maj:t de sökande koncession å linjen från Falun öfver Repbäcken å Siljans järnväg till Vansbro station å Mora—Vänerns järnväg med föreskrift bland annat, att arbetet å järnvägsanläggningen skulle börja senast den 1 april 1900 och järnvägen vara färdig för trafik senast den 1 oktober 1902.

Inbjudning till aktieteckning utfärdades den 10 april 1899, och stiftelseurkunden, daterad samma dag, inlämnades till Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Kopparbergs län den 17 april 1899.

Då nu trygghet vunnits för att järnvägsbyggnaden kunde komma till stånd, hölls bolagsstämma i Falun den 29 december 1899. Denna stämma ajournerades emellertid och fortsattes den 27 januari 1900, då bolaget konstituerade sig och bolagsordning antogs. Till styrelse valdes landshöfdingen i Kopparbergs län Cl. Wersäll, grosshandlaren Sten Nordström, konsuln John Rettig, disponenten E. J. Ljungberg och kaptenen C. F. Asker.

Vid denna tidpunkt var det starkt ifrågasatt, att Bergslagernas järnvägsaktiebolag skulle bygga bana från Falun till Kilafors. Undersökning för banan var gjord och koncession begärd. Det var också meningen, att denna bana skulle ingå på både Korsnäs station och Hosjö hållplats å Gefle—Dala järnväg. Då det var för Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag af betydelse i fråga om byggnadskostnaderna, om dess bana finge dragas jämsides med Bergslagernas järnvägar från Falun till Hinsnoret, hållplats å Bergslagernas järnvägar 8 kilometer från Falun, och sålunda i framtiden kunde få utgöra ett dubbelspår till Bergslagernas järnvägar, gjordes en fullständig undersökning i och för byggnad denna väg. Skrifvelse afläts äfven till direktionen för Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, som var intresserad af tillkomsten af järnvägen Falun—Västerdalarna, med begäran, att direktionen ville med Bergslagernas järnvägar söka träffa aftal rörande ordnandet af trafiklederna från Falun österut och västerut i det afseendet, att Falun—Västerdalarnes järnväg finge framdraga sitt spår från Falun till Hinsnoret utmed Bergslagernas järnvägars spår mot det, att den ifrågasatta järnvägen Falun—Kilafors finge förlägga sitt spår mellan Falun och Hosjö utmed Gefle—Dala järnvägs spår. Emellertid mötte svårigheter att från Hinsnoret komma in på den koncessionerade linjen, hvarföre planen öfvergafs. Den föreslagna anordningen hade likväl, om den blifvit ävägbragt, varit för de bägge järnvägsbolagen särdeles fördelaktig.

Emellertid ansågs omöjligt att senast den 1 april 1900 påbörja arbetet å Falun—Västerdalarnes järnväg, hvarföre koncessionsansökarne anhöllo om uppskof, och Kungl. Maj:t beviljade i resolution af den 23 februari 1900, att arbetet skulle få påbörjas senast den 1 april 1901 och järnvägen i sin helhet vara färdig och för trafik upplåten senast den 1 oktober 1903.

I resolution af den 27 juli 1900 öfverlät Kungl. Maj:t efter ansökan från koncessionsinnehafvarne koncessionen å Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag.

Under tiden stego alltjämt materialpriser och arbetslöner. Aktieteckningen var blott en million kronor, och svårigheter visade sig för att kunna upplåna resterande belopp. Den största trafikant, som man påräknat å den blifvande banan, fann sig icke heller föranlåten att bi-



sträcka pengar vare sig i ökad aktieteckning eller i form af lån. Penningebekymren inställde sig alltmer allvarsamt, och någon utväg måste sökas. Man skulle ju kunna förkorta linjen och bygga den endast till Björbo å Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg, hvarifrån ändock järnvägsförbindelse skulle af detta bolag byggas färdig till Vansbro. Under dessa synnerligen brydsamma tider måste man uppgifva tanken på att fullborda banan efter den ursprungliga planen samt inskränka sig till den nyss antydda linjen.

I skrifvelse till Kungl. Maj:t den 28 december 1901 anhöll styrelsen för Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag, att, då den under anläggning varande järnvägen från Engelsberg station öfver Ludvika och Björbo till Vansbro på en sträcka af omkring 35 kilometer komme att ligga under större delen 4 till 7 kilometer och under mindre delen omkring 10 kilometer söder om bolagets järnväg mellan Falun och Vansbro, samt då Vansbro och trakten närmast öster därom genom nämnda järnväg ändock erhöle järnvägsförbindelse österut, bolaget skulle få afstå den meddelade koncessionen i hvad den gällde delen mellan Vansbro och en punkt å den koncessionerade linjen 48,88 kilometer från Falun och i stället få koncessionen öfverflyttad, så att den blefve gällande för en linje från sagda punkt till Björbo station. Till denna ansökan var fogad en af civilingenjör W. Lindgren upprättad plan å den ifrågasatta nya linjen jämte kostnadsförslag, som visade, att kostnaden enligt beräkning skulle med omkring 1 250 000 kronor understiga kostnaden för den förut fastställda bansträckningen till Vansbro. Byggnadssumman var nämligen beräknad till 2 600 000 kronor. Härtill hade bolaget dels aktiekapitalet 1 000 000 kronor och dels ett med Stockholms Enskilda bank träffadt aftal om löpande räkning å 1 600 000 kronor, hvilket räkningslån sedermera omlades till reverslån.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Kopparbergs län, dit framställningen remitterades för yttrande, anförde i skrifvelse till Konungen af den 19 juni 1902, att det visserligen vore att beklaga, att Falun—Västerdalarnes järnväg icke komme att utföras i den en gång angifna och fastställda sträckningen, och att, då koncession meddelats för såväl Falun—Vansbro järnväg som Engelsberg—Vansbro järnväg, detta torde hafva berott därpå, att det ansetts, det båda järnvägarne haft sina särskilda trafikområden och ortintressen att tillgodose, men att, för den händelse Kungl. Maj:t nu skulle finna, att ett frångående af den ursprungligen koncessionerade linjen vore af förhållandena påkalladt, Kungl. Maj:ts befallningshafvande icke hade något att erinra mot koncessions medgifvande för den af bolaget föreslagna nya linjen. Äfven Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beklagade i skrifvelse af den 16 augusti 1902 den begärda förändringen men ansåg sig icke böra afstyrka ansökningen. Järna kommun yrkade däremot, att järnvägen måtte framdragas i enlighet med den ursprungligen fastställda planen.

I resolution af den 14 november 1902 meddelade Kungl. Maj:t Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag tillstånd att framdraga bolagets järnväg från Falun till Björbo i stället för till Vansbro.

Den i bolaget gjorda aktieteckningen var 1 000 000 kronor och fördelade sig sålunda:

Gefle—Dala järnvägsaktiebolag	499 100 kronor	Falun stad	40 000 kronor
Stora Kopparbergs Bergslags		Floda kommun	30 000 „
aktiebolag	250 000 „	Nås kommun	25 000 „
Gefle stad	150 000 „	Enskilda personer	5 900 „



## BANBYGGNADEN.



Själftva byggnadsarbetet å banan Falun—Björbo började med stenuttagning och trumläggning mellan Falun och Hinsnoret den 24 april 1900, hvilket skedde medelst ett mindre antal arbetare. Förut hade en fullständig undersökning verkstälts om lämpligheten af att lägga linjen som dubbelspår intill Bergslagernas järnvägar mellan Falun och Hinsnoret, hållplats på Bergslagernas järnvägar, 8 kilometer från Falun. Emellertid satte lokala förhållanden en del hinder i vägen för denna dubbelspårsbyggnad, på grund hvaraf frågan fick förfalla, och banan drogs parallellt med Bergslagernas järnvägar endast till Tisken.

Först tidigt på hösten år 1900 började byggnadsarbetet med kraft och fortgick efterhand från Falun. Arbetschef under byggnadstiden, ända till dess bolaget på hösten 1903 kom på obestånd och den störste aktieägaren i bolaget, Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, måste öfvertaga färdigbyggandet af linjen, var civilingenjören Lorentz Walentin Lindegren, hvilken som elev vid tekniska högskolan under sommaren 1857 deltagit i arbetet å Gefle—Dala järnvägs banbyggnad. Arbetsstyrkan, som under hösten 1900 utgjorde 300 man, ökades efterhand under åren 1901, 1902 och 1903 till 460 man.

Med afseende på rälsen till banan hade styrelsen först tänkt sig att använda förut begagnad men naturligen fullt brukbar räls till hela järnvägen. Under arbetet frångicks likväl detta förslag af det skäl, att god begagnad räls icke vidare kunde erhållas. Sålunda äro endast 15 å 20 kilometer af linjen lagda med begagnad räls, vikt 33,2 kilogram per meter, hvilka med skarvfjörn och skruf inköptes från Gefle—Dala järnväg för ett pris af 68 kronor per ton. Med firman Friedr. Krupp i Essen afslutades trenne kontrakt om leverans af öfrig räls. Först inköptes därifrån ett parti af 700 ton 30 kilograms räls med vinkelskarvfjörn för ett pris af 110 mark för rälsen och 145 mark för skarvfjärnen, sedermera köptes ytterligare från samma firma 1 600 ton 27,5 kilograms räls för 105 mark för rälsen och 140 mark för skarvfjärnen och slutligen från samma håll 1 000 ton 27,5 kilograms räls för 109,68 mark och därtill hörande skarvfjörn för 145 mark, allt cif Gefle. Spårväxlar med korsningar och alla tillbehör levererades af Joseph Vögele i Mannheim till ett pris af 444,50 kronor för växlar till 30 kilograms räls och 376 kronor för växlar till 27,5 kilograms räls.

Bron öfver Dalälven vid Kvarnsveden hade man först ämnat bygga som kombinerad landsvägs- och järnvägsbro, men sedan Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat, att det funnes ringa utsikt att till byggnadskostnaden erhålla det statsbidrag, som, beräknadt efter  $\frac{2}{3}$  af kostnaden, brukar utbetalas till landsvägsbroar, öfvergafs tanken på kombineringen.



Bron, hvilken mäter i längd 115,5 meter, är uppförd enligt af civilingenjören O. Nyström utförda och af Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkända ritningar med landfästen af sten och tvenne bropelare af stål, hvilande på stenkistor. Såväl landfästen som pelarkistor äro uppmurade i cementbruk från bergbotten. Broöfverbyggnaden, som ligger horisontellt och omkring 16 meter öfver älfvens vattenyta, är utförd af götmetall och stående paraboliska



Järnvägsbron öfver Dalälven vid Kvarnsveden.

fackverksreglar i 3 spann, hvaraf de tvenne yttersta hafva en längd af 25,88 och det mellersta af 61,3 effektiva meter. Det mellersta spannets parablar äro upptill sinsemellan förbundna med 5 st. raka fackverksreglar och 2 tvärbalkar. Pelarne äro utförda

af nitade balkar i fackverkssystem. Bron, som är beräknad för 18 tons axeltryck, är utförd och levererad af Göteborgs mekaniska verkstads aktiebolag.

Enär Stora Kopparbergs Bergslags aktiebolag erbjudit järnvägsbolaget att medelst kraft från kraftstationen vid Kvarnsveden få anställa försök med elektrisk drift å banlinjen Falun—Amsberg, och då denna fråga var af särskildt stort intresse för järnvägsbolaget, emedan järnvägen berörde flere vattenfall och därigenom lämpade sig för elektrisk drift, gjordes i skrifvelse till Konungen den 1 december 1901 framställning om ett statsanslag af 100 000 kronor för anställande af försök på den 24 kilometer långa banlinjen Falun—Amsberg med vissa vid maskinfabriken Oerlikon i Schweiz af direktören E. Huber konstruerade lokomotiv och öfriga anordningar för användande af elektrisk ström såsom drifkraft. Härvid framhölls, att införandet af elektrisk järnvägsdrift skulle för hela landet vara af den största allmännyttiga betydelse, att det ifrågasatta systemet vore lämpligt för ett första försök, enär det endast afsåge ånglokomotivens ersättande med elektriska lokomotiv, under det den öfriga rullande materielen finge oförändrad bibehållas, och att anslagsbeloppet skulle användas hufvudsakligen till betäckande af kostnaderna för transformatorer, kraftledningar, linjeförbindningar, vägöfvergångar och säkerhetsinrättningar. Kungl. järnvägsstyrelsen, till hvilken framställningen öfverlämnades för utlåtande, förklarade i skrifvelse af den 10 april 1902 sig icke kunna förorda bifall till densamma hufvudsakligen på den grund, att den af sökandena lämnade utredningen icke var fullständig, äfvensom att den utlovade elektriska strömmen från Kvarnsvedens kraftstation, efter hvad järnvägsstyrelsen inhämtat, icke skulle få disponeras längre än till den 1 december 1902, en allt för knapp tid för försökens genomförande. Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som därefter anbefalldes afgifva utlåtande, uttalade, att förverkligan-



det af önskemålet att för järnvägsdriften tillgodogöra sig landets naturliga krafttillgång i vattenfallen vore af den allra största nationalekonomiska betydelse, och att försök snarast möjligt borde anordnas för införande af elektrisk drift i stor skala vid landets därför lämpliga järnvägar, men kunde icke tillstyrka bifall till ansökningen i oförändradt skick särskildt på den grund, att utredningen om kostnaderna för försökens genomförande vore ofullständig och att frågan om kostnadsfri tillgång till erforderlig elektrisk ström icke visat sig vara afgjord.

Sedan emellertid järnvägsbolaget inkommit till Konungen med ny framställning om att, då det först ifrågasatta statsunderstödet vid närmare utredning befunnits otillräckligt, anslagsbeloppet måtte höjas till 300 000 kronor, och att försöken måtte ställas under Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll, upptogs frågan på nytt. Till sin framställning bifogade järnvägsbolaget dels en af ägaren af Kvarnsvedens kraftstation, Stora Kopparbergs Bergslags aktiebolag, lämnad garanti att under en tid af 2 år ställa 1 100 turbinhästkrafter till kostnadsfritt förfogande för försök, dels en af järnvägsbolaget afgifven förbindelse att kostnadsfritt upplåta linjen Falun—Amsberg för försök, dels af firman Oerlikon uppgjord detaljerad kostnadsberäkning med erbjudande om försökens genomförande enligt direktör Hubers system och dels slutligen beräkningar och erbjudanden från Elektrizitäts-Aktiengesellschaft, vormals Schwkert & Co i Nürnberg samt Westinghouse electric & manufacturing company i London beträffande pröfning af dessa firmors system för elektriska hufvudbanor. Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som fick i uppdrag att yttra sig om denna förnyade framställning, uppdrog åt den utanför konkurrens på det elektriska området stående elektriska pröfningsanstalten i Stockholm att verkställa utredning och lämna utlåtande. Sådant afgafs, och däri meddelades bland annat, att försöksanläggningen borde kunna göras fullt färdig på en tid af 8 till 10 månader, samt att kostnaderna, under den förutsättning att bandelen samt erforderliga drifkrafter kostnadsfritt vid turbinaxel tillhandahölles, skulle uppgå till 390 000 kronor. Från denna summa skulle sedermera efter försökens avslutande afgå 122 000 kronor, till hvilket belopp försäljningspriset af anläggningarne kunde uppskattas, hvadan 268 000 kronor borde utgå i form af anslag och resten 122 000 kronor i form af lån. Anslagsbeloppet ansågs utgöra tillräcklig ekonomisk grund för försöksanläggningens fullbordande och försökens genomförande i en utsträckning, som kunde medföra resultat.

Emellertid hade Kungl. järnvägsstyrelsen i skrivelse af den 23 december 1902 till Konungen framhållit, att ersättandet i vidsträckt mån af ångdrift med elektrisk drift å statens järnvägar vore en åtgärd, som på grund af sin nationalekonomiska betydelse icke fick undanskjutas, och att för ändamålet lämpliga vattenfall borde förvärfvas samt sakkunnig ingenjör förordnas att företaga förstudier och studieresor, samt slutligen, att helst under loppet af år 1905 sådan elektrisk anläggning borde utföras å någon kortare bansträcka, vid hvilken sedermera under järnvägsstyrelsens kontroll försök skulle utföras.

Med afseende på järnvägsbolagets framställning yttrade Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att det var allmänt känt och af erfarenheten ofta bekräftadt, att drivande af industriell rörelse — äfven järnvägsdrift — icke sällan lämnar ett bättre ekonomiskt resultat under den enskildes ledning, hufvudsakligen till följd däraf, att denne äger större frihet från främmande hänsyn och besjålas af det enskilda intressets mäktiga dritkraft i högre grad,



än hvad ofta är fallet vid statsindustrien under dess mera bundna former. Ännu mer gäller detta ifråga om utförande af försök med nya metoder, som, om afsikten uppnås, nära sammanfalla med nya uppfinningar, såsom i denna fråga är händelsen, och där just hoppet om den blifvande ekonomiska vinsten, det egna intresset, är den kraftigaste driffjädern, som i statens tjänst saknas, men som aldrig bör afvisas, då den erbjudes och det enskilda intresset sammanfaller med statens eget. Styrelsen förordade därför i skrifvelse af den 26 februari 1903 järnvägsbolagets framställning på så sätt, att anslag borde beviljas för anläggningens och försökens utförande samt för bestridande af statens kontroll däröfver med 268 000 kronor, samt att ett räntefritt lån å 122 000 kronor borde lämnas mot vissa villkor med afseende på antalet försökssystem, kontrollkommission, utseende af lämpliga ingenjörer, försökstid m. m.

Det hade sålunda dragit långt ut på tiden med afgörandet af frågan rörande försök med elektrisk drift, och pengarne för banbyggnadens utförande började under tiden allt mer och mer att tryta. Aktiekapitalet, 1 000 000 kronor, var slut, i bank upplånade medel 1 600 000 kronor voro också konsumerade, och dessutom hade bolaget förbindelser ute på mellan 100 000 och 200 000 kronor. Ett försök att genom utsläppande af preferensaktier till ett belopp af 700 000 kronor upphjälpa ställningen misslyckades. Styrelsen såg sig därför nödsakad att sammankalla till extra bolagsstämma den 22 september 1903 för att besluta om sättet för anskaffande af medel för järnvägens fullbordan eller, om medel icke skulle kunna uppbibras, eventuellt besluta om bolagets upplösning och trädande i likvidation äfvensom sättet därför. Dessförinnan hade bolagets styrelse den 1 september uppsagt från deras anställningar samtliga hos bolaget anställda ingenjörer och öfriga tjänstemän med en uppsägningstid af tre månader samt uppdragit åt tvenne utom järnvägsarbetet stående järnvägsingenjörer att revidera det redan utförda arbetet samt beräkna kostnaderna för de ofullbordade arbetena.

Den 12 september 1903 måste arbetet helt och hållet nedläggas, enär bolaget icke hade någon möjlighet att vidare kunna anskaffa pengar. Vid denna tidpunkt var linjen Falun—Repbäcken besiktigad för att öppnas för tillfällig trafik, linjen Repbäcken—Mockfjärd skenlagd och delvis grusad, hvarjämte husbyggnaderna voro under arbete. Å linjen Mockfjärd—Forsgärdet voro dessutom terrasseringsarbetena till större delen utförda; å linjen Forsgärdet—Björbo däremot voro endast mindre jordschaktnings- och vattenafledningsarbeten utförda.

Sedan alla försök att skaffa nytt kapital strandat, beslöt Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, som ägde öfver halfva aktiekapitalet och dessutom hade fordringar hos bolaget, å extra bolagsstämma den 15 december 1903 att vidtaga de åtgärder, som från Gefle—Dala järnvägs sida kunde erfordras för att bringa Falun—Västerdalarnes järnvägsbyggnad till fullbordande. Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag hade därpå den 16 december 1903 extra bolagsstämma, vid hvilken förutvarande styrelsen afgick, och i dess ställe invaldes Gefle—Dala järnvägsaktiebolags direktionsmedlemmar och suppleanter, hvarefter arbetet återupptogs den 17 december 1903 med bortåt 280 man. Löjtnanten i Kungl. väg- och vattenbyggnadskåren Elis Gustaf Adolf Hildebrand antogs nu till arbetschef.

Järnvägsbolagets skulder vid denna tidpunkt voro:

aktiekapitalet .....	1 000 000 kronor,
----------------------	-------------------



Stockholms Enskilda bank .....	1 707 095 kronor,
diverse fordringsägare .....	105 394 „

Summa skulder 2 812 489 kronor.

Arbetet fortgick nu obehindradt till den 6 mars 1904, då partiell strejk igångsattes af 120 man bland hela arbetsstyrkan, som utgjorde 572 man. Anledningen till strejken var lönetvist. Efter påskhelgen förklarades räslägnings- och grusningsarbetena i blockad, så att räsläggningen för att komma fram till Tansån måste utföras af ingenjörer, schaktmästare, lokomotiv- och bromsarepersonal samt 3 à 4 arbetsvilliga arbetare. De arbetande blefvo oupphörligen i arbetet hindrade af flera af de strejkande. Den 30 augusti 1904 utfärdade styrelsen order om att arbetena väster om Mockfjärd skulle tillsvidare hvilas, hvarefter arbetet i stället koncentrerades å linjen mellan Repbäcken och Mockfjärd. Emellertid inträdde lugnare förhållanden, och arbetet återupptogs så småningom. Räsläggningen af banan ända fram till Björbo afslutades under april månad 1905.

Den 23 juni 1904 öppnades bandelen Falun—Repbäcken, 29 kilometer, för allmän trafik. Bandelen Repbäcken—Mockfjärd öppnades för godstrafik den 1 maj 1905 och bandelen Mockfjärd—Björbo för allmän trafik den 11 december 1905, sedan afsyning skett den 24 föregående november. Samma dag öppnades äfven bandelen Repbäcken—Mockfjärd för allmän trafik.

Den för banan Falun—Björbo i slutet af år 1901 beräknade byggnadskostnaden var 2 600 000 kronor, men den totala byggnadskostnaden, inbegripet markexpropriationer, har utgjort 3 672 705 kronor, således 1 072 705 kronor mer, än ursprungligen beräknats.

Den stora ökningen i kostnaderna härleder sig från att jordlösen och skadeersättning, hvilka voro beräknade till 142 680 kronor, uppgingo till ett betydligt högre belopp eller till 342 831 kronor, att terrasseringsarbetena till följd af svårarbetad jordmån, dålig botten för fyllningar, långa stödjemurars uppförande invid Falun m. m. betydligt fördyrades, att brobyggnaderna på grund af under arbetets gång meddelade skärpta föreskrifter synnerligen stego i kostnad, detta i synnerhet hvad beträffar bron öfver Dalälven vid Kvarnsveden, hvars höjd måste ökas med omkring 2,5 meter, att materialkostnaderna stego afsevärdt och detta icke minst hvad gäller anskaffningen af tjänligt grus, att anslutningskostnaderna till Falun och Björbo stationer, hvilka beräknats till 55 000 kronor, i verkligheten utgjorde öfver 200 000 kronor, att sex vägportar utöfver förslaget måste uppföras, att många extra undersökningar visade sig nödvändiga, samt slutligen att järnvägsbyggnaden en tid försattes i blockad på grund af konflikter med arbetarne.









GEFLE—DALA JÄRNVÄGAR.







**G**EFLE—DALA JÄRNVÄGAR är det gemensamma namnet för GEFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAGS, FALUN—RÄTTVIK—MORA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAGS och FALUN—VÄSTERDALARNES JÄRNVÄGSAKTIEBOLAGS banor, d. v. s. bandelarne Gefle—Falun, Falun—Orsa, Mora Noret—Elfdalen och Falun—Björbo, hvilka alla trafikeras af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag med dess materiel och af dess personal.







## ADMINISTRATION.



Örvaltningen af järnvägen utöfvas af direktionen, som är underordnad bolagsstämman beslut. Detaljskötseln af de olika afdelningarne är däremot öfverlämnad åt afdelningscheferna. Under järnvägens första 40 år var trafikchefen ansvarig inför direktionen icke blott för trafikens säkra och ändamålsenliga bedrivande utan äfven för att ordning vid trafik-, ban- och maskinafdelningarna iaktogs i allt, som rörde ekonomi och disciplin, och ägde han utfärda alla order och föreskrifter, som han härför ansåg nödvändiga. Under honom lydde ban- och maskiningenjörerna, med den inskränkning likväl, att maskiningenjören under järnvägens första 20 å 25 år var chef för lokomotivafdelningen och mekaniska verkstaden, men efter denna tid var äfven han underordnad trafikchefen, så länge trafikchefsbefattningen bibehölls. Kamreraren var hos direktionen ansvarig för bokföringen, kassagöromålen, arkivet och för öfrigt alla de göromål, som tillhörde byråafdelningen, som den först benämndes, sedermera administrativa afdelningen.

Till följd af banans utsträckning, trafikens tilltagande och göromålens ökande i sammanhang därmed, samt sedan den verkställande direktörsbefattningen ordnats så, att innehafvaren däraf uteslutande skulle ägna sin tid och sina krafter åt arbetet vid järnvägen, förändrades instruktionerna under åren 1899—1900, så att i spetsen för hvarje afdelning ställdes en chef, som var inför verkställande direktören ansvarig för skötseln af allt arbete, tillhörande afdelningen.

### DIREKTION.

Bolagets angelägenheter vårdas af en direktion, hvilken bolagsstämman inom sig väljer. Bland direktionens ledamöter utser bolagsstämman en ordförande samt en verkställande direktör, hvilka båda befattningar emellertid kunna i en hand förenas. Vid val till direktion utses



särskildt 2 suppleanter, hvilka vid inträffande afgång eller förfall för ordinarie ledamot i direktionen inträda efter därtill erhållen kallelse. Direktionens ledamöter liksom ordföranden och verkställande direktören utses för 3 år i sänder. Afgående ledamot kan åter i direktionen inväljas. Direktionen äger att i enlighet med bolagsordningen och bolagsstämmas beslut med bolagets makt handla uti allt, hvad till förvaltningen af bolagets angelägenheter hörer, och att bolaget i alla afseenden fullständigt företräda. Direktionen antager och entledigar bolagets tjänstemän och betjäning, bestämmer deras skyldigheter och aflöning samt ansvarar för värden och förvaltningen af bolagets angelägenheter.

Direktionsledamöternas antal har under bolagets hittillsvarande verksamhet växlat. Den direktion, som vid konstituerande bolagsstämman den 5 mars 1855 valdes, blef utsedd endast för byggnadstiden och utgjordes af 7 medlemmar. Då järnvägsarbetet började nalkas sin fullbordan och göromålen ansågos blifva för direktionen afsevärdt mindre, föreslog direktionen till bolagsstämman den 30 juni 1858, att stämman ville taga under ompröfning, huruvida icke en minskning i direktionsmedlemmarnes antal från 7 till 3 skulle vara lämplig. Bolagsstämman tog denna framställning under ompröfning och beslöt också denna ändring såsom hvilande till slutligt afgörande å nästa ordinarie bolagsstämman.

Men då denna den 29 juni 1859 afhölls, förklarade direktionen, att, då bolagets penningangelägenheter på grund af den rådande penningknappheten icke hade kunnat ordnas genom försäljning af obligationer, och då de hittillsvarande direktionsledamöterna måst upplåna 300 000 riksdaler riksmünt mot sin solidariska ansvarighet samt med all sannolikhet äfven nödgades under närmast kommande tid upplåna stora summor på korta uppsägningstider, bolagets angelägenheter icke rimligen kunde skötas af färre än 7 ledamöter, och föreslog sålunda, att berörda ändringsförslag måtte vardas tillsvidare hvilande.

Vid nästa bolagsstämman den 30 juni 1860 framhöll direktionen, att tiden nu kunde anses vara inne att minska direktionsmedlemmarnes antal från 7 till 5, hvilket förslag äfven af bolagsstämman antogs och förklarades hvilande till nästa ordinarie bolagsstämman. Af bolagsstämman den 28 juni 1861 antogs därpå enhälligt beslutet att minska direktionsmedlemmarnes antal från 7 till 5, och befullmäktigades direktionen att härå söka Kungl. Maj:ts fastställelse, som också erhöles den 28 mars 1862.

Med anledning af de förändringar, hvilka till följd af det erhållna obligationslånet inträdde i bolagets finansiella ställning, och hvarigenom förvaltningsbestyret i denna del blef betydligt minskadt, föreslog direktionen till bolagsstämman den 30 juni 1862, att direktionsledamöternas antal ytterligare måtte nedsättas från 5 till 3, hvilket förslag också af bolagsstämman antogs såsom hvilande till nästa bolagsstämman, som den 1 juni 1863 stadfäste detsamma och lämnade direktionen i uppdrag att söka Kungl. Maj:ts fastställelse därå. Denna erhöles ock, daterad den 15 april 1864.

Sedan vid bolagsstämman den 29 maj 1901 från Geflehåll framförts åtskilliga aktieägares önskan, att antalet ledamöter i direktionen åter måtte höjas från 3 till 5 under uttalande af den förhoppning, att direktionen måtte, så snart omständigheterna det kunde medgifva, vidtaga åtgärder för vinnande af härför påkallad ändring i bolagsordningen, upptog direktionen denna fråga till behandling vid extra bolagsstämman den 19 april 1902, ehuruval, som direk-



tionen yttrade, direktionen för sin del var tveksam om behöfligheten och nyttan af en ökning af direktionens ledamöter. Bolagsstämman godkände emellertid utan meningsutbyte framställningen om att öka direktionsledamöternas antal från 3 till 5, men bolagsstämman den 24 maj 1902 förklarade ärendet ytterligare hvilande, och bolagsstämman den 16 maj 1903 beslöt, att förslaget skulle förfalla. Förslaget förföll sålunda då men upptogs åter 1905, denna gång framställt från Stockholmshåll, och till bolagsstämman den 15 maj 1905 hemställde direktionen, att direktionsmedlemmarnes antal skulle ökas från 3 till 5. Detta beslöts äfven och bekräftades af bolagsstämman den 15 maj 1906 samt fastställdes af Kungl. Maj:t den 28 februari 1907.

Under 43 år, eller från den 30 juni 1864 till den 28 maj 1907, voro sålunda direktionens ordinarie medlemmar 3 till antalet, men numera äro de 5.

Direktionsplatserna hafva bekläds af:

*Ordförande:*

A. W. Nisser, öfverstelöjtnant vid Kungl. Dalregementet, Hagelsnäs och Löfåsen.....	5/3 1855—19/6 1865.
P. Murén, grosshandlare, Gefle.....	19/6 1865—30/6 1874.
J. W. Petre, borgmästare, Gefle.....	30/6 1874—2/6 1876.
C. F. Mellin, borgmästare, Gefle.....	2/6 1876—22/5 1896.
Sten Nordström, grosshandlare, Gefle.....	22/5 1896—29/5 1901.
Hugo E. G. Hamilton, landshöfding i Gefleborgs län, Gefle.....	29/5 1901—9/12 1907.
C. W. Berggren, borgmästare, Gefle.....	9/12 1907—

*Verkställande direktörer:*

P. Murén, grosshandlare, Gefle.....	5/3 1855—19/6 1865.
C. J. Hyckert, trafikchef, Gefle.....	19/6 1865—2/6 1876.
Th. Hwasser, ingenjör, Gefle.....	2/6 1876—10/6 1886.
R. Schough, öfverstelöjtnant i Kungl. väg- och vattenbyggnadskåren, Gefle.....	10/6 1886—16/5 1898.
C. F. Asker, kapten i Kungl. flottans reserv, Gefle.....	16/5 1898—7/5 1904.
J. O. Wallenberg, kapten i Kungl. flottan, Stockholm.....	7/5 1904—28/5 1907.
John Johnson, ingenjör, Gefle.....	28/5 1907—29/5 1908.
J. D. Simonsson, direktör, Stockholm.....	29/5 1908—

*Öfriga direktionsledamöter:*

G. A. Lundhquist, geschwornen, Falun.....	5/3 1855—9/6 1856.
E. D. Grape, rådman, Gefle.....	5/3 1855—30/6 1864.
W. Elfbrink, brukspatron, Gefle.....	5/3 1855—30/6 1864.
G. F. Göransson, konsul, Gefle.....	5/3 1855—30/6 1858.
O. L. Krey, handelsman, Falun.....	5/3 1855—30/6 1860.
D. Eggertz, brukspatron, Falun.....	9/6 1856—29/6 1857.
J. W. Petre, borgmästare, Gefle.....	29/6 1857—30/6 1874.
Rob. Rettig, konsul, Gefle.....	30/6 1858—30/6 1862.
J. H. Munktel, brukspatron, Grycksbo.....	30/6 1860—28/6 1861.



Hj. Petre, brukspatron, Hammarby.....	28/6 1861—30/6 1862.
Casimir Petre, brukspatron, Hofors .....	30/6 1874—2/6 1876.
C. J. Sehlberg, grosshandlare, Gefle.....	2/6 1876—10/6 1886.
G. A. Lilliehöök, f. d. major, Kungsgården.....	10/6 1886—16/5 1900.
Edw. Rettig, öfverstelöjtnant vid Kungl. Hälsingē regemente, Gefle .....	16/5 1900—29/5 1901.
C. W. Berggren, borgmästare, Gefle.....	29/5 1901—9/12 1907.
Oscar Flensburg, konsul, Gefle.....	28/5 1907—
William Olsson, grosshandlare, Stockholm .....	28/5 1907—29/5 1908.
B. Hagberg, kamrerare, Gefle.....	9/12 1907—29/5 1908.
Aug. Wijkander, professor, Göteborg .....	29/5 1908—
G. B. A. Holm, v. häradshöfding, Stockholm .....	29/5 1908—

### BOLAGSORDNINGENS FÖRÄNDRINGAR.

Under årens lopp har gifvetvis Gefle—Dala järnvägsaktiebolags bolagsordning genomgått många ändringar. I början af bolagets tillvaro gjordes visserligen en och annan förändring af mindre betydelse i den ursprungliga bolagsordningen, men under midten af 1880-talet ändrades denna så väsentligt, att den nuvarande är betydligt olik den vid bolagets konstituerande antagna. En bestämmelse, som då intogs i bolagsordningen, och som för bolaget var af mycket vidtgående art, var den förändring i rösträttsbestämmelserna, som slutligen förändrades af en till bolagsstämman ställd skrifvelse af den 2 april 1881 från 20 i Stockholm bosatta aktieägare. Dessa gjorde nämligen framställning därom, att de gällande bestämmelserna angående rösträttens utöfvande vid bolagsstämma skulle förändras, när de höllo före, att dessa icke voro betryggande för alla dem, som ägde mer än ett fåtal aktier. De påpekade, att frågan kunde vara likgiltig, när aktierna ägde en större spridning, och när aktiebrefven voro ställda till viss person, men med då varande bestämmelser kunde endast de, som bodde å den ort, där bolagsstämman hölls, komma i tillfälle att utöfva full rösträtt, om de ägde mer än 20 aktier. Rösträtten vid bolagsstämma var nämligen så bestämd, att för innehafvande aktier till ett antal af högst 20 beräknades en röst för hvarje aktie, för aktier därutöfver till och med 60 en half röst för hvarje aktie, för aktier därutöfver till och med 120 en fjärdedels röst för hvarje aktie samt för aktier därutöfver en tiondedels röst för hvarje aktie, hvarvid dock endast hela röster fingo gälla vid omröstningen. Motionärerna föreslogo nu i sin skrifvelse, att bolagsordningen i detta afseende skulle få den lydelsen, att en röst skulle beräknas för hvarje innehafvande aktie, dock att ingen finge rösta för mer än en tjugufjärdedel af hela antalet aktier i bolaget. Slutligen anhöllo de om extra bolagsstämmas sammankallande för ärendets behandling.

Extra bolagsstämma hölls också den 21 maj 1881. Vid densamma voro närvarande 29 aktieägare med 3719 st. röster. Direktionen meddelade vid denna stämma, att vid bolagets bildande hade

536 personer, bolag, menigheter eller	78,60	procent	tecknat	aktier	från	1	till	20,
86	"	"	"	"	12,61	"	"	"
24	"	"	"	"	3,52	"	"	"
36	"	"	"	"	5,27	"	"	öfver 120,



och framhöll dessutom, att det icke kunde förnekas, att hvilken begränsning af rösträtten än vidtoges, denna gräns blefve mer eller mindre godtycklig. Vidare uttalade direktionen, att, då de ursprungliga aktieägarna förvärfvat sig sina aktier i bolaget under gällande bestämmelser i afseende på röstgrunden, och då någon skada veterligen icke tillskyndats eller syntes kunna tillskyndas bolaget genom gällande röstberäkning, samt då genom ändringen all makt syntes komma att läggas i ett fåtals händer, direktionen icke kunde tillstyrka bifall till förändringen.

Vid bolagsstämman uttalades från ett håll, att många vådor för bolaget skulle blifva en följd af förändringen, som icke visat sig vara af behovet påkallad, och att rösträtten vore en hufvudpunkt, hvars förändrande kunde leda till att mycket annat ändrades, hvaremot från motionärernas sida genmälades, att den gällande rösträtten kunde vara lämplig, då aktierna till största delen funnos i Gefle och trakten däromkring, men icke sedan de blifvit spridda kring landet, och att, då aktierna vore ställda till innehafvaren, bolaget just därigenom kunde komma att blifva beroende af ett fåtal, som ensidigt kunde göra sin mening gällande. För öfrigt hänvisade de till andra länders lagbestämmelser, som medgåfvo rösträtt för hvarje innehafvande aktie, medan här endast var fråga om att ingen fick rösta för mer än en tjugofjärdedel af det hela.

Samma fråga behandlades enligt bolagsordningens bestämmelse för andra gången vid ordinarie bolagsstämman den 29 juni 1881, då 263 personer voro närvarande och de deponerade aktiernas antal uppgick till 8 802. Motionärerna talade därvid för bifall, och direktionen yrkade bibehållande af det gamla röstsättet. Bolagsstämman afslog utan omröstning det väckta förslaget.

Den 28 april 1883 inkommo återigen 20 i Stockholm bosatta aktieägare, af hvilka endast 8 undertecknat skrifvelsen af den 2 april 1881, med framställning om sådan ändring af bolagsordningen, att dels ordinarie bolagsstämma skulle hållas hvart tredje år i Gefle, hvart tredje år i Falun och hvart tredje år i Storvik, och dels rösträtten vid bolagsstämma sålunda beräknas, att hvarje aktie skulle gälla för en röst, dock att ingen finge rösta för högre antal än 500 aktier.

Extra bolagsstämma hölls den 5 juni 1883, vid hvilken 22 aktieägare voro närvarande och de deponerade aktiernas antal utgjorde 2 794. Direktionen framhöll därvid, att den ansåg Gefle vara rätta platsen för bolagets ordinarie stämmor, såsom varande bolagets laga forum och säte icke endast för dess direktion utan äfven för järnvägens alla förvaltningsgrenar och därtill den plats, där bolagets räkenskaper och handlingar från första början funnos förvarade och vid behof tillgängliga. Då direktionen icke heller kunde finna, att Falun eller Storvik, med afseende på de aktieägare, som voro bosatta i Stockholm eller andra orter utom järnvägens närmare grannskap, erbjöd någon så central och lättare tillgänglig plats för bolagsstämmornas hållande, att den föreslagna förändringen däraf vore påkallad, kunde direktionen för sin del icke tillstyrka såsom lämplig och nödvändig den i detta afseende gjorda framställningen. I afseende på frågan om ändring i rösträtten återopade direktionen, hvad densamma anfört vid extra bolagsstämman den 21 maj 1881, och framhöll därjämte bland annat, att genom den utsträckning, som motionen åsyftade, skulle det större kapitalet få växande inflytande och den rätt, som genom gällande bestämmelser vore förvarad åt det mindre, inskränkas eller rättare sagdt tillintetgöras. Direktionen kunde sålunda icke tillstyrka bifall till det framställda ändringsförslaget. Motionärerna framhöll, att det icke var förenligt med billighet och rättvisa att sätta de större aktieägarnes intressen på spel, att minoritetsvälde alltid var äfventyrligt och vanligen ledde till



brytningar, att Gefle stads drätselkammare, som förfogade öfver 3 000 aktier, kunde utdela dessa stadens aktier åt 150 personer, som på det sättet röstade för 20 aktier per person, och att motionärernas önskan endast var ett bättre betryggande af deras egendom. Bolagsstämman beslöt, att de väckta frågorna skulle hvila till slutligt afgörande vid ordinarie stämma den 28 juni.

Den 28 juni 1883 afslogs förslaget om de bägge ändringarna i bolagsordningen enhälligt, utan att någon yttrade sig i ämnet. Antal närvarande personer var 103, och de deponerade aktiernas antal utgjorde 5 610.

Till ordinarie bolagsstämman den 27 juni 1885, vid hvilken antalet närvarande var 89 och de deponerade aktierna 13 599, hade en i Stockholm bosatt aktieägare uti en till bolagsstämman ställd, till direktionen den 15 april ingifven skrift hemställt, att bolagsstämman måtte uppdraga åt direktionen att utarbeta och framlägga fullständigt förslag till en tidsenlig bolagsordning, däruti aktieägarnes rösträtt bestämdes till en röst för hvarje aktie, dock att ingen aktieägare finge rösta för mer än en femtiondedel eller 2 procent af hela antalet gällande aktier i bolaget. Direktionen förmälde, att den icke hade något emot att omarbete bolagsordningen, som i flera afseenden kunde anses föråldrad, men yrkade full handlingsfrihet utan några inskränkningsar. Bolagsstämman lämnade direktionen i uppdrag att utarbeta förslag till ny bolagsordning på de grunder, som direktionen fann lämpliga, och att till granskning framlägga samma förslag å extra bolagsstämma, som skulle i så god tid år 1886 sammankallas, att ärendet vid därpå följande ordinarie stämma kunde slutligen afgöras.

Extra bolagsstämma sammanträdde den 29 april 1886, vid hvilken antalet närvarande var 29 och de deponerade aktierna 5 528. Det af direktionen utarbetade och framlagda förslaget till ny bolagsordning förekom då till behandling. Innan paragrafen om ändrad rösträtt föredrogs, upplästes en af direktionens ordförande vid ärendets slutbehandling inom direktionen den 15 april 1886 afgifven reservation, hvaraf framgick, att vid uppgörandet af den i förslaget omförmälda röstskalan direktionens ordförande varit af olika mening med öfriga direktionsledamöter och påyrkat, att hvarje aktie skulle gälla för en röst men ingen tillåtas att i något fall utöfva rösträtt för mer än 240 aktier eller en hundrededel af aktiekapitalet. En i Stockholm bosatt aktieägare hade samma yrkande, som direktionens ordförande upptagit i sin reservation. Häremot framhölls af flera aktieägare, att den gamla bolagsordningens bestämmelser rörande rösträtten icke inneburo någon obillighet, och att icke heller några oriktiga eller orättvisa beslut funnos att åberopa, hvarjämte tvifvel framkastades om att Kungl. Maj:t skulle fastställa en ändring, som icke kunde beslutas enhälligt. Härefter antogs den nya bolagsordningen efter några mindre ändringar, hvarefter bolagsstämman upplöstes.

Vid ordinarie bolagsstämman den 10 juni 1886 företogs åter till handläggning direktionens förslag till ny bolagsordning. Vid stämman voro närvarande 289 personer, representerande 15 924 aktier. Efter slutad öfverläggning om bestämmelserna angående rösträtten anställdes votering, hvarvid 6 705 röster aflämnades för direktionens ordförandes förslag och 2 718 röster för de tvenne öfriga direktionsledamöternas förslag om bibehållande af de gamla bestämmelserna angående rösträtten, till följd hvaraf bolagsstämman med den föreskrifna majoriteten af två tredjedelar i röstetal beslutade den ändring i röstskalan, som innefattades i direktionens ordförandes reservation, eller att hvarje aktie skulle gälla för en röst men ingen äga rösträtt för



mer än högst 240 aktier eller en hundraedel af hela antalet aktier i bolaget. 57 närvarande aktieägare reserverade sig mot beslutet i afseende å röstgrundens förändring. Öfriga paragrafer i den föreslagna nya bolagsordningen antogos enhälligt. På grund af att 28 af reservanterna till Konungen ingåfvo underdånig hemställan, att fastställelse icke måtte medgifvas å den beslutade förändringen i röstberäkningen, öfverlämnade Kungl. Maj:t till justitiekanslersämbetet för yttrande den af direktionen gjorda framställningen om fastställelse af det antagna förslaget till ny bolagsordning. Sedan justitiekanslersämbetet i skrifvelse af den 23 september 1886 tillstyrkt fastställelse af bolagsordningen i sin helhet, meddelade Kungl. Maj:t fastställelse å den sålunda nya bolagsordningen den 1 oktober 1886.

Denna röstgrund ägde sedermera bestånd under 20 år. Men till ordinarie bolagsstämman den 15 maj 1905 hemställde direktionen, att röstberäkningen skulle ändras sålunda, att för hvarje aflämnad aktie skulle beräknas en röst, dock att ingen finge rösta för mer än högst en tjugonedel af antalet aktier i bolagets aktiekapital. Bolagsstämman beslöt enhälligt denna ändring i enlighet med direktionens förslag.

Ordinarie bolagsstämman den 15 maj 1906 företog till fortsatt behandling direktionens förslag till ändring af bolagsordningen i afseende på röstgrunden och godkände enhälligt det samma, hvarjämte direktionen bemyndigades att hos Kungl. Maj:t söka fastställelse därå, hvilken fastställelse erhöles den 28 februari 1907.

En annan viktig förändring i bolagsordningen, hvilken äfven flera år var å bane, innan den slutligen blef afgjord, var bolagets berättigande att teckna aktier i bolagets järnvägsnät tillstötande järnvägar äfvensom, där så kunde aftalas, trafikera dylika järnvägar. Gefle—Dala järnvägsaktiebolag var nämligen ägare till aktier i andra järnvägsbolag i större utsträckning, än hvad bolagsordningen tillät, men förvärfvet af dessa aktier hade kunnat ske på grund af enhälliga beslut vid bolagsstämmor. För att emellertid ändra detta förhållande och äfven för att få rättighet att kunna förvärfva ytterligare aktier i angränsande järnvägsbolag hemställde direktionen till extra bolagsstämman den 26 januari 1900 om ändring i detta afseende i bolagsordningen. Förutvarande bestämmelsen lydde, att bolaget berättigades teckna aktier i tillstötande järnvägar till belopp, dock icke sammanlagdt öfverskridande en åttondedel af aktiekapitalet, men nu föreslogs, att bolaget skulle berättigas att efter bolagsstämmans beslut teckna aktier i andra järnvägar och företag, som afsåge att främja bolagets verksamhet.

Detta förslag antogs å extra bolagsstämma den 26 januari 1900, men vid ordinarie bolagsstämman den 16 maj 1900 yrkades, att, då bolagsstämman härigenom skulle erhålla allt för fria händer att besluta aktieteckning i andra järnvägar och företag, det borde för dylikt beslut erfordras kvalificerad majoritet, exempelvis två tredjedelar af afgifna rösterna, och beslöt bolagsstämman med anledning därå att uppdraga åt direktionen att till extra bolagsstämma hösten 1900 framlägga nytt förslag.

Dylikt förslag framlades af direktionen till extra bolagsstämma den 27 oktober 1900 och antogs icke blott af denna utan äfven af ordinarie bolagsstämman den 29 maj 1901 — vid senare tillfället med 17 960 röster för 17 990 aktier — men beslutet blef af Kungl. Maj:t icke fastställt, enär Kungl. Maj:t funnit, att det icke behandlats i den ordning, § 33 i aktiebolagslagen



föreskrifver, nämligen att å den stämman, som sist hålles, förslaget skall vara biträdt af minst tre fjärdedelar af de röstande med ett sammanlagdt aktiebelopp af minst tre fjärdedelar af hela aktiekapitalet eller i detta fall af 18 000 aktier. I detta antal fattades, som af ofvan synes, 10 aktier.

Samma förslag upptogs sedan till behandling å extra bolagsstämma den 19 april 1902, å ordinarie bolagsstämman den 24 maj 1902 samt å ordinarie bolagsstämman den 16 maj 1903 och godkändes på alla dessa stämmor enhälligt, men, då icke så många aktier voro representerade å någondera af dessa stämmor, som aktiebolagslagen § 33 föreskrifver, blef följden, att ändringsförslaget måste förfalla.

Återigen upptogs samma fråga vid extra bolagsstämma den 15 april 1907, ordinarie bolagsstämman den 28 maj 1907 och extra bolagsstämma den 21 december 1907 samt godkändes å alla dessa stämmor enhälligt, och, då å den sista voro representerade 19 846 gamla och lika många nya aktier, kunde beslutet slutligen vinna Kungl. Maj:ts godkännande enligt resolution af den 13 mars 1908.

Förändringar af bolagsordningen, som beröra antalet direktionsledamöter eller aktiekapitalet, äro omnämnda i detta kapitel under rubrikerna "direktion" samt "aktier och utdelning".

#### AKTIER OCH UTDELNING.

Rikets ständer hade i sitt beslut af den 29 november 1854 om statslån för järnvägsbyggnad Gefle—Falun föreskrifvit, att aktiekapitalet för Gefle—Dala järnvägsaktiebolag skulle vara 2 400 000 riksdaler riksmünt, för att ett statslån af lika stort belopp skulle kunna erhållas. Att få aktiekapitalet fullteckadt, såsom bestämdt var, före 1856 års utgång, förorsakade

### AKTIE-TECKNING till Gefle-Dala Jernvägs Aktiebolag.

De som tecknat sig för aktier i ofvannämnde bolag anmodas, att sednast den 30 September detta år till bolagets direktion emot qvitto inbetala Tjugga (20) procent af det tecknade aktiebeloppet med Rdr 20 RGS per Aktie. De i Stockholm och deromkring samt de i Fahlun och deromkring boende Bolagsmän kunna verkställa denna liqvid de förre hos Herr Krigsfiskalen A. G:son Bennich i Stockholm, huset N:o 3 vid Stortorget 2 trappor upp, från och med den 15 till och med den 30 September och de sednare hos Herr Handlanden O. L. Kreij i Fahlun.

D i r e k t i o n e n.

Annons år 1855 om första aktieinbetalningen.

direktionen stora bekymmer. På ordinarie bolagsstämman den 9 juni 1856 anmälde direktionen, att i det bestämda aktiebeloppet fattades teckning för 5 555 stycken aktier, och uppmanade bolagsmännen att söka hvar och en bidra till att beloppet blef fullteckadt. Detta lyckades emellertid icke, och direktionen fann sig därför nödsakad att utlysa extra bolagsstämma till den 18 november 1856 för öfverläggning härom. Bolagsstämman bebyndigade då direktionen att å bolagets vägnar föryttra de osålda aktierna mot de villkor, hvilka finnas relaterade i kapitlet "Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, banbyggnaden". Dessa 5 555 stycken aktier lyckades direktionen emellertid före 1856 års slut sälja såsom preferensaktier med garanti af 6 procents årlig ränta från och med 1857 till och med 1860.



Men vid ordinarie bolagsstämman den 30 juni 1860 fann direktionen sig föranlåten att anmäla, att stora svårigheter sannolikt skulle komma att möta för anskaffandet vid 1860 års slut af erforderliga medel för inlösen af preferensaktierna, om sådan inlösen allmänt skulle påfordras, hvarför direktionen anhöll om stämmans bemyndigande att förnya preferensrätten för dessa aktier till de innehafvare, som icke vid den redan bestämda förfallotiden ovillkorligen yrkade deras inlösen af bolaget. Direktionen föreslog sålunda, att dessa preferensaktier fortfarande skulle löpa med 6 procents årlig ränta till 1863 års slut, då direktionen ansåg, att bolaget vore i stånd att inlösa desamma. Skulle någon aktieägare fordra sina aktiers inlösen redan vid 1862 års slut, föreslog direktionen, att bolaget skulle tillmötesgå en sådan fordran. Detta förslag blef af bolagsstämman godkändt.

Emellertid hembjödös efterhand till bolaget preferensaktier för inlösen, och måste direktionen inlösa sammanlagdt 300 stycken af dessa aktier, hvilka, utbytta mot andra aktier, bolaget fortfarande har i sin ägo.

Den ursprungliga bolagsordningen föreskref, att hvarje aktie skulle vara ställd till viss man, intill dess järnvägsbyggnaden blifvit fullbordad, hvarefter aktierna kunde ställas till innehafvaren.

Till den 29 september 1868 var extra bolagsstämma sammankallad för att med anledning af väckt fråga besluta att vid utgifvandet af behöfliga kuponger för 1869 och kommande år jämväl utfärda nya aktiebref att utbytas mot de dåvarande. Skälen härtill angåfvos vara, *dels att* de aktier, hvilka varit utfärdade under preferensrätt, voro försedda med anteckning därom, hvilket vållade missförstånd och oreda, sedan alla bolagets aktier gällde med lika rätt, *dels att* aktiebrefven voro ställda till viss person, hvilket enligt bolagsordningen icke vidare erfordrades, *samt slutligen att*, sedan alla kupongerna blifvit borttagna, aktiebrefven voro af allt för litet och olämpligt format. Bolagsstämman beslutade, att nya aktiebref, ställda till innehafvaren, skulle utfärdas med särskilda kuponger för ränte- och särskilda för vinstutdelningen. Från och med 1869 utbyttes alla gamla aktiebref mot dessa nya, och härvid uppbrändes de gamla brefven, hvadan icke något exemplar af dessa senare finnes kvar.

Vid början af år 1895 framkom ett förslag om konvertering af bolagets aktier på så sätt, att aktierna skulle utbytas mot preferens- och stamaktier. En enskild sammankomst hölls äfven mellan de större aktieägare i Gefle och direktionen, men därvid uttalades så stora betänkligheter mot en förändring af aktierna, att frågan den gången fick förfalla.

Men frågan kom åter upp tre år därefter, då likväl under annan form.

Den stora skillnaden mellan aktiernas nominella värde och deras som verkligt ansedda värde, nämligen det förhållandet, att aktiernas marknadsvärde under några år varit omkring 600 kronor, äfvensom den höga procent å det ursprungliga aktiebeloppet, som under flere år utdelats till aktieägare, föranledde trenne i Gefle bosatta aktieägare att i skrifvelse af den 31 mars 1898 till nämnda års ordinarie bolagsstämma göra framställning därom, att bolagsstämman ville besluta, att en aktiekonvertering skulle äga rum på så sätt, att hvar och en aktie i Gefle—Dala järnvägsaktiebolag utbyttes mot — efter aktieägarnes fria val — antingen 3 aktier, hvar och en lydande å 200 kronor, eller 2 aktier å nyssnämnda belopp jämte en obligation, löpande med  $4\frac{1}{2}$  procents halfårsvis förfallande ränta, å likaledes 200 kronor eller ock 2



obligationer af ofvan angifna beskaffenhet och en aktie å 200 kronor. Med afseende å tiden för obligationernas utlottning och amortering föreslogs exempelvis en tid af 30 år, hvarvid dock bolaget borde förbehålla sig konverteringsrätt efter 10 år.

Vid denna tidpunkt hade bolaget visserligen inga fasta lån, blott ett par hundratusen i lån på kort uppsägning, och bolagets tillgångar uppgingo till omkring 15 000 000 kronor, ehuru bokförda till afsevärdt lägre belopp, men å andra sidan erfordrades betydliga utgifter för bangårdarnes utvidgning, ökning af rullande materielen, verkstädernas ombyggande, banans omläggning med starkare räls och mera dylikt.

På grund af förestående skrifvelse verkställde direktionen en utredning angående järnvägsbolagets inkomster, utgifter och nettobehållning under de senaste 10 åren och fann däraf, att järnvägen var stadd i en stadig utveckling, som bådade godt för framtiden, samt ansåg i likhet med motionärerna det mindre egentligt, att aktier, som betingade i marknaden 600 kronor, lydde å 100 kronor. Direktionen ville på den grunden tillstyrka en aktiekonvertering genom aktiekapitalets höjande men kunde icke vara med om utsläppande af obligationer. Någon fördel för bolaget ansåg direktionen en sådan anordning knappast komma att medföra. Med den frihet, motionärerna föreslagit med afseende å valet af aktier och obligationer, kunde det eventuella obligationslånets storlek icke på förhand beräknas, och för den händelse, att flertalet aktieägare föredrogo att välja 2 obligationer och en aktie, kunde det för bolaget medföra svårigheter att samtidigt med de stora utgifter, hvilka förestodo för järnvägens ytterligare förbättrande och utvecklande, bestrida amorteringen af obligationslånet. Direktionen ansåg därför, att frågan om de gamla aktiernas fördelning i aktier och obligationer icke borde vinna afseende, och erinrade därom, att med en aktiekonvertering måste följa ändring af gällande bolagsordning. Direktionen föreslog till sist, *dels att* ordinarie bolagsstämman 1898 ville uttala sig om lämpligheten af och sättet för en eventuell aktiekonvertering, *dels att* direktionen måtte bemyndigas att vid en kommande extra stämma inkomma med detaljeradt förslag om aktiekonvertering och ändring af bolagsordningen *samt slutligen att*, därest delägarne på utlyst extra bolagsstämma bifölle förslaget, 1899 års ordinarie bolagsstämma måtte kunna fatta ett definitivt afgörande.

Ordinarie bolagsstämman den 16 maj 1898 uttalade sig för att en aktie skulle utbytas mot 3 stycken aktier å hvardera nominellt tvåhundra kronor, samt beslöt, att direktionen skulle sammankalla extra bolagsstämma och till den inkomma med detaljeradt förslag till aktiekonvertering och däraf följande ändring af bolagsordningen.

Emellertid förekom denna fråga icke vidare å någon bolagsstämma, sedan direktionen under tiden gjort ytterligare utredning om behovet af nyanskaffningar och förbättringar och på grund däraf funnit, att bolaget för att kunna möta kostnaden för dessa nödvändiga arbetens utförande behöfde upptaga lån. Direktionen gjorde därför i stället till ordinarie bolagsstämman 1899 framställning om upptagande af ett obligationslån å 2 000 000 kronor för dessa behof, hvilket också af bolagsstämman bifölls.

Icke blott en nedåtgående konjunktur inträffade vid denna tid, som nedsatte bolagets trafikinkomster rätt mycket, utan äfven betydande utgifter gjordes, hvilka i stort sedt visserligen ökade bolagets stabilitet men förminskade vinsten. Alla aktier i Falun—Rättvik—Mora



järnvägsaktiebolag och nitton tjugonedelar af aktierna i Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag inköptes, betydliga reparationer verkställdes, utvidgningar af bangårdar med afsevärda markförvärf äfvensom rälsomläggningar och broombyggnader utfördes, den rullande materielen ökades i stor procent. Utdelningen, som under många år varit hög, minskades, hvilket gjorde, att betydande partier aktier bytte ägare.

Man kan få ett ungefärligt begrepp om aktieförskjutningen från Gefle och Falun till andra orter under tiden från järnvägens tillkomst till nuvarande tid, då man vet, att vid bolagets bildande tecknades aktier inom Gefleborgs och Kopparbergs län till 94,36 procent, i Stockholm till 4,80 procent och på öfriga orter till 0,84 procent af hela aktiekapitalet, medan numera i Gefle och Falun samt orterna därintill knappast finnas kvar 16 procent, häri då inräknadt Gefle stads aktier, som utgöra 12,5 procent af hela aktiekapitalet.

Af detta framgår, att Gefle—Dala järnvägs anläggning åstadkoms snart sagdt uteslutande af för densamma intresserade personer inom Gefleborgs och Kopparbergs län, men så snart aktierna gjort sig kända som goda värdepapper, öfvergingo de till icke obetydlig del till annan ort med större tillgång på kapital. Likväl gick denna öfvergång icke så fort. Så sent som år 1898 funnos i Gefle och Falun samt orterna därintill 49 procent af hela aktiekapitalet, 1901 hade denna siffra nedgått till 45 procent, 1903 till 39 procent och år 1904 till 22 procent.

På ordinarie bolagsstämman den 7 maj 1904 beslöts att, oberoende af föregående stämors beslut och möjligen fastställda planer, vidtagna sådana modifikationer i anläggningarne, att med ändamålsenlighet de största besparingar kunde vinnas. Driftkostnadsprocenten föll hastigt och afsevärdt, och uppåtgående konjunkturer medförde därjämte högre trafikinkomster, hvarigenom årsresultaten blefvo bättre.

Till extra bolagsstämma den 15 april 1907 hemställde direktionen, att, då bolaget sedan början af sin verksamhet arbetat med samma aktiekapital men detta numera genom stora utvidgningar af bolagets järnvägsnät och rullande materiel m. m. icke stod i rätt förhållande till rörelsens omfattning, och då ytterligare utvidgningar sannolikt blefve nödvändiga, bolagsstämman ville besluta, att bolagets aktiekapital skulle ökas med 2 400 000 kronor. Bolagsstämman beslöt detta enhälligt, äfvensom att bolagsordningen skulle ändras därhän, att bolagets aktiekapital skulle utgöra minst 4 800 000 kronor och högst 14 400 000 kronor, och skulle dessa beslut upptagas till slutlig behandling å ordinarie bolagsstämman.

Direktionen föreslog därpå till ordinarie bolagsstämman den 28 maj 1907 bland annat, att aktierna skulle utlämnas till ett pris af 100 kronor per styck.



Aktiebrefven af år 1868 och 1907.



Af en aktieägare yrkades emellertid på bolagsstämman, under erinran om att bolaget hade en afsevärd afskrifningsfond, samt att bolagets järnväg var bokförd betydligt under dess verkliga värde, att bolagsstämman med vidhållande af extra bolagsstämmans beslut om aktiekapitalets ökning men med afslag å direktionens förslag beträffande sättet för ökningen ville besluta, att bolagets aktiekapital skulle ökas med 2 400 000 kronor på det sätt, att aktieägare för



Utdelningskuponger från början till nuvarande.

Utlämnandet af dessa aktier skedde under december månad 1907, och äro aktierna från och med denna tid fördelade sålunda:

600	stycken	litt. A	å 20 aktier per st.	= 12 000 aktier å 100 kronor	.....	1 200 000 kronor.
1 200	"	"	B " 10 " " "	= 12 000 " " " "	.....	1 200 000 "
3 800	"	"	C " 5 " " "	= 19 000 " " " "	.....	1 900 000 "
5 000	"	"	D " 1 " " "	= 5 000 " " " "	.....	500 000 "

Summa 4 800 000 kronor.

För att visa den utdelning, som under årens lopp utbetalts till aktieägarna, samt det marknadsvärde, som aktierna enligt kursnoteringarne å Stockholms börs vid olika tidsperioder haft, är tabellen å motstående sida upprättad.

Af densamma synes, att endast ägarne af de utfärdade 5 555 stycken preferensaktierna erhållit utdelning för åren 1857—1861. För att emellertid lämna ägarne af öfriga 18 445 aktierna vederlag, beslöt bolaget att för åren 1862—1867 göra högre utdelning å dessa aktier än å dem, som förr löpt med preferensrätt. Efter en uträkning, som under början af år 1862 gjordes, ansågs nämligen, att, sedan en så verkställd fördelning skett, som tabellen utvisar, *alla* aktieägarna vid 1867 års slut skulle ha utfått lika stor utdelning å sina i bolaget tillskjutna medel, beräknadt efter de olika tidpunkterna, då aktieinbetalningarne gjordes.

Visserligen framgår äfven af tabellen, att utdelningen i medeltal per år från och med första året, som någon del af banan öppnades för trafik, belöpt sig till 16,44 procent på det ursprungliga aktiekapitalet, 2 400 000 kronor, men då man tager i betraktande, att aktierna i allmänhet flera gånger bytt ägare, har den utdelning, som i stort sedt tillkommit aktieägarna, knappast uppnått vanlig bankränta.

hvarje innehafvande aktie erhöle en ny aktie, samt be- myndiga direktio- nen att, så snart Kungl. Maj:ts fast- ställelse på den be- slutade förändrade lydelsen i bolagsordnin- gen erhållits, gå i författ- ning om verkställigheten af detta beslut. Detta förslag

blef af bolagsstämman enhälligt an- taget.

Kungl. Maj:ts fastställelse er- hölls den 2 augusti 1907.



## Utdelning till aktieägarna och aktiernas marknadsvärde.

Utbetalld under år	Utdelning			Aktiernas marknadsvärde enligt notering på Stockholms börs				Utbetalld under år	Utdelning			Aktiernas marknadsvärde enligt notering på Stockholms börs					
	å preferens- aktier	å andra aktier		medel- värde	högsta värde		lägsta värde		å preferens- aktier	å andra aktier		medel- värde	högsta värde		lägsta värde		
		kronor	proc.		kronor	kronor				mån- nad	kronor		mån- nad	kronor		kronor	mån- nad
	kronor	proc.	kronor	kronor	mån- nad	kronor	mån- nad		kronor	kronor	proc.	kronor	kronor	mån- nad	kronor	mån- nad	kronor
1857	33 330	—	—	—	—	—	—	1853	—	15	360 000	265	12	275	1	252	
1858	33 330	—	—	—	—	—	—	1854	—	15	360 000	335	11	379	5	291	
1859	33 330	—	—	—	—	—	—	1855	—	20	480 000	340	1	350	5	330	
1860	33 330	—	—	—	—	—	—	1856	—	20	480 000	360	12	395	1	340	
1861	33 330	—	—	—	—	—	—	1857	—	20	480 000	400	12	434,25	1	383	
1862	33 330	<sup>1)</sup> 5	92 225	75	2	75	2	75	1858	—	20	480 000	450	12	480	2	430
1863	33 330	<sup>1)</sup> 8	147 560	—	—	—	—	—	1859	—	20	480 000	498	3	509,75	2	480
1864	—	<sup>1)</sup> 12	221 340	119	4	120,50	12	116,50	1860	—	22	528 000	531	11	550	1	513
1865	—	<sup>2)</sup> 10	223 335	105	8	106	7	104	1861	—	27	648 000	546	6	550	11	520
1866	—	<sup>2)</sup> 11	241 780	104	3	111	12	96	1862	—	27	648 000	533	7	535	3	530
1867	—	<sup>2)</sup> 10,6	234 402	97	12	100	4	95	1863	—	27	648 000	558	10	571	3	550
1868	—	10	240 000	112	9	125	1	100	1864	—	27	648 000	575	10	596	1	562
1869	—	17	408 000	—	—	—	—	—	1865	—	27	648 000	622	6	625	2	615
1870	—	15	360 000	198	12	215	2	165	1866	—	27	648 000	626	5	635	2	618
1871	—	18	432 000	294	12	350	2	225	1867	—	27	648 000	595	2	610	4	560
1872	—	20	480 000	336	1	394	2	312	1868	—	27	648 000	603	5	636	11	565
1873	—	25	600 000	426	11	480	11	408	1869	—	27	648 000	535	1	585	12	430
1874	—	25	600 000	430	2	430	2	430	1870	—	22	528 000	436	11	450	4	425
1875	—	25	600 000	256	7	261	7	250	1871	—	20	480 000	387	2	395	8	374
1876	—	20	480 000	262	12	270	6	260	1872	—	5	120 000	324	2	385	12	263
1877	—	20	480 000	255	5	260	9	250	1873	—	10	240 000	350	9	370	9	340
1878	—	20	480 000	254	11	263	11	250	1874	—	10	240 000	353	4	382	9	300
1879	—	15	360 000	178	1	188,50	10	173	1875	—	10	240 000	412	4	430	6	380
1880	—	15	360 000	246	12	290	1	195	1876	—	10	240 000	505	10	535	3	471
1881	—	15	360 000	278	1	295	5	266	1877	—	20	480 000	587	10	645	1	540
1882	—	15	360 000	251	1	275	7	230	1878	—	10	480 000	260	2	300	7	210 <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Ränta å 18 445 aktier.

<sup>2)</sup> Under 1865 7 procents ränta å 24 000 stycken aktier och 3 procents ränta å 18 445 stycken aktier.

" 1866 7 " " " 24 000 " " " 4 " " " 18 445 " "

" 1867 7 " " " 24 000 " " " 3,6 " " " 18 445 " "

<sup>3)</sup> Aktierna äro från och med 1908 fördubblade.

## LÅN.

År 1855 fick Gefle—Dala bolaget utkvittera första delen — en femtedel — af sitt första statslån eller 480 000 riksdaler riksmünt och under hvarje af de följande fyra åren lika stor del, så att hela det första statslånet, 2 400 000 riksdaler riksmünt, under år 1859 hade tillfullo erhållits. Af det andra statslånet erhöill bolaget under år 1858 450 000 riksdaler riksmünt och under år 1859 150 000 riksdaler riksmünt, hvadan alltså äfven detta låns hela belopp, 600 000 riksdaler riksmünt, hade kommit bolaget till godo före slutet af år 1859. Sedermera följde



efter hvarandra 1862 års, 1878 års och 1899 års obligationslån samt reverslånen af åren 1902 och 1904.

För Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag hafva upptagits tvenne obligationslån af åren 1888 och 1902 samt ett reverslån af år 1892.

Af Gefle—Dala järnvägsaktiebolags lån äro första och andra statslånet samt obligationslånen af åren 1862 och 1878 till fullo betalda. Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags reverslån af år 1892 är också till fullo betaldt medelst utlämnande af aktier i bolaget. Å de öfriga Gefle—Dala och Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags obligationslån fortgår amorteringen, hvarjämte äfven reverslånen den sista december 1908 voro inlösta. Sammanlagda låneskulden den 1 januari 1909 var 9 343 500 kronor.

En redogörelse för de olika lånen lämnas här nedan.

#### *1855 års statslån.*

Det af rikets ständer vid 1853—1854 års riksdag beviljade statslån, hvarom i kapitlet "Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, banans förhistoria" närmare omförmäls, utgjorde 1 600 000 riksdaler banko eller i vårt mynt 2 400 000 kronor. I skuldförbindelsen härå, hvilken var daterad den 1 september 1855, till rikets ständers riksgäldskontor förband sig Gefle—Dala järnvägsaktiebolag bland annat att efter förloppet af den för järnvägens fullbordande afsedda tiden eller efter den 1 oktober 1859, och intill dess lånet jämte därå upplöpande ränta blifvit till fullo godtgjordt, betala till riksgäldskontoret inom slutet af hvarje år, räknadt från nyssnämnda dag den 1 oktober 1859, 3 procent af hela den utbekomna lånesumman, utaf hvilket årliga inbetalningsbelopp, uppgående för hela lånet till 48 000 riksdaler banko, 2 procents årlig ränta beräknades å den obetalda delen af lånet samt återstoden skulle utgöra kapitalafbetalning, äfvensom att under all framtid utan något ytterligare bidrag af allmänna medel vidmakthålla järnvägen med allt hvad därtill hörer i sådant skick, att den kunde för allmänna trafiken begagnas.

I sammanhang med att ny taxa för trafiken å järnvägen af Kungl. Maj:t genom beslut af den 24 mars 1868 fastställdes, bestämde Kungl. Maj:t, att det för järnvägens anläggning beviljade lånet af år 1855 till ett belopp af 2 400 000 riksdaler riksmünt skulle från år 1868 afbetalas med 2 procent årligen i stället för förut bestämda 1 procent, hvilken bestämmelse också af bolaget naturligen måste efterkommas.

Enligt ordinarie bolagsstämmans beslut af den 17 juni 1872 ökade bolaget själfmant amorteringen å detta lån från och med 1873 med 2 procent, så att därefter afbetalningen utgjorde 4 procent årligen.

1855 års statslån slutbetalades af bolaget den 30 september 1888.

#### *1858 års statslån.*

Vid riksdagen 1858 beviljade rikets ständer, såsom förut i kapitlet "Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, banbyggnaden" finnes omnämndt, för fortsättande och fulländande af arbetena å järnvägsanläggningen Gefle—Dala järnvägsaktiebolag ett lån å 600 000 riksdaler riksmünt att från rikets ständers riksgäldskontor utgå med en fjärdedel, 150 000 riksdaler riksmünt, efter ingången af januari månad 1858, en fjärdedel efter ingången af maj månad, en fjärdedel efter därpå följande september månad och den återstående fjärdedelen efter 1859 års början mot



järnvägsbolagets förbindelse att vid slutet af hvarje kalenderår erlägga  $5\frac{1}{2}$  procents årlig ränta äfvensom att från och med år 1860, och intill dess lånet blifvit till fulla återbetaldt, före hvarje års utgång betala minst en tiondedel af lånebeloppet.

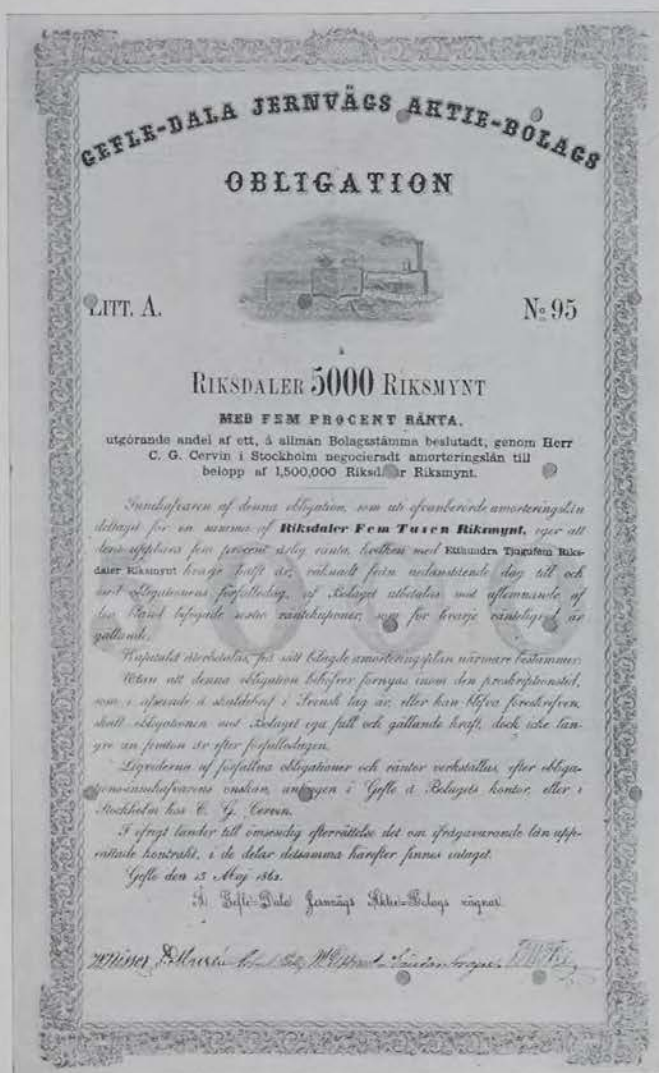
Detta statslån slutbetalades af bolaget den 16 april 1868.

#### 1862 års obligationslån.

För anskaffande af det penningebelopp, som enligt kostnadsförslaget af år 1857 för järnvägens fullbordande erfordrades utöfver det för ändamålet beviljade statslånet jämte aktieägarnes teckningssumma, beslöt ordinarie bolagsstämman den 29 juni 1857 bemyndiga direktionen att utgifva obligationer till ett belopp af högst 500 000 riksdaler banko.

Af den anledningen, att man förutsåg, det vid tiden strax efter banans fullbordande betydande belopp skulle behövas för ränte- och amorteringslikvider och för möjligen ifrågakommande inlösen af preferensaktier, om hvilkas försäljning finnes nämndt i kapitlet "Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, banbyggnaden", samt för anskaffande af än vidare erforderlig materiel m. m., lämnade ordinarie bolagsstämman den 30 juni 1858 direktionen medgifvande att för det obligationslån, som erfordrades, utgifva obligationer till ett belopp af högst 750 000 riksdaler riksmynt.

Enär emellertid direktionen på grund af de höga räntorna icke hade varit i tillfälle att till någon del begagna den meddelade rättigheten att för bolagets räkning utgifva obligationer, anhöll direktionen hos ordinarie bolagsstämman den 29 juni 1859 att, för den händelse en förbättrad penningställning i allmänhet skulle inträda, direktionen måtte erhålla förnyande af fullmakten att få upplägga ett obligationslån, men fästade därvid uppmärksamhet på nödvändigheten af att bestämma lånets belopp till den storlek, att det motsvarade behovet för



Obligation af år 1862.







Bolaget hade icke uppgjort kontrakt med någon bank eller bankir om detta obligationslån utan försålde själfv obligationerna. Endast obligationer för 500 000 kronor försålde, de öfriga makulerades osålde.

#### 1899 års obligationslån.

På grund af dels en mängd å järnvägen redan verkställda arbeten, till hvilkas utförande pengar anskaffats medelst korta lån, dels under närmast kommande åren förestående, betydande utvidgningar och andra arbeten hemstälde direktionen till 1899 års ordinarie bolagsstämma om tillstånd att få upptaga ett större lån att i mån af behof användas till betalning af de korta lånen äfvensom till förestående arbeten. Bolagsstämman den 26 maj 1899 beslöt enhälligt bevilja direktionens framställning äfvensom bemyndiga direktionen att till säkerhet för lånet lämna inteckning i bolagets järnväg.

Med Stockholms Enskilda bank och Gefleborgs Enskilda bank uppgjordes kontrakt om lånet, och erlade bolaget  $1\frac{1}{2}$  procent å lånebeloppets storlek i kapitalrabatt.

För hela lånet utfärdades till innehafvaren ställda, med  $4\frac{1}{2}$  procents årlig ränta löpande obligationer, lydande:

180 stycken å 10 000 kronor .....	1 800 000 kronor
200 " " 1 000 " .....	200 000 "

Obligationerna dagtecknades den 1 juli 1899 och försågos med halfårsvis den 1 april och 1 oktober förfallande räntekuponger. Enligt amorteringsplanen skall lånet vara fullständigt återbetaldt före utgången af år 1936, hvarvid dock åt bolaget lämnats öppet att från och med ingången af år 1905 öka amorteringen. Utlottning af obligationerna sker inom juli månads utgång hvarje år. Utlottad obligation inlöses den 1 därpå följande oktober.

Vid 1908 års slut återstod å detta lån 1 877 000 kronor.

#### 1902 års reverslån.

Sedan en fullständig utredning af järnvägens tekniska och finansiella ställning blifvit af därtill särskildt utsedda kommitterade verkställd och dessas afgifna betänkande vid ordinarie bolagsstämman den 29 maj 1901 föredragits och behandlats, uppdrog dels denna bolagsstämma, dels ordinarie bolagsstämman den 24 maj 1902 åt direktionen att i mån af behof under lämplig form och på billigast möjliga villkor för järnvägens räkning upptaga lån. Direktionen afslutade då med Stockholms Enskilda bank öfverenskommelse om uppläggande af ett reverslån å 3 000 000



Obligation af år 1899.



kronor. Reverserna, hvilka äro dagtecknade den 1 juli 1902, äro till antalet 120 stycken med nummer i löpande följd från och med 1 till och med 120 å 25 000 kronor hvardera. De löpa med  $4\frac{3}{4}$  procents ränta, som betalas den 2 januari och 1 juli. Den kapitalrabatt, som bolaget fick betala å detta reverslån, var  $\frac{1}{2}$  procent. Reverserna förfalla till betalning den 1 juli 1910, dock med bolaget förbehållen rätt att efter tre månaders, i tidningarna verkställd uppsägning få inlösa reverser å detta lån. Någon inlösen har emellertid icke skett, och sålunda är skulden å detta lån vid 1908 års slut 3 000 000 kronor.

#### *1904 års reverslån.*

Gefle—Dala järnvägsaktiebolags extra bolagsstämma den 15 december 1903 bemyndigade direktionen att vidtaga de åtgärder, som från bolagets sida kunde erfordras för att bringa Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolags bana till stånd. Dels på grund häraf, dels för att likvidera de utgifter, som gjorts eller komme att göras vid fortsatt utförande af nyanläggningar vid Gefle—Dala järnväg, uppgjorde direktionen med Stockholms Enskilda bank om uppläggande af ett ytterligare reverslån, detta å 4 000 000 kronor. Reverserna, hvilka voro dagtecknade den 2 januari 1904, utgjordes af ett antal af 160 stycken, som voro numrerade i nummerföljd från och med nr 1 till och med nr 160. Hvarje revers lydde å ett belopp af 25 000 kronor och löpte med  $4\frac{3}{4}$  procents ränta att betalas halfårsvis den 2 januari och 1 juli. Kapitalrabatten var  $\frac{1}{2}$  procent. Reverserna å detta lån förföllo den 2 januari 1909. Reverser voro utsläppta för ett belopp af 3 300 000 kronor, men under åren 1906 och 1907 inlöstes sådana för 400 000 kronor, hvadan reverser för sammanlagt 2 900 000 kronor funnos utelöpande den 31 december 1908. På förfallodagen den 2 januari 1909 inlöstes dessa och ersattes af annat lån.

#### *1888 års obligationslån.*

Hos Stockholms Enskilda bank upplade styrelsen för Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag under järnvägsbyggnadens första tid enligt lånekontrakt af den 7 mars 1888 ett obligationslån å 1 650 000 kronor. Lånet löper med 4 procents ränta, men bolaget fick betala en kapitalrabatt af 8 procent å lånets slutsumma.

Obligationerna utgöras af

250 stycken littera A å 5 000 kronor per styck.....	1 250 000 kronor
300 " " B " 1 000 " " " .....	300 000 "
200 " " C " 500 " " " .....	100 000 "

Amorteringstiden är 40 år från den 1 september 1891. Utlottning af obligationerna skall ske före utgången af maj månad årligen, och utlottad obligation skall inlösas från och med därpå följande 1 september. Räntan betalas den 1 mars och 1 september årligen. Säkerheten för lånet är första in-teckning i järnvägen Falun—Mora Noret.

Vid 1908 års slut kvarstår obetaladt af detta lån 1 226 500 kronor.

#### *1892 års reverslån.*

Å kommunalstämma den 1 mars 1891 beslutade Orsa socken att erbjuda styrelsen för Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag ett lån å 300 000 kronor från sockens skogsmedelsfond under en tid af 25 år under följande villkor:



att järnvägen från Mora Noret till Orsa skulle vara färdig och för allmän trafik upplåten senast den 1 september 1892;

att till säkerhet för lånet med därå löpande 3 procents årlig ränta lämnades första in-teckning i järnvägen Mora Noret—Orsa;

och att lånet icke uppsades före 25 år, räknadt från den 1 augusti 1892.

I den revers, som af järnvägsbolaget aflämnades vid lånets erhållande, insattes den be-stämmelsen, att Orsa socken skulle äga rättighet att före den 1 augusti 1892 utbyta hela eller del af lånebeloppet mot aktier i järnvägen.

Då banan började visa sig lämna högre inkomster, gjorde Orsa socken anspråk på att få utbyta reversen mot aktier, hvilket utbyte skedde under år 1901.

Se vidare angående detta lån under "Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag, banans förhistoria".

#### *1902 års obligationslån.*

Enär Gefle—Dala järnvägsaktiebolag till återbetalning uppsade sin fordran, 370 957 kronor, hos Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag, lämnades åt styrelsen för detta senare bolag af ordinarie bolagsstämman den 31 maj 1901 bemyndigande att dels till fullgörande af denna betalning, dels till mötande af andra utgifter upptaga ett obligationslån å 550 000 kronor. Med Aktiebolaget Stockholms Handelsbank upprättades lånekontrakt af den 30 januari 1902. Såsom säkerhet för lånet har lämnats första in-teckning i järnvägen Mora Noret—Orsa å 300 000 kronor samt andra penningeinteckningen i järnvägen Falun—Mora Noret å 250 000 kronor. Obligationerna utgöras af 110 stycken å 5 000 kronor per styck.

Obligationerna skola amorteras under en tid af 30 år från och med den 1 mars 1903. Räntan är 5 procent, som betalas den 1 mars och 1 september årligen, och den kapitalrabatt, bolaget fick erlägga, var  $2\frac{1}{2}$  procent. Utlottning af obligationerna skall ske under första hälften af december månad årligen, och utlottad obligation inlöses af järnvägsbolaget efter den därpå följande 1 mars.

Af detta lån hafva utsläppts obligationer för endast 400 000 kronor och återstå obetalda obligationer vid 1908 års slut för 340 000 kronor.

#### **AKTIEKÖP I RÄTTVIKS- OCH VÄSTERDALS- BANORNA.**

Otvifvelaktigt voro de aktieköp, som af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag under år 1903 gjordes i Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag och Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag, af stor betydelse. Hvad Falun—Orsa banan särskildt beträffar, hade mot slutet af 1890-talet olika tolkningar gjort sig gällande af de arrendekontrakt, som voro uppgjorda bolagen emellan, och förslag till förtydligande i desamma hade framkommit. Då oaktadt upp-repade underhandlingar någon ändring icke stod att ernå, beslöt Gefle—Dala järnvägsaktiebolag sig för att söka förvärfva aktierna i Rättviksbolaget. Hvarje aktieägare skulle erhålla nomi-nella priset på aktien jämte 5 procents årlig ränta därå från den tid, aktietecknaren inbetalt



beloppet, till den dag, då aktien köptes af Gefle—Dala järnväg. Enär emellertid Orsa socken redan årligen erhållit 3 procents ränta å sitt lämnade reverslån, hvilket år 1901 utbyttes mot aktier, betalades dessa aktier med nominella priset jämte 2 procents årlig ränta. Någon utdelning hade aldrig gifvits å dessa aktier. Aktieköpet i Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag skedde för att få banan färdigbyggd och räknad som en med Gefle—Dala järnväg fortsatt linje. Genom detta aktieköp förhjälppte Gefle—Dala järnvägsaktiebolag Falun—Björbo banan till att kunna honorera sina affärsförbindelser.

#### *Rättviksbanan.*

Falun—Rättvik—Orsa banan hade tillkommit genom Gefle—Dala järnvägsaktiebolags kraftiga bistånd. Vid träffande af öfverenskommelser om arrendering af banan betonade man också, att den nya banan var af stor betydelse för bandelens Gefle—Falun trafikökning, hvilket äfven sedermera visade sig vara förhållandet, och att Gefle—Dala bolaget därför icke borde räkna sig till godo någon vinst å själfva arrenderingen. Driftkostnadsprocenten för de enskilda banorna i Sverige vid denna tidpunkt utgjorde omkring 53 procent; för Gefle—Dala järnväg uppgick densamma till omkring 51 procent. Bolaget ställde också sina beräkningar efter en låg utgiftsprocent men likväl högre än genomsnittsprocenten. Att driftkostnadsprocenten sedermera under 1890-talet skulle stiga betydligt, var icke möjligt att vid denna tidpunkt förutse. I arrendekontrakten föreskrefs, att Rättviksbolaget skulle erhålla hälften af det eventuella trafiköfverskott, som fanns kvar, sedan den beräknade driftkostnaden jämte ränta och amortering å bolagets lån afdragits bruttoinkomsten. Detta ansågs också skäligt.

En framställning om anledningarne till och gången af detta stora aktieköp, som för Gefle—Dala järnvägsaktiebolag visat sig vara betydelsefullt, torde här vara på sin plats.

Omedelbart efter sedan järnvägen var färdigbyggd till Orsa, visade sig behof af nya byggnader såsom nya spår och förlängning af gamla, förlängning af plattformar, anläggning af belyningsledning, telefonledningar, inredande af nya rum i stationsbyggnader, nya hållplatsbyggnader m. m. d. äfvensom byggnader för hotell i Rättvik och Orsa. Dessa arbeten, hvilkas nödvändighet icke var obekant för Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags styrelse, utfördes under årens lopp af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag till en kostnad af intill den 1 januari 1898 för anläggningar i och för trafikens räkning vid bandelen 90 577: 22 kronor och för hotellbyggnaderna 189 650: 08 kronor. Gefle—Dala järnvägsaktiebolag hade sålunda den 1 januari 1898 nedlagt följande kapital i Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag, nämligen: utgifter under byggnadstiden för Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags

räkning .....	kronor 370 957: 42
aktier i banan för ett nominellt belopp .....	„ 308 500: —
utförda nybyggnader vid banan för .....	„ 280 227: 30
	eller tillsammans kronor 959 684: 72

Under åren 1898 och 1899 verkställdes ytterligare nybyggnader för 126 082: 73 kronor, och följaktligen uppgick den sammanlagda utbetalda kostnaden för utförda nybyggnader vid banan den 1 januari 1900 till kronor 406 310: 03.

Då något skriftligt aftal mellan de bägge järnvägsbolagen angående verkställande



och bekostande af under åren 1891—1898 af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag utförda nybyggnader vid banan och vid föreningsstationen i Falun icke träffats, beslöt direktionen den 31 oktober 1899 att därom med Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag söka träffa uppgörelse. Frågan behandlades dels enskildt mellan direktions- och styrelseledamöterna, dels under flera sammanträden, men enighet kunde icke vinnas, hvarken i afseende på grunderna för likviden eller tidpunkten, då likvideringen skulle ske. Emellertid måste frågan bringas till slut, hvarför den upptogs å Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags ordinarie bolagsstämma den 31 maj 1901. I den till stämman aflåtna styrelseberättelsen gjorde styrelsen sina framställningar i ämnet, därvid styrelseledamöterna framlade särskilda meningar. Å ena sidan ville man nämligen göra gällande, *att*, då Gefle—Dala järnvägsaktiebolag såsom arrendator innehade och brukade Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags bana, arrendatorn också icke förrän vid arrendetidens slut och efter då förrättad afsyning borde kunna få ersättning för de kostnader, som af honom under arrendetiden nedlagts på utförda nybyggnader, *att* orden "kostnaderna skola påföras" i trafikeringskontraktet afsåge att fastslå den slutliga lösensumman till ett visst belopp och därigenom undvika en vid arrendetidens utgång alltid vansklig värdering, *att* hotellbyggnaderna i Rättvik och Orsa, som uppförts utan att Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags styrelse hörts, än mindre beslutat om byggnadernas uppförande, vid arrendetidens slut borde värderas af gode män att af Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag då lösas efter den värderingssumma, som blifvit dem åsatta, *samt att*, då vid anslutningen till Falun station beslöts, att Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag därför "i ett för allt" skulle erlægga 50 000 kronor i bolagets aktier, denna ersättning också varit afsedd att utesluta vidare kraf i nämnda hänseende under arrendetiden, hvilket förmenades framgå af uttrycket "i ett för allt". Å andra sidan höll man däremot före, *att* trafikeringskontrakten icke lämnade ens det ringaste stöd för, att nyanläggningar skulle betalas först vid kontraktstidens utgång, *att* en sådan anordning vore så ovanlig och ur flera synpunkter sedt egendomlig, att redan den omständigheten, att den ej i uttryckliga ordalag omnämndes i kontrakten, vore tillräcklig anledning att antaga, att den vid kontraktens uppgörande ej ens åsyftats, *att* orden "kostnaderna skola påföras" i trafikeringskontraktet uppenbarligen innebure, att de icke omedelbart kunde utsökas, utan att de skulle i räkenskaperna upptagas som fordran, och att, sedan Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag verkställt revisionen af räkenskaperna och dessa godkänts, Gefle—Dala järnväg hade rätt att fordra betalning vid anfordran, *att* hotellen, som lågo å Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags mark, tillkommit, emedan behovet af dem visat sig påträngande, *att* hotellen vore för Falun—Rättvik—Mora järnväg af stor betydelse ur trafiksynpunkt och väsentligen bidragit till ökning af turisttrafiken, *att* den afgift, 50 000 kronor i bolagets aktier, som Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag erlagt för Falun station, utgjorde ersättning för banans anslutning till stationen, sådan den då befanns, och ingalunda för den sedermera af behovet påkallade utvidgningen, *samt att* Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag vid Orsa station själfställt som villkor vid Dala—Hälsinglands järnvägs inträde, att det senare bolaget skulle deltaga i kostnaden för behöfliga utvidgningar vid stationen i förhållande till järnvägens trafik därstädes, och sålunda här själfst föreskrifvit motsatsen mot hvad bolaget nu ville göra gällande för Falun station.



Den ifrågavarande bolagsstämman med Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag den 31 maj 1901 godkände emellertid de under åren 1889—1898 af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag vid banan verkställda nyanläggningarne att under vissa villkor likvideras vid arrendetidens slut, d. v. s. den 1 januari 1932, — trafikeringskontraktet var nämligen på 40 år — hvaremot bolagsstämman afslog inlösen af hotellbyggnaderna och likviderande af nybyggnader och utvidgningsarbeten å Falun station.

Vid samma bolagsstämma beslöts äfven att bifalla en af Orsa sockens kommunalnämnd framställd begäran att få utbyta det mot revers af den 6 oktober 1893 af Orsa sockens skogsmedelsfond åt järnvägsbolaget beviljade lånet å 300 000 kronor mot 3 000 stycken aktier i bolaget, hvadan sålunda i och med detta beslut aktiekapitalet ökades från 958 000 kronor till 1 258 000 kronor.

Då sålunda någon uppgörelse icke kom till stånd, beslöto styrelsen för Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag och direktionen för Gefle—Dala järnvägsaktiebolag att gemensamt sammanträda för att söka ordna de mellan bolagen uppkomna tvistepunkterna. Vid sålunda hållna sammanträden anhöll Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags styrelse, att Gefle—Dala järnväg måtte skriftligen precisera sina anspråk gent mot Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag. Den 18 januari 1902 formulerade med anledning därpå Gefle—Dala järnvägsaktiebolag sina anspråk sålunda:

1:o) Sedan på sin tid uppgörelse ägt rum för tiden till 1892 års utgång, har Gefle—Dala järnväg under åren 1893—1900 bekostat och utfört nyanläggningar vid banan Falun—Orsa för — hotellen icke inberäknade — 161 631: 46 kronor, å hvilken summa af betalts 36 576: 66 kronor, så att nu återstår ett belopp af 125 054: 80 kronor. Å denna anläggningssumma har specifik uppgift tidigare lämnats Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag. För nämnda resterande 125 054: 80 kronor, utgörande likvid för utförda arbeten, hvilka *alla* blifvit af Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags styrelse godkända, yrkar Gefle—Dala järnvägsaktiebolag nu betalning, hvarvid Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, därest betalning godvilligt erlägges före den 1 juni 1902, icke vill fordra annan räntegodtgörelse än 5 procents årlig ränta å beloppet från den 31 december 1900, tills betalning sker. Därest inom angifven tid likvid ej sker, yrkar Gefle—Dala järnvägsaktiebolag ränta å de särskilda, i ofvan angifna summa ingående posterna från den dag, då de olika beloppen utgifvits, till dess full betalning sker.

2:o) Arbeten vid Falun—Mora—Orsa järnväg, verkställda efter den 31 december 1900, hvilka likaledes *alla* blifvit till utförande godkända af Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags styrelse, yrkar Gefle—Dala järnvägsaktiebolag jämväl skola af Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag gäldas.

3:o) Gefle—Dala järnvägsaktiebolag yrkar, att Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag skall för under åren 1898—1900 verkställda utvidgningar vid Falun station erlägga 47 576: 97 kronor samt för framtiden bidra till nödiga utvidgningar därstädes för gemensamma ändamål.

4:o) Sedan frågan om öfvertagande och likviderande af hotellen i Rättvik och Orsa förkastats, föreslår Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, att marken, hvarå dessa hotell äro förlagda, afsöndras, samt att öfriga mellanhalvanden ordnas.

5:o) Gefle—Dala järnvägsaktiebolag yrkar, att Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag



jämlikt § 2 i tilläggskontraktet af den 15 september 1891 och § 12 i kontraktet af samma dag tillhandahåller Gefle—Dala järnvägsaktiebolag sådan handling, att inteckning å 400 000 kronor kan erhållas i järnvägarna Falun—Rättvik—Mora och Mora—Orsa.

6:o) Slutligen yrkar Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, att bostäder i Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags hus beredas för all den ordinarie personal, som erfordras för järnvägens Falun—Orsa skötsel och trafikering, samt att dessa bostadslägenheter med tillhörande ekonomitrymmen blifva i ungefärlig öfverensstämmelse med förut befintliga, och att, intill dess detta kommer till stånd, den kostnad, Gefle—Dala järnväg får vidkännas för denna personals inkvartering, gäldas af Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag.“

Styrelsen för Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag, som uttalade sig för önskvärdheten af ett ordnande af bolagens mellanhafvanden, erbjöd i skrifvelse af den 25 juni 1902 Gefle—Dala järnvägsaktiebolag uppgörelse på i nedannämnda moment upptagna villkor, dock under förutsättning, att *anbudet i sin helhet* af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag antoges:

“1:o) Af de 121 871: 33 kronor, som återstå oguldna af det i Gefle—Dala järnvägs räkning upptagna belopp 161 631: 46 kronor, betalas 107 599: 58 kronor utan ränta med villkor, att lagfarna äganderättshandlingar till Noreberg och Nygården, försedda med öfverlåtelse på Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag, öfverlämnas och redovisning för tilläfventyrs influten afkomst från Noreberg afgifves, hvarjämte, på sätt styrelsen redan den 31 maj 1900 medgifvit, vid arrendetidens slut erläggas de för arbeten till och med 1892 upptagna 14 271: 75 kronor, hvilka skolat godtgöras af samma bolag, enär Falun—Rättvik—Mora järnväg vid den under 1897 verkställda uppgörelsen mellan bolagen af deras mellanvarande affärer godtgjort Gefle—Dala järnväg ett lika stort belopp af kostnaden för de därmed afsedda arbeten.

2:o) De under 1901 utförda arbeten, uppgående till 35 399: 57 kronor, betalas likaledes utan ränta.

3:o) Kostnaden för godkända arbeten, som hädanefter utföras, skall betalas af Falun—Rättvik—Mora järnväg till Gefle—Dala järnväg med hälften året efter det arbetena blifvit af Gefle—Dala järnväg utförda, sedan däröfver förda räkenskaper blifvit i behörig ordning granskade och godkända, samt med återstående hälften vid arrendetidens slut.

4:o) Gefle—Dala järnväg åtager sig underhålla i fullgodt skick de utförda och blifvande nyanläggningarna.

5:o) Falun—Rättvik—Mora järnväg förbinder sig att icke lägga hinder i vägen för afsöndring af den mark, hvarå hotellen i Rättvik och Orsa äro förlagda, för såvidt sådan afsöndring lagligen kan äga rum utan kostnad, risk eller skada för Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag, mot den ersättning, som, därest godvillig uppgörelse icke kan träffas, blifver bestämd af gode män i enlighet med lagen om skiljemän.

6:o) Beträffande tillhandahållande af sådan handling, att inteckning må kunna erhållas i bolagets järnvägar för en summa af 400 000 kronor, som i händelse af arrendekontraktets brytande skola tillfalla Gefle—Dala järnväg såsom skadestånd, dock mot viss förmånsrätt för andra inteckningar, så afstår Gefle—Dala järnväg från detta anspråk, emedan sådana utgifter kunna förekomma, hvilka stå i samband med frågor, som beröra jämväl Gefle—Dala järnvägs eget intresse, samt styrelsen håller före, att ifrågavarande inteckning såväl numera saknar be-



tydelse för Gefle—Dala järnväg som äfven skulle lägga hinder i vägen för upptagande af ytterligare lån, därest sådant för nyanläggningar vid järnvägen skulle befinnas nödigt.

7:o) Gefle—Dala järnväg frånträder sitt yrkande, att Falun—Rättvik—Mora järnväg skall i större utsträckning, än som nu äger rum, tillhandahålla bostäder för den för järnvägens Falun—Mora skötsel och trafikering erforderliga personalen, då det mellan bolagen den 3 juni 1887 ingångna kontraktet med därtill gjordt tillägg den 15 september 1891 ej innehåller någon bestämmelse, innefattande åtagande af Falun—Rättvik—Mora järnväg att tillhandahålla bostadslägenheter med tillhörande ekonomiutrymme, samt Gefle—Dala järnväg och dess tjänstemän till Falun—Rättvik—Mora järnväg erlagt hyra för gården n:r 16 på kvarteret 27 och gården n:r 25 på kvarteret 17 i staden Falun till den 1 april 1898, då äganderätten till dessa gårdar genom köp öfvergått till Gefle—Dala järnväg.

8:o) Gefle—Dala järnväg skall från och med den 1 januari 1902 under den återstående tid, trafikkontraktet gäller, årligen erlægga till Falun—Rättvik—Mora järnväg i trafikafgift för bandelen Mora Noret—Mora 3 656: 25 kronor, hvilken afgift dock skall i mån af kostnader för jordlösen, nybyggnader och nyanläggningar vid bandelen höjas efter samma princip, som vid denna afgifts bestämmande följts, d. v. s. att nedlagda kostnader till ett belopp af 36 524 kronor motsvara en arrendeafgift af 937: 50 kronor, och förbinder sig Gefle—Dala järnväg att under arrendetiden underhålla bandelen med tillhörande anläggningar i samma ordning, som annan Falun—Rättvik—Mora järnväg tillhörig af Gefle—Dala järnväg arrenderad egendom.

9:o) Falun—Rättvik—Mora järnväg tillkommande andel af trafiköfverskottet skall af Gefle—Dala järnväg månatligen utbetalas till det förstnämnda bolaget i den mån, som sådant öfverskott uppkommit och blifvit genom Gefle—Dala järnvägs räkenskaper till beloppet känt, oberoende af andra affärer mellan bolagen.“

Då uppgörelsen genom de af de bägge bolagen gjorda yrkandena icke kommit något närmare sin lösning, beslöt Gefle—Dala järnvägsaktiebolags direktion vid sammanträde den 9 september 1902 att hos Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag hemställa, att frågan om och i hvad mån bolaget vore pliktigt att deltaga i kostnaderna för utvidgning af Falun station måtte få afgöras genom kompromiss, samt att, om afböjande svar härå erhöles, frågan måtte hänskjutas till Kungl. Maj:ts afgörande. Denna framställning behandlades af Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags styrelse på tvenne dess sammanträden utan resultat.

Emellertid hade utredning verkstälts, af Gefle—Dala järnväg, huru trafikeringskontraktets bestämmelse angående trafiköfverskottets fördelning skulle komma att verka för Gefle—Dala järnväg i och med trafikinkomstens ökning. Driftkostnadsprocenten vid järnvägen under åren 1893—1900 hade i medeltal utgjort 67,83 per år, och likväl hade Gefle—Dala järnväg icke påfört bandelen slitningskostnad eller hyreskostnad för transportmaterielen; skulle sådan ha debiterats, hade naturligen driftkostnadsprocenten blifvit ännu högre. Trafikinkomsten, som år 1893 var 228 332: 59 kronor, hade under årens lopp tämligen jämnt ökats, så att den år 1900 var 483 983: 98 kronor. Emellertid upptogs vid beräkningens utförande driftkostnaden endast till 65 procent af bruttotrafikinkomsten, och det visade sig då, att med en trafikinkomst af 445 000 kronor och 65 procents driftkostnad Gefle—Dala järnväg skulle hvarken ha vinst eller förlust på trafikeringen; utgjorde trafikinkomsten 500 000 kronor, hade Gefle—Dala järn-



väg en förlust af 8 250 kronor, som för hvarje 100 000 kronors ökad inkomst äfven ökades med 15 000 kronor. Anledningen härtill var den, att vid trafikkontraktets uppgörande under år 1887 hade man vid beräkning af den bruttoinkomst, som af det trafikerande bolaget först skulle uppnås, innan delning af trafiköfverskottet mellan de bägge bolagen skulle äga rum, utgått från en driftkostnadsprocent, något högre än den, som vid denna tidpunkt i allmänhet utgick vid järnvägarne. Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, som från början tecknat aktier i företaget för 250 000 kronor, ansåg nämligen, att någon vinst på *själfva trafikeringen* icke borde af bolaget beräknas, utan att endast den vinst, som den nya banan komme att tillföra den gamla genom ökad trafik, skulle vara tillräcklig för det af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag i banan nedlagda kapitalet. Emellertid steg driftkostnadsprocenten från år 1887 under årens lopp rätt afsevärdt.

På grund häraf men äfven af den anledningen, att man kände, att någon uppgörelse bolagen emellan på längre tid svårligen kunde komma till stånd, mognade efter hand den tanken, att Gefle—Dala järnvägsbolag borde söka förvärfva alla aktier i banan och sålunda bli ensam ägare af järnvägen. Verkställande direktören i Gefle—Dala järnvägsaktiebolag satte sig därföre i förbindelse med ordföranden i styrelsen, verkställande direktören och en af revisorerna i Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag i syfte att erhålla dessa personers medverkan till att Gefle—Dala järnvägsaktiebolag skulle kunna förvärfva kommunernas aktier i banan. Förslagsställarens, kapten C. F. Askers, tanke med köpet var, att aktieaffär i vanlig mening härigenom icke skulle ifrågakomma, d. v. s. att intet s. k. majoritetsköp skulle ske, utan att alla aktieägare inom viss tid skulle äga samma rätt att få sina aktier inlösta efter följande grunder, nämligen att de kommuner och enskilda, hvilka medverkat till Falun—Rättvik—Mora järnvägs bringande till stånd, skulle återfå sina därvid gjorda utlägg jämte 5 procents årlig ränta från utgången af sista inbetalningsåret 1889 till och med år 1902, d. v. s. aktiepriset, 100 kronor, jämte 13 års 5 procents ränta, 65 kronor, eller tillsammans 165 kronor per aktie. Efter samma beräkning skulle Orsa sockens skogsmedelsfonds aktier likvideras med 100 kronor per aktie jämte 11 1/2 års ränta à 2 procent, räknadt från midten af år 1892, då järnvägsbolaget erhöll lånet af Orsa skogsmedelsfond, och å hvilket lån Gefle—Dala järnvägsaktiebolag redan i ränta betalt 3 procent årligen. Af förut nämnda fyra personer träffades å sammanträde i Falun den 28 september 1902 en öfverenskommelse, genom hvilken representanterna för Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag förbundo sig att verka för att beslut fattades inom vederbörande kommuner om försäljning af deras aktier i Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag till ett pris af 165 kronor per styck utom för de 3 000 stycken aktier, som då ägdes af Orsa skogsmedelsfond, hvilka skulle gäldas med 123 kronor stycket, och skulle denna hembjudan ske inom 1 januari 1903 under villkor, att öfriga kommuner eller enskilda inom tre månader därefter skulle äga få sina aktier inlösta jämväl till 165 kronor per styck. Skulle laga beslut om försäljning icke hinna fattas inom den 1 januari 1903, så skulle inlösningsrätten gälla, intill dess sådant beslut i laga ord-



*J. Askers*



ning hunnit fattas och därefter till vederbörande inkommit. Sålunda hembjudna aktier skulle kontant likvideras inom den 1 april 1903.

Vid härefter gjord framställning till de aktieägarne kommunerna beslöto dessa att försälja sina aktier på föreslagna villkor.

Gefle—Dala järnvägsaktiebolags extra bolagsstämma den 17 januari 1903 fattade därpå, på framställning af bolagets direktion, beslut att inlösa till verkställande direktören kapt. C. F. Asker hembjudna 8 616 aktier i Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag, efter hvilket köp endast 541 återstodo att förvärfva för att Gefle—Dala järnvägsaktiebolag skulle vara ägare af samtliga aktier i företaget. Därjämte fick direktionen i uppdrag att söka förvärfva sagda resterande aktier.

Det pris, som betalades för aktierna, var:

3 000 stycken aktier à 123 kronor .....	369 000 kronor,
296 " " " 150 " .....	44 400 "
5 815 " " " 165 " .....	959 475 "
portoutlägg, räntegodtgörelse och andra utgifter för åvägbringandet af köpet.....	15 506 "
9 111 stycken aktier.	Summa 1 388 381 kronor.

Medelpriset per aktie vid det stora köpet var i rundt tal 152 kronor. Då bolaget redan förut ägde 3 664 stycken Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags aktier, hade det sålunda genom detta köp af 9 111 stycken blifvit ägare till 12 775 stycken, och vid denna tidpunkt, den 1 april 1903, återstod blott att förvärfva 46 stycken. Innehafvarne af dessa uppspårades med tillhjälp af aktieregisterboken, och en efter annan af dessa aktier inlöstes därpå, de tvenne sista den 12 december 1903.

#### *Västerdalsbanan.*

Den 12 september 1903 upphörde byggnadsarbetet å Falun—Västerdalarnes järnväg på den grund, att bolagets tillgängliga medel voro slut och all kredit stängd. Sedan försök att få de förutvarande aktieägarna att teckna preferensaktier strandat, gjordes hemställan till Gefle—Dala järnvägsaktiebolag att träda emellan. Genom öfverenskommelse mellan verkställande direktören för Gefle—Dala järnvägsaktiebolag å ena sidan samt verkställande direktören för Stora Kopparbergs Bergslags aktiebolag och ombud för Gefle stad och Falun stad å andra sidan inlöste verkställande direktören kapt. C. F. Asker Stora Kopparbergs Bergslags aktiebolags 2 500 aktier, Gefle stads 1 500 aktier och Falun stads 400 aktier för 10 kronor per aktie för att hembjuda samtliga till Gefle—Dala järnvägsaktiebolag och sålunda genom detta bolag få järnvägsbyggnaden fullbordad. Gefle—Dala järnvägsaktiebolags extra bolagsstämma den 15 december 1903 beslöt att inköpa förenämnda 4 400 stycken aktier för sammanlagdt 44 000 kronor och bemyndigade därjämte direktionen att, om tillfälle därtill erbjöde sig, inlösa öfriga utelöpande aktier i Falun—Västerdalarnes järnväg till 10 kronor per styck.

Numera är Gefle—Dala järnvägsaktiebolag ägare af 9 417 af samtliga 10 000 aktier i Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag.



## AFDELNINGSCHEFER.

*Trafikchefer.*

Ernst Mathias Peter von Vegesack, född 1820, underlöjtnant vid Gottlands nationalbeväring, kapten vid Kungl. Dalregementet, trafikchef <sup>15</sup>/<sub>3</sub> 1858—<sup>20</sup>/<sub>3</sub> 1861, sedermera kapten, major, öfverste i Nordamerikas förenta staters armé, öfverste och chef för Kungl. Hälsinge regemente, generalmajor och generalbefälhafvare i Femte militärdistriktet, brigadgeneral i Nordamerikas förenta staters armé, afled 1903.

Carl Johan Hyckert, född 1812, possessionat, trafikchef <sup>20</sup>/<sub>5</sub> 1861—<sup>1</sup>/<sub>7</sub> 1876, under tiden <sup>19</sup>/<sub>6</sub> 1865—<sup>2</sup>/<sub>6</sub> 1876 tillika verkställande direktör i Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, pensionerad, afled 1882.

Hjalmar August Nettelbladt, född 1842, nivellör vid statens järnvägsbyggnader, bokhållare, stationsinspektör, trafikdirektörsassistent vid statens järnvägar, trafikchef <sup>15</sup>/<sub>7</sub> 1876—<sup>31</sup>/<sub>12</sub> 1901, pensionerad, sedermera kamrerare i Svenska järnvägsföreningen, ombudsman i Enskilda järnvägars olycksfallsförsäkringsförening och järnvägsassuransförening.



*Ernst von Vegesack*

*Administrativa afdelningen.**Kamrerare.*

Daniel Herlenius, född 1819, bokhållare, sågverksinspektör, skogsförvaltare, bruksförvaltare, kamrerare <sup>14</sup>/<sub>1</sub> 1856—<sup>31</sup>/<sub>12</sub> 1891, kassör <sup>1</sup>/<sub>1</sub> 1892—<sup>31</sup>/<sub>12</sub> 1895, pensionerad, afled 1905.

Bernhard Samuel Hagberg, född 1858, stationsskrifvare, byråbokhållare vid Uppsala—Gefle järnväg, stationsskrifvare, kontorsskrifvare å kontrollkontoret, bokhållare å trafikchefsexpeditionen, andre kontrollör vid Gefle—Dala järnväg, kamrerare <sup>1</sup>/<sub>1</sub> 1892—<sup>31</sup>/<sub>12</sub> 1908, byrådirektör <sup>1</sup>/<sub>1</sub> 1909.

*Trafikafdelningen.**Trafikdirektör.*

Albert Oskar Ludvig Kamph, född 1868, stationsskrifvare, byråassistent å trafikdirektörsexpeditionen vid Bergslagens järnvägar, kontrollör, trafikchef vid Norra Södermanlands järnväg, trafikdirektör <sup>1</sup>/<sub>1</sub> 1902.



*A. O. Kamph*

*Banafdelningen.**Baningenjörer.*

Gustaf Arvid Lilliehöök, född 1829, ingenjör vid järnvägsbyggnaden, löjtnant vid Kungl. Värmlands fältjägarregement, baningenjör <sup>14</sup>/<sub>3</sub> 1859—<sup>22</sup>/<sub>3</sub> 1861, sedermera major vid Kungl. Värmlands fältjägarregement, ledamot af bolagets direktion.

Nils Soneson, född 1825, filosofie doktor, ingenjör vid järnvägsbyggnaden, baningenjör <sup>23</sup>/<sub>3</sub> 1861—<sup>16</sup>/<sub>12</sub> 1863, sedermera ingenjör vid åtskilliga järnvägsbyggnader, trafikchef vid Halmstad—Nässjö järnväg, baningenjör och kassör vid Helsingborg—Rå—Ramlösa järnväg, afled 1900.



Christian Larsson, född 1832, ingenjör vid järnvägsbyggnaden, milkkontrollör, baningenjör  $17/12$  1863— $30/10$  1865, sedermera åter milkkontrollör, afled 1888.

Fredrik Victor Crona, född 1835, tjänsteman vid järnbruk, baningenjör  $1/11$  1865— $31/3$  1896, pensionerad.

Johan Alfred Undén, född 1852, nivellör och stationsingenjör vid järnvägsbyggnader, verkställt undersökningar för järnvägar, landsvägar, kanaler, flottleder, vattenledningar, stadsplaner m. m., baningenjör  $28/4$  1877— $15/9$  1901, sedermera bandirektör, se nedan.

*Bandirektörer.*

Carl Haqvin Fogelberg, född 1869, biträdande ingenjör, afdelningsingenjör vid statens järnvägsbyggnader, vid Gefle stads byggnadskontor, löjtnant i Kungl. väg- och vattenbyggnadskåren, kontrollerande ingenjör vid åtskilliga järnvägsbyggnader, arbetschef vid Holje—Olofström järnvägsbyggnad, bandirektör  $1/2$  1899— $15/9$  1901, sedermera verkställande direktör och chef vid Blekinge kustbanor samt vid Stockholm—Rimbo järnvägar, kapten i Kungl. väg- och vattenbyggnadskåren.

Johan Alfred Undén, se ofvan, bandirektör  $15/9$  1901.

*Maskinafdelningen.*

*Maskiningenjörer.*

Theodor Hwasser, född 1820, ingenjör vid järnvägsbyggnaden, maskiningenjör  $14/3$  1859— $31/12$  1874, sedermera verkställande direktör i bolaget, pensionerad, afled 1887.

Hjalmar Hugo Lilliehöök, född 1845, verkstadsingenjör i Amerika, maskiningenjör  $1/1$  1875— $15/11$  1876, sedermera öfverdirektör och chef för mariningenjörkåren och för Kungl. marinförvaltningens ingenjörafdelning.

Carl Richnau, född 1841, verkställare och disponent, maskiningenjör  $1/1$  1877— $13/10$  1898, då han afled.

Karl Adolf Markman, född 1859, verkställare vid statens järnvägar, maskiningenjörssassistent vid Gefle—Dala järnväg, maskiningenjör  $1/11$  1898— $31/12$  1899, sedermera maskindirektör, se nedan.

Fritz Otto Abraham Nordström, född 1873, praktiserat vid verkstäder i Sverige, Tyskland och Amerika, maskiningenjör  $1/3$  1900, chef för maskinafdelningen  $14/3$  1906.

*Maskindirektör.*

Karl Adolf Markman, se ofvan, maskindirektör  $1/1$  1900— $31/3$  1905, pensionerad.



*Johan Alfred Undén*



*Karl Adolf Markman*



**TILLGÅNGAR OCH SKULDER.**

I nedanstående tablåer öfver tillgångar och skulder den sista december 1859 och första januari 1909 äro de *verkliga* kostnaderna intagna, hvadan sålunda hänsyn icke är tagen till de värden, som i bolagets bok uppkommit, sedan afskrifningar gjorts och fonder bildats.

Respektive anläggnings- och anskaffningskostnader visa sålunda den *verkliga* utgjorda kostnaden, d. v. s. storleken af de kapital, hvilka vid respektive banbyggnader användts för utförandet af själfva banorna med jordlösen, broar, husbyggnader, telegrafledning, stängsel och rullande materiel m. m. äfvensom kostnaden för under årens lopp sedermera nyuppförda byggnader, inklusive hotellbyggnader, nybyggda växel- och bispår, telegraf- och telefonledningar, signaleringsinrättningar och belysningsanläggningar, nyanskaffad rullande materiel och verkställda markförvärf m. m. d. Från sammanlagda summan af alla dessa utgifter är afdragen ursprungliga kostnaden för de spår, hvilka blifvit borttagna, de husbyggnader, hvilka borttrifvits, den rullande materiel, hvilken såsom utjänt eller fördärfvad slopats, äfvensom de bidrag till stationsanläggningar eller stationstillbyggnader, som tillstötande banor erlagt för anslutningsrätt.

Naturligen äro i dessa anläggnings- och anskaffningskostnader icke intagna kostnaderna för vare sig underhåll eller sådana förändringar, hvilka icke ökat kapitalvärdet.

Sålunda uträknad är anläggningskostnaden för Gefle—Dala järnvägar med rullande materiel den 1 januari 1909 86 100 kronor per kilometer af banans längd. Vid en så gammal bana med så utvecklad trafik som Gefle—Dala järnvägar bör man emellertid vid uträkningen af anläggningskostnad per kilometer äfven taga hänsyn till anläggningskostnaden för de stora växlingsbangårdarne, de omfattande systemen för hamn- och magasinsspåren, den betydande längden af utlagda stickspår, för hvilka alla spårordningars trafikerande Gefle—Dala järnvägsaktiebolags rullande materiel användes. Beräknas sålunda anläggningskostnaden per kilometer af banornas sammanlagda spårlängd, utgör densamma 61 100 kronor.

Gefle—Dala järnvägsaktiebolag äger alla aktier i de järnvägar, hvilka af bolaget trafikeras, utom 583 stycken aktier i Falun—Västerdalarnes järnväg för ett nominellt pris af 58 300 kronor.

Såsom skulder äro i nedanstående tablåer upptagna endast bolagens kontanta skulder i obligations- och reverslån äfvensom räkningsskulder, hvadan sålunda hvarken aktiekapitalen eller bokförda fonder äro i dessa tablåer beräknade som skulder.

*Den 31 december 1859.*

*Tillgångar:*

Anläggningskostnad för bana med husbyggnader m. m. ....	4 877 576: —
Anskaffningskostnad för rullande materielen .....	702 442: —
„ „ „ förråd och inventarier .....	156 705: —
Kostnad för påbörjade men ej fullbordade arbeten .....	170 406: —
Diverse fordringar .....	45 757: —
Kassan .....	1 508: —
	<hr/>
Summa kronor	5 954 394: —



<i>Skulder:</i>	
Första statslånet .....	2 400 000: —
Andra       " .....	600 000: —
Diverse skulder .....	554 394: —
	<u>3 554 394: —</u>
Tillgångar öfver skulder = aktieägarnes kapital .....	2 400 000: —

*Den 1 januari 1909.*

<i>Tillgångar:</i>	
Anläggningskostnad för bana med husbyggnader m. m.....	19 621 201: —
Anskaffningskostnad för rullande materielen .....	5 968 733: —
"       " inventarier .....	690 986: —
"       " förbrukningsartiklar i förråd .....	506 674: —
	<u>1 197 660: —</u>
Nominella värdet å aktier i andra företag än Rättviks- och Västerdalsbanorna...	166 900: —
Diverse fordringar .....	532 126: —
Kassorna .....	61 715: —
	<u>Summa kronor 27 548 335: —</u>

<i>Skulder:</i>	
4 procents obligationslånet .....	1 226 500: —
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "       " .....	1 877 000: —
5 "       " .....	340 000: —
4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> "       reverslånen .....	5 900 000: —
Diverse skulder .....	358 702: —
	<u>9 702 202: —</u>
Tillgångar öfver skulder .....	17 846 133: —



## BOKFÖRING, KASSA OCH KONTROLL.



En väl ordnad bokföring är inom hvarje affärsverksamhet det enda medlet att kunna följa affärens gång och få full kännedom om utgifternas förhållande till inkomsterna, hvilket gifvetvis är ett viktigt villkor för verksamhetens framgång icke blott i ekonomiskt afseende utan äfven i fråga om rörelsens utveckling i dess enskildheter. Är affären af stor omfattning, då är det af betydelse, att bokföringen inrättas på ett sådant sätt, att inkomsterna och utgifterna blifva systematiskt specialiserade, så att hvarje olika gren af rörelsen kan i bok-

föringen bilda ett helt för sig. Genom en öfverskådligt uppställd bokföring kan sålunda en klar öfverblick öfver affärens gång, skötsel och säkerhet när som helst vinnas.

Vid en järnväg, där så många olika affärgrenar äro sammanförda inom en enda ram, exempelvis fullständig verkstadsrörelse, väg- och brounderhåll, husbyggnadsarbeten, trafikrörelse, telegraf, kontorsarbeten inom olika grenar m. m., och hvarest sålunda bokföringen måste bli ganska komplicerad, är det af högsta vikt, att densamma sker enhetligt de olika afdelningarne emellan, att sammanföring göres för hvarje månad, och att månadsafslutning sker fortast möjligt och helst på bestämd tid månatligen. På så sätt kan en jämförelse snabbt och säkert göras dels mellan olika månader och dels för samma månad olika år och affärens gång sålunda lätteligen öfverblickas. Den erfarenhet, som därigenom vinnes, kan väsentligt bidra till inkomsternas höjande och utgifternas minskande i ett eller flera fall. Till bokföringen hör också en på lämpligt sätt väl utarbetad statistik.

#### *Inkomsternas bokföring och redovisning.*

Stationernas trafikräkenskaper hafva allt ifrån järnvägens början förts ungefär på enahanda sätt, d. v. s. dels under bestämda inkomstitlar och dels så, att dessa titlar varit i det stora hela desamma under hela tiden, hvarigenom vunnits, att jämförelser mellan olika slags trafikinkomster lätteligen kunnat göras. Från början och ända till år 1878 uppgjordes stationsredovisningarne hvar tionde dag, och ingingo desamma till kontrollkontoret, ända till dess järnvägen kom i samtrafik med andra banor, den 1:sta, 11:te och 21:sta hvarje månad; men sedan järnvägen år 1877 fått anslutning med främmande järnvägar, och då sålunda personbiljetter direkt såldes och gods omedelbart expedierades till andra banors stationer, insändes redovisningen den 5:te, 15:de och 25:te månatligen. Denna redovisning benämndes "tiodagsredovisning". Från och med år 1878 ändrades perioden sålunda, att i stället för redovisning hvar tionde dag fastställdes s. k. "femtondagsredovisning", som insändes den 7:de och 22:dra hvarje



månad. En ny ändring skedde 1885, i det att stationerna sedan dess uppgöra sina inkomstredovisningar endast en gång i månaden. Nu benämnes redovisningen alltså "månadsredovisning". Denna ingår till kontrollkontoret med en del den 3:dje och det öfriga den 10:de följande månad.

**GEFLE-DALA JÄRNVÄG.**  
**Trafik-Sammandrag.**

År 1877.

*Trafikåret	P E N N I N G S R E D O V I S N I N G												SÄSÅNS RÄKNING		DAGS RÄKNING		MÅNADS RÄKNING		ÅRS RÄKNING		SÄSÅNS RÄKNING		DAGS RÄKNING		MÅNADS RÄKNING		ÅRS RÄKNING						
	INKOMST	UTGIFTER	NETTO	INKOMST	UTGIFTER	NETTO	INKOMST	UTGIFTER	NETTO	INKOMST	UTGIFTER	NETTO	INKOMST	UTGIFTER	NETTO	INKOMST	UTGIFTER	NETTO	INKOMST	UTGIFTER	NETTO	INKOMST	UTGIFTER	NETTO	INKOMST	UTGIFTER	NETTO	INKOMST	UTGIFTER	NETTO			
Januari månad	11 30 58	37 46	26 18	11 30 58	37 46	26 18	11 30 58	37 46	26 18	11 30 58	37 46	26 18	11 30 58	37 46	26 18	11 30 58	37 46	26 18	11 30 58	37 46	26 18	11 30 58	37 46	26 18	11 30 58	37 46	26 18	11 30 58	37 46	26 18	11 30 58	37 46	26 18
Februari	12 30 58	38 46	27 18	12 30 58	38 46	27 18	12 30 58	38 46	27 18	12 30 58	38 46	27 18	12 30 58	38 46	27 18	12 30 58	38 46	27 18	12 30 58	38 46	27 18	12 30 58	38 46	27 18	12 30 58	38 46	27 18	12 30 58	38 46	27 18	12 30 58	38 46	27 18
Mars	13 30 58	39 46	28 18	13 30 58	39 46	28 18	13 30 58	39 46	28 18	13 30 58	39 46	28 18	13 30 58	39 46	28 18	13 30 58	39 46	28 18	13 30 58	39 46	28 18	13 30 58	39 46	28 18	13 30 58	39 46	28 18	13 30 58	39 46	28 18	13 30 58	39 46	28 18
April	14 30 58	40 46	29 18	14 30 58	40 46	29 18	14 30 58	40 46	29 18	14 30 58	40 46	29 18	14 30 58	40 46	29 18	14 30 58	40 46	29 18	14 30 58	40 46	29 18	14 30 58	40 46	29 18	14 30 58	40 46	29 18	14 30 58	40 46	29 18	14 30 58	40 46	29 18
Maj	15 30 58	41 46	30 18	15 30 58	41 46	30 18	15 30 58	41 46	30 18	15 30 58	41 46	30 18	15 30 58	41 46	30 18	15 30 58	41 46	30 18	15 30 58	41 46	30 18	15 30 58	41 46	30 18	15 30 58	41 46	30 18	15 30 58	41 46	30 18	15 30 58	41 46	30 18
Juni	16 30 58	42 46	31 18	16 30 58	42 46	31 18	16 30 58	42 46	31 18	16 30 58	42 46	31 18	16 30 58	42 46	31 18	16 30 58	42 46	31 18	16 30 58	42 46	31 18	16 30 58	42 46	31 18	16 30 58	42 46	31 18	16 30 58	42 46	31 18	16 30 58	42 46	31 18
Juli	17 30 58	43 46	32 18	17 30 58	43 46	32 18	17 30 58	43 46	32 18	17 30 58	43 46	32 18	17 30 58	43 46	32 18	17 30 58	43 46	32 18	17 30 58	43 46	32 18	17 30 58	43 46	32 18	17 30 58	43 46	32 18	17 30 58	43 46	32 18	17 30 58	43 46	32 18
Augusti	18 30 58	44 46	33 18	18 30 58	44 46	33 18	18 30 58	44 46	33 18	18 30 58	44 46	33 18	18 30 58	44 46	33 18	18 30 58	44 46	33 18	18 30 58	44 46	33 18	18 30 58	44 46	33 18	18 30 58	44 46	33 18	18 30 58	44 46	33 18	18 30 58	44 46	33 18
September	19 30 58	45 46	34 18	19 30 58	45 46	34 18	19 30 58	45 46	34 18	19 30 58	45 46	34 18	19 30 58	45 46	34 18	19 30 58	45 46	34 18	19 30 58	45 46	34 18	19 30 58	45 46	34 18	19 30 58	45 46	34 18	19 30 58	45 46	34 18	19 30 58	45 46	34 18
Oktober	20 30 58	46 46	35 18	20 30 58	46 46	35 18	20 30 58	46 46	35 18	20 30 58	46 46	35 18	20 30 58	46 46	35 18	20 30 58	46 46	35 18	20 30 58	46 46	35 18	20 30 58	46 46	35 18	20 30 58	46 46	35 18	20 30 58	46 46	35 18	20 30 58	46 46	35 18
November	21 30 58	47 46	36 18	21 30 58	47 46	36 18	21 30 58	47 46	36 18	21 30 58	47 46	36 18	21 30 58	47 46	36 18	21 30 58	47 46	36 18	21 30 58	47 46	36 18	21 30 58	47 46	36 18	21 30 58	47 46	36 18	21 30 58	47 46	36 18	21 30 58	47 46	36 18
December	22 30 58	48 46	37 18	22 30 58	48 46	37 18	22 30 58	48 46	37 18	22 30 58	48 46	37 18	22 30 58	48 46	37 18	22 30 58	48 46	37 18	22 30 58	48 46	37 18	22 30 58	48 46	37 18	22 30 58	48 46	37 18	22 30 58	48 46	37 18	22 30 58	48 46	37 18
	185 30 58	585 46	126 18	185 30 58	585 46	126 18	185 30 58	585 46	126 18	185 30 58	585 46	126 18	185 30 58	585 46	126 18	185 30 58	585 46	126 18	185 30 58	585 46	126 18	185 30 58	585 46	126 18	185 30 58	585 46	126 18	185 30 58	585 46	126 18	185 30 58	585 46	126 18

H. H. H. H.

Sammandrag af Gefle-Dala järnvägs trafikjournal för år 1859.

Till år 1877 insände stationerna äfven de uppburna penningmedlen eller den s. k. "remissen" endast 3 gånger i månaden, och dessa penningmedel inlades i särskildt kuvert i samma med lås försedda väska, som innehöll stationens redovisningshandlingar och insamlade biljetter. Äfven från år 1877 fortfor remissen att ingå endast 3 gånger i månaden, nämligen den 5:te, 15:de och 25:te, men med den ändring, att härför användes särskilda för ändamålet konstruerade skinnpungar med lås af samma utseende som de, hvilka ännu brukas, inlagda i en därtill anordnad s. k. "uppbördskista". Tiden för remissens insändande till kassakontoret ändrades från och med den 1 januari 1896 sålunda, att densamma skulle insändas 5 gånger i månaden, nämligen den 1:sta, 7:de, 13:de, 19:de och 25:te, och från och med den 1 april 1903 och fortfarande ingår den 9 gånger i månaden, nämligen den 1:sta, 4:de, 7:de, 10:de, 14:de, 19:de, 22:dra, 25:te och 28:de.

Under den tid, då redovisningen insändes från stationerna hvar tionde eller hvar femtonde dag, kunde kontrollkontoret ha räkenskapen öfver trafikinkomsterna färdig under följande månad och sålunda utsända trafikrapporten 10 à 12 dagar tidigare än nu, då trafikrapporten är färdig först den 12:te i andra månaden efter den månad, som redovisningen omfattat.

De influtna s. k. "diverse inkomster", hvarmed menas hus-, vagn- och lokomotivhyror, arrenden och af höskörd influtna medel eller ock inkomster af bland annat ångbåt, ångkranar, gas- och elektricitetsverk, hvilka samtliga redovisningar icke ingå i trafikräkenskaperna och sålunda icke blifva af kontrollkontoret kontrollerade, insändas äfven direkt till kassakontoret men kontrolleras i kamrerarekontoret. De hafva under årens lopp intill år 1892 bokförts olika. Somliga år hafva de upptagits i räkenskaperna som diverse inkomster, andra år hafva de krediterats vissa utgiftskonton, och slutligen åter under andra år har en del upptagits som diverse inkomster och en annan del krediterats utgiftskonton. Från och med år 1892 finnas



emellertid äfven de diverse inkomsterna särskildt bokförda under bestämda inkomstitlar, hvadan det sålunda från och med omnämnda år är möjligt att se bolagets alla inkomster specificerade under bestämda titlar.

*Utgifternas bokföring och hufvudbokföringen.*

Bokföringen af utgifterna försiggick icke blott under järnvägens byggnadstid utan äfven under dess första tjugufem å trettio trafikår på samma sätt, som handels- eller bruksbokföringen vid denna tid var ordnad. Sålunda nyttjades kassabok, journal, memorial, reskontra och hufvudbok som egentliga bokföringsböcker samt vid sidan af dessa konceptkassabok och en eller annan antecknings- och fördelningsbok. I de egentliga bokföringsböckerna funnos ett betydligt antal personliga konton och afräkningar. Vissa tjänstemän vid järnvägen och större leverantörer hade sina särskilda konton. Bruks- och affärsfirmor, som fraktade å banan och försålde effekter till bolaget, hade också sina konton med afräkningar, hvaremot de betydande driftkostnaderna voro sammanförda å följande fyra konton: "diverse utgifters konto", "banomkostnaders konto", "trafikomkostnaders konto" och "mekaniska verkstadens och rullande materielens konto". En fördelning af kostnaderna å dessa konton gjordes visserligen å vederbörande afdelnings expedition å lösa ark eller i anteckningsböcker, men i själfva hufvudbokföringen funnos de icke införda, och de nyssnämnda anteckningarne äro icke heller bevarade. Dessutom ledo dessa anteckningar af det felet, att de icke voro uppgjorda efter något bestämt system, som möjliggjorde jämförelser för samma slags utgifter olika år emellan. Anteckningarne gjordes nämligen vanligtvis allt efter hvarje års behof. Det visade sig också framdeles, att detta bokföringssätt icke var tillfyllest för att kunna göra de utredningar och uträkningar, som allt emellanåt fordrades. Sedan järnvägen kommit i samtrafik med andra banor och föreningsstationerna sålunda blifvit gemensamma, blefvo dessa svårigheter ännu mera i ögonen fallande. Men att ställa en bokföring af så vidsträckt omfattning som en järnvägs i system kräfver vidlyftigt arbete och stor uthållighet och göres vanligen icke, förrän det visat sig vara absolut nödvändigt.

När Rättviksbanans byggande blef bestämdt, tog man för aldeles afgjort, att Gefle—Dala järnväg skulle komma att trafikera densamma, hvilket också blef fallet. Man måste sålunda rusta sig för denna trafikering, och för detta ändamål uppgjordes bland annat en tabell för "litterering af inkomster och utgifter vid Gefle—Dala järnväg att gälla till efterrättelse från den 1 januari 1887". Denna littereringstabell, som var ganska sammandragen och ofullständig, användes emellertid endast vid afdelningarnes bokföring men icke vid själfva hufvudbokföringen. Den blef för öfrigt ganska kortlivad, enär den brukades endast 5 år, men åtskillig erfarenhet hämtades emellertid af densamma.

Från och med 1892 års början tillämpades en ny, mycket fullständig littereringstabell, som med någon mindre förändring sedan användts hela tiden. Samtidigt infördes fullständig kolumnbokföring. Bokföringsböckerna bestå sedan den tiden af kassabok på kolumner, inkomstjournal och utgiftsjournal, likaledes på kolumner, samt hufvudbok. Månadsbokföring infördes äfven för diverse till trafik icke hänförliga inkomster och för utgifter. Kassa- och bokslutsrapporter utskrifvas från denna tid månatligen, hvadan sålunda från år 1892 icke blott järnvägens







## FÖRENINGSTATIONERNA.



nda till slutet af år 1875 hade Gefle—Dala järnväg icke någon förbindelse med andra järnvägar. Vid den tidpunkten erhöil emellertid järnvägen ungefär samtidigt anslutning i Falun med Bergslagernas järnvägar och i Storvik med statsbanan, och därefter tillkom genom centralstationen i Gefle anknjtning med Uppsala—Gefle järnväg. Någon bestämd princip för uppgörande af aftal om dels den anslutningsafgift, som skulle af den främmande banan erläggas för förmånen att för sin trafik få tillgodogöra sig befintliga stationsanläggningar

å föreningsstationen ifråga, och dels de afgifter, som månatligen borde erläggas för den gemensamma trafikskötseln å föreningsstationen, fanns då icke fastställd hvarken vid statsbanorna eller vid någon af de enskilda järnvägarne. Det gällde sålunda nu för Gefle—Dala järnväg att utan någon erfarenhet söka uppgöra dessa öfverenskommelser på ett för de båda banorna så rättvist sätt som möjligt. Att detta emellertid icke tillfullo lyckades, visade sig framdeles. Man finner nämligen, att i aftalen saknades den särdeles viktiga bestämmelsen om skyldighet för den anslutande banan att bidra till kommande utvidgningar och förändringar af stationen för gemensamma ändamål. Icke heller finnes i allmänhet intagen någon föreskrift om uppsägning af öfverenskommelsen i hvad den rör sättet för trafikens skötsel å stationen samt afgifterna därför. Dessa och äfven andra brister i aftalens affattande kunde ju orsaka, att tvister i ett eller annat afseende lätteligen kunde uppstå. Det visade sig ock, att den ägande banan i allmänhet blef lidande på grund af öfverenskommelsens ofullständighet. Vid statens järnvägar gjordes en dylik erfarenhet, och riksdagens revisorer år 1893 anmärkte också detta samt gjorde i sin berättelse öfver statsverkets tillstånd och förvaltning framställning om revision i vissa uppgifna aftal i syfte att ernå rättvisare afvägda och för staten fördelaktigare villkor, än hvad som redan öfverenskommit. Den 31 oktober 1896 stadgade Kungl. Maj:t allmänna grunder för bestämmande af de enskilda järnvägarnes afgifter för begagnande af statsbanestation, och ansågos vid denna tidpunkt dessa grunder vara väl afvägda, hvarföre Gefle—Dala järnvägs direktion tämligen snart därefter inledde underhandlingar med de angränsande banornas styrelser om revision af vederbörande öfverenskommelser i hufvudsaklig öfverensstämmelse med ofvan återopade af Kungl. Maj:t stadgade grunder. Dessa framställningar ledde äfven till resultat några år senare. De gamla öfverenskommelserna omarbetades sålunda efterhand, och de nya, som sedermera träffats, äro, likväl med undantag i vissa delar af öfverenskommelsen med Dala—Hälsinglands järnväg i Orsa, uppgjorda på hufvudsakligen följande villkor:



*att* den ersättning, en järnväg bör utgifva för rätten till gemensamt begagnande af en föreningsstation, skall vara af tvåfaldig art, nämligen *dels* en ersättning för en gång, motsvarande förmånen för järnvägen att erhålla anslutning till stationen, och *dels* en årligen återkommande ersättning, motsvarande förmånen för järnvägen att få sin trafik å stationen ombesörjd genom den stationsägande förvaltningen;

*att* ersättningen för en gång skall utgå under den form, att den anslutande banan tillförbindes att *dels* erlægga en viss procent af kostnaden för stationen, sådan den befines vid anslutningen, *dels* gälda samtliga af anslutningen föranledda kostnader, med skyldighet därjämte för banan att vid blifvande utvidgningar af stationen för gemensamma ändamål deltaga i *fulla* beloppet af de kostnader, som häraf förorsakas, efter det förhållande, hvori den anslutande banans trafik vid stationen står till hela trafiken därstädes, beräknadt på sätt som angående samma förhållande i afseende å förvaltningsbidraget i egentlig mening nedan sägs;

*att* den årligen återkommande afgiften skall utgå under tre särskilda titlar, nämligen *dels* såsom förvaltningsbidrag i egentlig mening, *dels* såsom bidrag till kostnaden för underhåll af lokaler och i öfrigt gemensamt begagnade anläggningar vid stationen och *dels* såsom bidrag till kostnaden för ombesörjande af vagnväxling vid stationen medelst särskildt växellokomotiv eller såsom sådant använt reservlokomotiv;

*att* det egentliga förvaltningsbidraget skall bestämmas i den ordning, att, sedan från stationskostnaden — d. v. s. trafikafdelningens utgifter för personalens aflöning samt förbrukning af materialier och underhåll af inventarier — under ett år dragits kostnaden för nattjänst och annan tjänstgöring, som å stationen kan erfordras allenast för endera banans räkning, den anslutande banan skall deltaga i återstående kostnadsbeloppet i det förhållande, hvori samma banas trafik å stationen står till hela trafiken därstädes, hvilket bör beräknas med hänsyn till

- 1:o antalet ankomna och afsända tåg;
- 2:o antalet till- och afkopplade godsvagnar;
- 3:o antalet il- och fraktgodsexpeditioner och
- 4:o antalet försålda personbiljetter å hvardera banan,

allt under samma år sålunda, att medeltalet tages af de fyra olika tal, som vid beräkningen erhållits för betecknande af den anslutande banans andel i trafiken, börande bidraget, som må lämpligen afrundas, fastställas att årligen utgå under en tid af fem år, hvarvid till grund för fixeringen skall läggas förhållandena under året näst före femårsperiodens början; dock att i vederbörande skriftliga aftal intages förbehåll om revision af bidraget äfven under femårsperioden, därest någon omständighet mellankommer, hvilken högst väsentligt ändrar trafikförhållandena vid stationen;

*att* bidraget till kostnaden för underhåll af gemensamt begagnade lokaler och anläggningar skall, likaledes fixerad för femårsperiod, bestämmas efter banans andel i stationens trafik, fastställd på sätt för det egentliga förvaltningsbidragets beräknande föreskrifvits, och att det kostnadsbelopp, som lägges till grund för beräkningen, skall utgöra medeltalet af fulla



beloppet af underhållskostnaden för de fem år, som närmast föregått den femårsperiod, för hvilken fixeringen äger rum, med iakttagande jämväl i fråga om underhållsbidraget af sådant förbehåll om revision under löpande femårsperiod, som i fråga om det egentliga förvaltningsbidraget föreskrifvits;

*att* afgift för begagnandet af vid föreningsstation placeradt, endera banan tillhörigt växlingslokomotiv eller såsom sådant användt reservlokomotiv skall af den andra banan erläggas sålunda, att kostnaden för lokomotivet under ett år fördelas mellan banorna efter antalet till- och afkopplade godsvagnar, hvarefter det såsom den andra banans andel sålunda erhållna beloppet fastställles att årligen utgå under en tid af tre år, därvid till grund för fixeringen läggas förhållandena under året närmast före treårsperiodens början.

En framställning rörande de olika anslutningsstationernas vid Gefle—Dala järnvägar tillkomst såsom sådana samt öfversikt af de öfverenskommelser, som träffats, meddelas här.

#### GEFLE STATION.

Sedan Kungl. Maj:t den 12 januari 1872 fastställt plan för Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolag, enligt hvilken plan nämnda järnväg skulle komma att med sin norra ändpunkt anknyta Gefle och samband därjämte åstadkommas med Gefle—Dala järnväg i Gefle stad, gjorde styrelsen för Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolag dels till stadsfullmäktige i Gefle, dels till Gefle—Dala järnvägsaktiebolags direktion framställning om att en sammanbindningsbana måtte anläggas mellan Uppsalabanans bangård i söder och Gefle—Dala banan i närheten af östra Esplanadens norra ände, att ett gemensamt stationshus måtte anläggas utmed sammanbindningsbanans hufvudspår, men att hvardera bolaget skulle hafva hvar sin godsstation. Gefle—Dala järnvägsaktiebolag godkände framställningen, och sedan stadsfullmäktige gjort vissa bestämmelser i hvad rörde anläggningens utförande, förenades södra och norra stationen under år 1875 *dels* med ett enkelt spår i rak linje från södra Islandsgatan utefter Esplanadgatan med enkelspårig svängbro öfver Gafleån, *dels* med föreningsspår från södra änden af den blifvande personstationens östra spår öfver den till salutorg



Gefle station under åren 1877—1900.



afsedda öppna platsen mellan Lillån och varumagasinerne till Gefle—Dala banans lokomotiv-stall. Centralstationsanläggningen utfördes under åren 1876—1877, och byggnaden togs i användning den 15 november 1877. För åstadkommande af denna sammanslutning hade mellan de bägge järnvägsbolagen upprättats följande öfverenskommelse:

”Sedan styrelsen för Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolag uppdragit åt dess verkställande direktör kaptenen C. W. Gripenberg, öfveringenjören majoren C. Adelsköld och styrelseledamoten greve Otto Cronstedt att å styrelsens vägnar med herrar stadsfullmäktige i Gefle och direktionen för Gefle—Dala järnväg, eller af desse utsedde särskilde kommitterade öfverlägga och besluta om alla de frågor, som afse ordnande af bangårdar och spår för förnämnda bolags bana inom Gefle stads område, samt på gifven anledning nämnde herrar å nedanstående tid sammanträd i Gefle med styrelsen för Gefle—Dala järnväg, grosshandlanden P. Murén, trafikchefen C. Hyckert, och borgmästaren J. W. Petre för träffande af de aftal, som med afseende på sistnämnda bolag äro i förevarande fall nödige; så ock efter det därvid under öfverläggning kommit såväl det af särskilde, af stadsfullmäktige i Gefle utsedde kommitterade i ämnet afgifne förslag, som afven ett genom styrelsens för Gefle—Dala järnväg försorg upprättadt, därifrån i vissa afseenden afvikande projekt, afslutades emellan de särskilda kontrahenterna följande öfverenskommelse:

1:o) På norra sidan om Gefleån, i riktning af den genom Uppsala—Margrethill bolagets försorg och på dess bekostnad anläggande bro öfver ån, anbringas mellan Strand- och Drottninggatorna en gemensam passagerarstation med därtill erforderliga byggnader i hufvudsaklig öfverensstämmelse i afseende på storleken med det därför upprättade och af kontrahenterna nu granskade förslag.

2:o) Gefle—Dala järnvägsbolag åtager sig anläggandet och bekostandet af ifrågakvarande station med därtill hörande byggnader och därinom nödige spår likasom af ett sammanbindningsspår så väl emellan förbemälte station och Gefle—Dala järnvägs västerut gående hufvudspår som emellan stationen och ofvanberörde bro.

3:o) Å halfva det belopp, hvartill kostnaden uppgår för anläggningen och uppbyggandet af oförmälte station med därinom belägne spår samt sammanbindningsspåren emellan stationen och bron å ena sidan samt stationen och Gefle—Dala järnvägs hufvudspår västerut å den andra äfvensom expropriationen af därför erforderlig mark, förbinder sig Uppsala—Margrethill bolaget att för all framtid erlägga ränta till Gefle—Dala järnvägsbolag efter fem procent om året.

4:o) Kostnaden för underhållet af ofvannämnda hus och spår, hvilka förblifva Gefle—Dala järnvägsbolags tillhörighet, samt för stationen i allmänhet, lika som ock för trafikens besörjande därstädes och på sammanbindningsspåren med därför nödig betjäning, belysning och renhållning med mera dylikt, hvilket allt ombesörjes genom Gefle—Dala järnvägsbolag, drages af de båda bolagen i förhållande till den hvardera tillkommande anpart af stationens intrad af passagerare och genomgående godstrafiken å bolagens banor. Med genomgående gods förstås icke sådant, som lossas eller lastas i Gefle vare sig på södra eller norra sidan om ån.

5:o) Skulle inom stationshuset någon eller några lägenheter uppstå, som icke blifva behöfliga för bolagen gemensamt och sålunda kunna för andra ändamål disponeras, så skall, ehvad sådana lägenheter af det ena bolaget uteslutande begagnas eller åt andra upplåtas, en skälig hyra därför beräknas och tillgodokomma de båda bolagen till hälften hvardera.

6:o) Emot det att Gefle—Dala järnvägsbolag dels redan anlagt och dels förbinder sig att än vidare anlägga nödiga spår till förbindning af den nya stationen på norra sidan om Gefle å och hamnen jämte öfriga upplagsplatser på samma sida, förbinder sig Uppsala—Margrethill bolaget att likaledes anlägga de spår, som på södra sidan om ån äro eller blifva för likartadt ändamål behöfliga, och sådant allt efter som ett sådant behof sig yppar och mark därför kan göras tillgänglig; allt dock i sistberörde afseende under förutsättning, att den mark, som för sådant ändamål blifver för de båda bolagen behöflig och af Gefle stad disponeras, af densamma för det ifrågakvarande ändamålet afgiftsfritt upplåtes.

De spår, som för ofvanberörde ändamål dels redan äro anlagda och dels komma att anläggas, äga de olika bolagen att begagna i den ordning och emot den afgift, som i sammanhang med regleringen af öfrige trafikförhållanden kommer att bestämmas.

7:o) I afseende på tiden för anläggningen af sammanbindningsspåret emellan bron öfver ån och Gefle—Dala järnvägsbolags hufvudspår västerut samt af stationen med dess byggnader, förbinder sig sistnämnde bolag att hafva samma spår färdigt till begagnande liktidigt med brons upplåtande för trafik samt att så fort som omständigheterna sådant medgifva företaga och med all kraft påskynda anläggandet af stationen och uppförande af därtill hörande byggnader.

8:o) De sålunda här ofvan intagna öfverenskommelser äro emellertid för intetdera bolaget bindande, med mindre de samtliga och oförändrade varda af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag gillade och antagna på den extra bolagsstämma, som nämnde bolags styrelse härigenom förbinder sig att för sådant ändamål skyndsamligen samman-



kalla, samt att icke något hinder i ett eller annat afseende möter från Gefle stad i de delar, hvarom det tillkommer densamma att besluta.

Sålunda afslutadt i Gefle den 13 och 14 febr. 1873.

FÖR GEFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG:

*P. Murén. C. Hyckert. J. W. Petre.*

FÖR UPPSALA—MARGRETEHILL JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG:

*Otto Cronstedt. C. W. Gripenberg. C. Adelsköld.*

Sedan i ofvanstående öfverenskommelse upptagne gemensamma byggnader af stationshus och sammanbindningsbana i Gefle med år 1877 äro afslutade och kostnaderna härför, enligt Gefle—Dala järnvägs bokslut för nämnda år, visa sig hafva uppgått för det förra till kronor 279 815: 36 och för det senare till kronor 39 381: 51 eller tillsammans 319 196: 87 kronor, förbinder sig härmed Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolag att, i enlighet med nämnde öfverenskommelse, till Gefle—Dala järnvägsaktiebolag årligen från 1:sta januari 1878 och för all framtid erlægga 5 procent på halfva anläggningskapitalet med kronor 7 979: 92, hvilket belopp halfårsvis den sista juni och sista december betalas med kronor 3 989: 96.

Ut i de årliga omkostnaderna för skötseln och underhållet af den nya stationen och sammanbindningsbanan är öfverenskommet:

att inkvartering för de utom stationshuset boende tjänstemän och betjante beräknas efter 15 procent af deras årsaflöningar äfvensom 10 procent påföres för gemensamt begagnade möbler och inventarier, hvilka af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag underhållas, till ett värde af kronor 5 940: 60.

I afräkning å dessa årliga utgifter erlägger Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolag månatligen från den 1:sta januari 1878 kronor 800: —. Ut i den vid hvarje års slut, enligt förhållandet af hvardera banans intrad af stationen, häröfver uppgjorda kontokurant krediteras Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolag för hälften af det hyresbelopp kronor 3 660: — hvartill blifvit värderade de lägenheter inom stationshuset, som af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag ensamt begagnas.

Gefle den 17 maj 1878.

Å UPPSALA—MARGRETEHILL JÄRNVÄGSAKTIEBOLAGS VÄGNAR:

*Otto Cronstedt. C. W. Gripenberg.*

Å GEFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAGS VÄGNAR:

*Theodor Hwasser. C. J. Schllberg.*

Genom under årens lopp vidtagna smärre förändringsarbeten hade byggnadssumman år 1884 ökats till 321 815: 98 kronor och i sammanhang därmed Uppsala—Gefle järnvägs årliga ränta till 8 045: 40 kronor.

Under år 1882 gjorde Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolag förfrågan, på hvilka villkor Gefle—Ockelbo järnvägs trafik finge intagas å centralstationen i Gefle under förutsättning, att Uppsala—Gefle järnväg åtog sig trafikeringen af Gefle—Ockelbo järnväg, och fick af Gefle—Dala järnvägs direktion den 9 januari 1883 det svaret, att trafiken finge intagas och trafikgöromålen vid centralstationen besörjas emot en ersättning tillsvidare af 2 400 kronor om året, som afräknas å gemensamma kostnaderna å centralstationen, hvarefter återstående kostnader skulle fördelas mellan Uppsala—Gefle och Gefle—Dala järnvägar efter förut bestämda grunder.

Dåvarande chefen i mellersta väg- och vattenbyggnadsdistriktet gjorde i skrifvelse af år 1889 anmärkning öfver att centralstationshuset i Gefle låge på ett för järnvägstrafiken ofördelaktigt ställe, att erfarenheten gifvit vid handen, att olägenheterna af stationshusets läge



låt tit känna sig starkare i samma mån trafiken ökats, att det farligaste vore, att första växeln söderifrån låge alldeles invid den öfver ån ledande svängbron, hvilken bro borde göras fast, samt påyrkade, att åtgärder borde vidtagas för afhjälpande af olägenheterna med svängbro och vid densamma befintlig växel. Med anledning af denna skrifvelse öfverenskommo bolagen år 1890 på framställning af styrelsen för Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolag att hos Gefle stad göra anhållan om att få ombygga svängbron till fast bro och att samtidigt göra den dubbelspårig. Därjämte förklarade hvardera bolaget sig villigt att deltaga med halfva effektiva kostnaden, i sin helhet beräknad till 60 200 kronor, för ombyggnadsarbetet. Bron skulle ägas af Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolag och underhållas af samma bolag men afgiftsfritt såsom dittills af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag trafikeras. Då emellertid under årens lopp större utrymme för plattformar, spår och växlingar inom centralstationen visade sig vara oundgängligen nödvändigt, beslöts på gemensamt sammanträde den 13 november 1896, att bron öfver Gafleån skulle byggas trespårig, och att hvardera bolaget skulle deltaga med hälften i den till 132 400 kronor beräknade kostnaden. Då olika meningar mellan järnvägsbolagen och Gefle stad gjorde sig gällande om brons konstruktion, enär staden fordrade, att bron skulle byggas så, att den icke hindrade utsikten öfver bron från stadens öfre delar, ökade denna bestämmelse från stadens sida byggnadskostnaden för bron. Denna ombyggnad skedde under åren 1897—1898, och bron slutafsynades den 17 december 1898. Byggnadskostnaden var då 183 767: 35 kronor, som af hvardera bolaget erlagts med 91 883: 68 kronor. Samtidigt härmed ökades också järnvägsområdet och spårutrymmet mellan brons södra ände och Uppsala—Gefle järnvägs södra bangård.

Den alljämt växande trafiken å centralstationen och det i sammanhang därmed stigande behovet af ökad utrymme föranledde Gefle—Dala bolaget att vidtaga åtskilliga förändringar. Först byggdes särskildt afträdeshus 1897, hvarigenom bekvämlighetsanordningarna i stationsbyggnaden kunde utrymmas. Därefter uppfördes ilgodsmagasin under år 1899, vidare omändrades och delvis påbyggdes stationsbyggnaden, hvarjämte dessa byggnader försågos med centraluppvärmning och elektrisk belysning, och vidare anskaffades större markareal från Esplanaden och vidtogos nödiga spårutvidgningar. Sistnämnda stora arbeten utfördes under åren 1900—1901, och därigenom blef Gefle centralstation fullt tillräcklig att tillgodose den stora trafiken under utställningsåret 1901 äfvensom afpassad för trafikens ökade behof under många år framåt.

Emellertid gjorde under dessa år olika meningar sig gällande mellan de båda järnvägsbolagen om behovet af dessa utvidgnings- och förändringsarbetens utförande, och det blef för bägge parterna fullt klart, att en förändring af de då rådande bestämmelserna rörande Gefle—Dala och Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolags gemensamma stationsförhållanden i Gefle var i hög grad påkallad af behovet. Under augusti månad 1900 utsågs af de bägge järnvägsbolagen en kommitté, bestående af tre järnvägsmän, för att uppgöra grunderna till ny öfverenskommelse, och under sommarens lopp 1902 träffades slutligen nytt aftal angående gemensamt begagnande af centralstationen i Gefle — d. v. s. det Gefle—Dala järnvägsaktiebolag tillhöriga området från Handtverkaregatans norra huslinje till bron öfver Gafleån äfvensom det Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägsområdet från och med bron öfver



Gefleån till och med Islandsgatans södra huslinje — i hvilket aftal Gefle—Dala bolaget tillförsäkrar Uppsala—Margrethill bolaget för Uppsala—Gefle järnvägs trafik och Uppsala—Margrethill bolaget å sin sida Gefle—Dala bolaget för Gefle—Dala järnvägs trafik ständig nyttjanderätt till centralstationen i Gefle. Särskilda föreskrifter om hvad som i afseende på Gefle—Ockelbo järnvägs anslutning och afgifter efter år 1910 skall bestämmas finnas i aftalet intagna.

Bestämmelser finnas äfven stipulerade *dels* om de olika bolagens deltagande i kostnaden för framtida utvidgningar och ombyggnader, *dels* angående deras andelar i eventuellt nyinträdande banors anslutningsafgift och *slutligen* rörande ersättning för trafikskötseln och underhållet. Denna utgår i enlighet med ofvan intagna bestämmelser, likväl med den skillnad, att, innan fördelning göres, 15 procent af kostnaderna drabbar Gefle—Dala järnväg ensam. Från och med år 1908 är öfverenskommelsen likväl ändrad i det afseendet, att bolagens deltagande i kostnaderna för stationen icke bestämes för perioder om 5 år utan för ett år i sänder. På så sätt ligger kostnaden för föregående år till grund för betalningen det efterföljande året, hvilken betalning erlägges med en tolftedel af årskostnaden för hvarje månad.



Gefle station.

Anläggningskostnaden för centralstationen i Gefle med de gränser, som härofvan angifvits — från Handverkaregatans norra huslinje till och med Islandsgatans södra huslinje — uppgick den 1 januari 1909 till 935 022: 31 kronor, i hvilken summa Gefle—Dala järnvägsaktiebolag deltagit med 574 749: 36 kronor och Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolag med 360 272: 95 kronor. Häri är naturligen icke inberäknad någon kostnad för den mark, som Gefle stad afgiftsfritt upplåtit, så länge densamma användes för järnväg.

Gefle—Ockelbo järnväg, som koncessionerades den 17 november 1882 och öppnades för allmän trafik den 16 oktober 1884, har från början trafikerats af Uppsala—Gefle järnväg och icke träffat något särskildt aftal angående anslutning till Gefle centralstation. Då emellertid nytt kontrakt med Uppsala—Gefle järnväg angående trafikeringen af banan från och med den 1 januari 1911 skulle uppgöras, behöfde aftal rörande Gefle—Ockelbo banans anslutning till Gefle centralstation först komma till stånd. På grund häraf är öfverenskommelse af Gefle—Ockelbo järnvägsaktiebolag angående dess banas anslutning till Gefle centralstation från och med den 1 januari 1911 träffad med de tvenne stationsägande bolagen, och skall Gefle—Ockelbo järnväg i anslutningsafgift erlägga *dels* en fjärdedel af 835 022: 31 kronor, hvartill de för gemensamt bruk afsedda anläggningarne äro värderade, sedan från anläggningskost-



naden i sin helhet afdragits 100 000 kronor, som anses utgöra motsvarande kapital till den ränta, 5 000 kronor, till hvilket belopp den årliga hyran för Gefle—Dala järnvägsaktiebolags byrålokaler med dithörande utrymmen beräknas, dels ock en fjärdedel af de från och med år 1907 till anslutningstillfället eventuellt nedlagda kostnaderna för nyanläggningar eller utvidgningar af centralstationen.

#### GEFLE NORRA STATION.

Då järnvägsbolaget under åren 1900—1901 för utförande af sina anläggningar af ny rangeringsbangård i Gefle behöfde förvärfva mark från Gefle—Ockelbo järnväg, fordrade det senare bolaget, att öfverenskommelse i sammanhang härmed skulle träffas angående Ockelbobanans eventuella anslutning till rangeringsbangården samt rätt för Ockelbobanan att begagna denna bangård, norra stationen och spåranläggningarne därstädes för sin godstrafik. I följd däraf aftalades skriftligen, att Ockelbobolaget för själfva anslutningen och den ständiga nyttjanderätten till rangeringsbangården och norra stationen skall erlägga kontant vid anslutningen en femtiondedel af den år 1903 beräknade kostnaden för de anläggningar vid stationen, som användas för den gemensamma trafikens behof, eller 34 000 kronor, om anslutningen äger rum den 1 januari 1911 eller dessförinnan, men därjämte 4 1/2 procents årlig ränta å detta belopp från nämnda dag till anslutningstiden, om anslutningen äger rum senare. Därjämte skall Ockelbobolaget själf gälda samtliga af en eventuell anslutning föranledda kostnader. I kostnaderna för utvidgnings- och förbättringsarbeten efter 1910 års utgång skall Ockelbobolaget deltaga efter vissa i aftalet bestämda grunder. För Gefle—Dala järnvägs ombesörjande af Ockelbobanans godstrafik å Gefle norra station skall Ockelbobolaget utgifva ersättning efter de härofvän angifna grunder, som af Gefle—Dala bolaget tillämpas, likväl med den skillnad, att 15 procent af kostnaderna drabbar Gefle—Dala järnväg, innan fördelning göres. Detta aftal gäller intill år 1920.

Anläggningskostnaden för norra stationen med hamnspår, spåret till Fredriksskans och spåren därstädes äfvensom rangeringsbangården fullt utförd var den 1 januari 1909 beräknad till 2 047 785 kronor. För verkstadsbangården med verkstadsbyggnader uppgår kostnaden till 487 822 kronor och för lokomotivstallarne med vändskifvor och spår till 206 986 kronor.

#### HAGASTRÖM STATION.

Redan vid förhandlingarne om anläggande af centralstationen i Gefle uttalades lämpligheten af att vid någon plats strax väster om Gefle, vid Tolffors eller strax där bredvid, anlägga en afskiljningsstation, där alla västerifrån kommande tåg skulle delas, så att person- och resgodsvagnar äfvensom sådana godsvagnar, som skulle direkt öfvergå till Uppsala—Gefle järnväg, kunde afskiljas och i särskilda tåg nedföras till och genom den nya centralstationen, medan öfriga vagnar kunde fortsätta till Gefle norra station, hvilken medelst dubbelspår borde förbindas med afskiljningsstationen. Denna senare borde äfven utgöra en rangeringsbangård för Gefle norra station, hvilket på grund af den ökade trafiken visat sig vara önskvärdt att er-



hålla. Men med anledning af de stora utgifter för nya bangårdars anläggande både i Gefle och Falun, som bolaget vid den tidpunkten måste vidkännas, kunde detta arbete då icke komma till utförande. Då emellertid den oupphörligt växande trafiken på Gefle norra bangård vållade alltjämt ökade svårigheter, kom frågan om nödvändigheten att anlägga en rangeringsbangård åter på tal, hvarvid man ansåg det i trafikhänseende vara olämpligt att göra en så stor anläggning inom Gefle stads område och därigenom försvåra möjligheten för stadens bebyggande på andra sidan området. I stället vore lämpligt att uppsöka någon plats därtill strax väster om staden, och riktades då tankarna på platsen i närheten af Hagaström såsom lämplig härför, hvarefter direktionen började underhandla om markköp därstädes.

Emellertid då Sala—Gysinge—Gefle järnväg projekterades och ett förslag framställdes om dess förening med Gefle—Dala banan, hvilket innebar anslutning vid någon öster om Valbo station å Gefle—Dala järnväg belägen punkt, och sedan Sala—Gysinge—Gefle järnvägs interimsstyrelse förklarar Hagaström såsom lämplig anknytningspunkt, ansåg Gefle—Dala bolaget det vara välbetänt att, innan markprisen såsom vanligt är vid järnvägsbyggnader höjdes, fortast försäkra sig om behöflig jordareal vid Hagaström för anknytning därstädes. Vid Hagaström hade redan då en och annan sommarbostad börjat anläggas eller plats för dylik utsetts. Platsens lämplighet för industriella anläggningar blef alltmer tydlig, och man hade sålunda anledning att antaga, att tomterna skulle blifva lättsålda och marken ganska dyr.



Hagaström station.

När sedermera Kungl. Maj:t den 22 december 1897 meddelade koncession för Sala—Gysinge—Gefle järnväg, var i densamma föreskrifvet, att denna banas bolag skulle träffa öfverenskommelse med Gefle—Dala järnvägsaktiebolag om anordningarne och villkoren för järnvägens sammanslutning med Gefle—Dala järnväg vid Hagaström.

Anläggningskostnaden för Hagaström station med markförvärf uppgick den 1 januari 1909 till 195 110: 88 kronor. I denna summa har Gefle—Dala järnvägsaktiebolag deltagit med 107 652: 50 kronor och Sala—Gysinge—Gefle järnvägsaktiebolag med 87 458: 38 kronor.

Salabanen har för eget behof uppfört lokomotivstall med vändskifva därstädes, hvars kostnad ej ingår i ofvan angifna summor.

Den mark, som förvärfvats för stationsanläggningen vid Hagaström, äfvensom den räls med tillbehör, som nedlagts å bangården, har betalats af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag med två tredjedelar af hela kostnaden.



**STORVIK STATION.**

När norra stambanan den 6 september 1875 öppnades till Storvik, hade Gefle—Dala järnväg egen fullständig station därstädes, hvilken station likväl var förlagd 1 kilometer väster om den nuvarande eller där Öfre Storvik hållplats nu är belägen. Det blef emellertid nödvändigt för järnvägsbolaget att flytta hela sin trafik till statsbanans nya station, och den



Storvik station.

gamla stationen blef därigenom obehöflig. Den slopades alltså som station men bibehålles fortfarande som last- och hållplats. Detta förhållande, att järnvägsbolaget nödgades nedlägga en af sina stationer och öfverflytta sin trafikskötsel på statsbanans Storvik, äfvensom den anledningen, att järnvägsbolaget anlade 3 nya spår och sålunda nu äger 4 stycken genomgående spår å nya stationen i Storvik, torde ha förledt, att någon särskild anslutningsafgift icke fordrades

af staten. Det bidrag, som de första åren betalades för att statsbanan skötte bolagets trafik vid Storvik station, var 2 400 kronor per år. Hvad Öfre Storvik hållplats beträffar, har den under alla år, förut dock i större grad än numera, användts som uppställningsplats för vagnar till Gefle—Dala banans stationer västerut, detta för erhållande af större utrymme å Storvik station. Det aftal, som träffades vid anknytningstiden, hade följande lydelse:

*“Öfverenskommelse*

mellan Kungl. styrelsen för statens järnvägstrafik och direktionen för Gefle—Dala järnväg rörande samtrafik mellan statens järnvägar och Gefle—Dala banan, att gälla från den dag, då linjen Krylbo—Storvik för allmän trafik uppläts.

1:o) Storvik station med de byggnader och anläggningar, som tillhöra statens järnvägstrafik och af denna underhållas, få begagnas för besörjandet af Gefle—Dala banans lokala och med statens järnvägar gemensamma trafik under villkor, att de föreskrifter efterlevas, som af statens järnvägars trafikbefäl i afscendet på begagnandet meddelas.

2:o) Gefle—Dala banans spår å Storvik station skola underhållas genom bibanans försorg och på dess bekostnad, men anses stationens område med afscende på trafiktjänstgöringen sträcka sig till de fasta signaler, som för Gefle—Dala banans räkning äro vid Storvik anbringade, och hvilka signaler skola af bolaget bekostas och underhållas.

3:o) Statens järnvägstrafiks vid Storvik anställda tjänstepersonal skall ombesörja de trafikgöromål, som vid nämnda station kunna förekomma i och för bibanans såväl enskilda som med stambanorna gemensamma trafik därstädes, häre dock ej inbegripet handhafvandet och vården af bolagets förrådseffekter och transportmedel, hvilket besörjes af bolagets egen personal; skolande dock stationsbefälet tillse, att inom stationen befintlig rörlig materiel med tillbehör ej vanvårdas.

Belöpande fekräkningspengar för den trafik å bibanan, som berör Storvik station, utbetalas af bolaget enligt de för statens järnvägstrafik fastställda grunder till trafikpersonalen vid Storvik.

4:o) Stationsinspektoren vid Storvik station skall, såvidt sådant utan hinder af de vid statens järnvägstrafik utfärdade bestämmelser kan ske, ställa sig till efter rättelse de föreskrifter och meddelanden, som af bibanans trafik-



chef gifvas rörande skötseln af den rörelse vid stationen, som afser bibanan och dess angelägenheter; sker annorlunda, varder förhållandet af trafikchefen till den felandes närmaste förman anmaldt.

5:o) Inom Storvik stations område står bibanans tågpersonal under stationsbefälets ordres och är pliktig att ställa sig till efterrättelse det vid statens järnvägstrafik gällande tjänstgöringsreglemente.

Jämväl annan å nämnde station placerad, vid bibanan anställd personal står, hvad allmän ordning angår, under stationsbefälets lydno.

6:o) Begår någon af bibanans personal fel eller förseelser inom Storvik stations område, varder sådant till trafikchefen anmaldt af stationsföreståndaren, hvilken tjänsteman äfven äger rätt att, därest sådant pröfvas för den allmänna säkerheten eller ordningen nödigt, sätta den felande ur tjänstgöring.

7:o) Skulle misshällighet uppstå de olika banornas personal emellan, skall vederbörande stationsinspektör göra anmälan därom såväl till egen trafikdirektör som till bibanans trafikchef, hvarefter dessa samfällt verkställa undersökning och bestämma de åtgärder, som af omständigheterna påkallas.

8:o) Statens järnvägstrafik bekostar, anskaffar och underhåller inventarier till gemensamt begagnade lokaler i stationshus och godsmagasin, äfvensom materialier, med undantag af sådana såväl inventarier och materialier, hvilka uteslutande begagnas för bibanans räkning, såsom t. ex. telegrafapparater, biljetter, blanketter samt belysnings-, smörjnings- och brännmaterialier till bantågen.

9:o) Till vagnflyttningar å Storvik station äger stationsbefälet att utan ersättning använda stam- eller bibanans på stationen för tillfället befintliga uppeldade lokomotiv, ehvad flyttningarne äga rum för gemensam eller för endera banans enskilda räkning; börande dock i allmänhet hvarje banas lokomotiv verkställa växlingarne för egen banas tåg.

10:o) Såsom bidrag till aflöningen för personalen vid Storvik station äfvensom till kostnaderna för underhållet af de vid stationen befintliga staten tillhöriga inventarier och de materialier, som vid stationen åtgå, skall bolaget till statens järnvägstrafik erlägga i ett för allt 2 400 kronor per år.

11:o) Räkning härå skall upprättas för hvarje månad af trafikdirektören vid 5:te trafikdistriktet och tillställas trafikchefen vid Gefle—Dala järnväg före den 15 i påföljande månad, hvarefter likvid skall inom månadens utgång öfversändas till 5:te trafikdistriktets kassa i Stockholm.

Penningremissen skall vara åtföljd af 2:ne lika lydande reversal, af hvilket det ena ofördröjligen återsändes kvitteradt samt försedt med annotation af vederbörande kassakontrollant, hvarförutan kvittenset icke anses gällande.

12:o) De bibanans tåg, hvilka stå i förbindelse med stambanans, skola ankomma till Storvik station så tidigt, att tillräcklig mellantid mellan de olika banornas tåg må förefinnas.

#### Kompromiss.

Uppstår tvist emellan de särskilda kontraherande banförvaltningarne rörande tillämpningen af denna öfverenskommelse, skall i sådana fall, där ej annorlunda är förut bestämdt, densamma afgöras genom kompromiss, hvartill de banors förvaltningar, hvilka saken rör, utse hvardera en person och dessa tillsammans kalla en eller 2:ne ojäfviga personer, så att hela antalet blir udda, hvilka samtliga såsom särskild nämnd afgöra frågan. Kostnaden för särskilda nämndens sammanträdande ersättes af den eller de förlorande parterna efter fördelning, som af nämnden bestämmes.

Förestående öfverenskommelse, af hvilken 2 exemplar blifvit upprättade, är för båda kontrahenterna förbindande intill slutet af sjätte månaden efter det öfverenskommelsen blifvit från endera sidan uppsagd.

Stockholm i augusti 1875.

C. O. Troilius.

M. Hahr.“

Riksdagens år 1893 församlade revisorer gjorde, såsom ofvan nämnts, emellertid i sin berättelse öfver statsverkets tillstånd och förvaltning framställning om revision af tre uppgifna aftal mellan statsbanorna och enskilda järnvägar, däribland öfverenskommelsen med Gefle—Dala järnväg beträffande Storvik station, i syfte att ernå rättvisare avvägda och för staten fördelaktigare villkor, än i vederbörande aftal öfverenskommits. Detta föranledde Kungl. järnvägsstyrelsen att i skrifvelse af den 22 oktober 1894 påyrka förändrade bestämmelser angående afgifterna för begagnande af Storvik station, och framhöll Kungl. styrelsen därvid, att den afgift, som kunde blifva bestämd, endast finge betraktas som provisorisk, intill frågan om en allmän reglering af dylika afgifter vid statens järnvägars öfvergångsstationer kunde varda



definitivt afgjord. Under mars månad 1895 öfverenskoms, att den afgift, som det åläge Gefle—Dala järnväg att till statens järnvägar erlägga för trafikens skötande å Storvik station, skulle från och med 1 april 1895 utgå med sammanlagdt 9 200 kronor om året, däri inräknadt den till 2 000 kronor om året uppskattade kostnaden för växeltjänst å stationen. Genom nådigt bref af den 31 oktober 1896 stadgade sedermera Kungl. Maj:t allmänna grunder för bestämmande af de enskilda järnvägarnes afgifter för begagnande af statsbanestation, hvarefter Kungl. järnvägsstyrelsen uppsade till upphörande från den 1 juli 1899 dess träffade öfverenskommelse i afseende på ersättningen för begagnande af Storvik station. De af Kungl. Maj:t fastställda grunderna för bestämmande af de ifrågavarande afgifterna äro desamma som de här ofvan intagna grunder, hvilka af Gefle—Dala järnväg tillämpas vid dess anslutningsstationer, likväl med den skillnad, att statens järnvägar först debitera sig 25 procent af förvaltningskostnaden vid stationen och därefter fördela det återstående beloppet efter det förhållande, hvori hvarje banas trafik står till hela trafiken å stationen.

Kostnaden för bolagets spår med tillhörande mark å Storvik station är beräknad till 68 000: — kronor.

Sedan den 1 juli 1899 har bolaget också deltagit i kostnaden för dels afsevärda markförvärf för Storvik stations utvidgning, dels nybyggnader och nya anläggningar å stationen.

#### FALUN STATION.

Under Gefle—Dala järnvägs sexton första år och innan Bergslagernas järnvägar ännu hade sin bana färdig till Falun, var utrymmet å Falun station helt obetydligt. Stationshuset, som var uppfördt i två våningar af trä med bakom i rät vinkel däremot åt syd-sydvästra sidan tillbyggdt godsmagasin, var beläget ungefär midt emellan nuvarande stationshus och godsmagasin. Endast ett spår ledde in till stationshuset. Detta spår låg äfven i rät vinkel mot stationshuset, så att samma plattform, som användes för godslastningen från godsmagasinet, också tjänstgjorde som personplattform. Anordningarna på stationen voro sålunda högst enkla, och spårutrymmet å bangården var synnerligen begränsadt. Ett lokomotivstall af trä fanns uppfördt med tvenne lokomotivstallrum, och i hvardera af dessa kunde två lokomotiv få plats.

I och med att Bergslagernas järnvägar i Falun anknötos till Gefle—Dala järnväg, måste anstalter vidtagas för ökade utrymmen i alla afseenden. För att få anslutningen ordnad sammankommo under mars månad 1873 representanter för Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, för Bergslagernas järnvägsaktiebolag och för staden Falun i Falun. Öfverläggningen gällde byggnad af ny station i Falun, gemensam för Bergslagerhåns och Gefle—Dala järnvägar, och häruti träffades följande öfverenskommelse:

\*Sedan undertecknade, styrelsen för Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, kommitterade för Bergslagernas järnvägsaktiebolag och kommitterade för staden Falun sammanträd för öfverläggning om inrättande af ny station, till gemensamt begagnande för järnvägarne Gefle—Falun och Falun—Kil, har därom följande öfverenskommelse blifvit träffad:

1:o Om de fördelar beviljas, som här nedan i punkten 4 upptagas, inledes banan från Kil i hufvudsaklig öfverensstämmelse med kapten Lundborgs förslag, öfver mynningen af Falu å på en bank, lagd med balanslinjen till höjd af fyra fot under Gefle—Dala järnvägs stations nuvarande balanslinje, med fast bro öfver Falu-å, så att broreglarne ligga med underkanten minst fyra fot öfver vattenytan vid 1860 års flod, och utmed banken göres en



kaj af ungefärligen lika beskaffenhet och längd med den nuvarande ångbåtskajen, hvilken kaj därefter äges af Falu stad, och skall till kajen beredas väg medelst lämpliga apparer öfver banken eller genom vägport.

2:o) Den nuvarande stationen för Gefle—Dala järnväg och den af kapten Lundborg för Bergslagernas järnvägsaktiebolag föreslagna förenas till en gemensam passagerare- och godsstation på så sätt, att den senare stationen genom fyllning höjes till samma balanslinje som banken öfver Falu å, och Gefle—Dala järnvägs station ombygges och sänkes till lika höjd. Anläggningen af den sålunda bildade nya stationen sker genom Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, hvars egendom stationen förblir, och alla utgifter för samma stationsanläggning, därtill räknas allt område mellan de yttersta växlarne, bestridas af sagde bolag med undantag af den del af utfyllningen, hvartill fyllnadsämnen genom sänkning ej vinnas, och hvilken del af fyllningen af Bergslagernas järnvägsaktiebolag besörjes.

Stationen begagnas gemensamt af bägge järnvägsbolagen, men anordnandet af planen sker i samråd, så att densamma blir bekväm för bägge järnvägslinjerna.

Kostnaden för den af Bergslagernas järnvägsaktiebolag verkställda utfyllning bestrides af detta bolag. Kostnaden för mark för nytt gemensamt lokomotivstall och uppförande däraf jämte 40 fots vändskifva och nödiga skenor bestrides af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, med åliggande för Bergslagernas järnvägsaktiebolag att årligen erlägga fem procent på så stor del af hela kostnaden, som står i förhållande till det utrymme i stallet, som till nämnda bolag till begagnande upplåtes. Kostnaden för stationsanläggningen i öfrigt betalas af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, men Bergslagernas järnvägsaktiebolag erlägger årligen fem procent å hälften af denna kostnad.

3:o) Gefle—Dala järnvägsaktiebolag tillsätter all betjäning på stationen; men underhåll af stationen, jämte allt hvad till dess skötsel hör, bestrida de respektive bolagen till hälften hvar under en tid af tio år från trafikens öppnande; efter förloppet hvaraf ny öfverenskommelse om kostnadens fördelning bör träffas med ledning af då vunnna erfarenhet. Kan godvillig öfverenskommelse därom då ej afslutas, lämnas bedömandet däraf åt en kompromiss, hvartill hvardera bolaget utser tvenne personer och chefen för statens järnvägstrafik anmodas utse en femte. Denna kompromiss bestämmer fördelningen af kostnaderna för tio år, efter hvilkas utgång på lika sätt förfares allt framgent.

4:o) Såsom villkor för förenämnda anläggning uppställas:

att staden Falun tillsläpper den jord och det vatten, som å stadens område erfordras, och således betalar ifrågakommande erforderlig expropriationskostnad därför samt därjämte anordnar de af järnvägen korsade gator, så att alla onödiga vägöfvergångar undvikas; dock att till utförandet af anläggningen ej beräknas expropriation af mark för lokomotivstall eller större del af den s. k. Lindsteinska tomten än som erfordras för banans framdragande, enär det å kapten Lundborgs förslag där upptagna godsmagasin ej tillhör planen;

att vederbörligt tillstånd lämnas till anläggning af fast bro öfver utloppet för Falu å, med öppning af samma bredd som slussen;

att till fyllning får användas Stora Kopparbergs Bergslags slaggvarp och gråbergsvarp väster om vattendraget, där sådant bekvämast kan åstadkommas;

att någon ersättning för Bergslagens koksmagasin ej ifrågakommer; samt

att Stora Kopparbergs Bergslag samtidigt med banornas förening åstadkommer en egen bana af samma spårvidd med öfriga till Bergslagens verk samt uppgör aftal med någotdera af bolagen om denna banas trafikerande.

5:o) Denna öfverenskommelse skall, om den godkännes af alla vederbörande, på sätt i nästa punkt upptages, i afseende å de båda järnvägsbolagens rättigheter emot hvarandra för all framtid blifva gällande; och skall vid nyttjandet af stationen båda bolagen vara berättigade till lika förmåner; ägande i följd häraf icke någotdera af bolagen att vidtaga några åtgärder, som i någon mån rubba den likställighet och den gemensamhet, som med denna öfverenskommelse afses.

6:o) Detta aftal i sin helhet är beroende af godkännande af dels Gefle—Dala järnvägsaktiebolag vid bolagsstämma, dels Bergslagernas järnvägsaktiebolags styrelse, dels Falu stad och dels Stora Kopparbergs Bergslag; men, om sådant godkännande icke lämnas af alla förenämnda vederbörande inom utgången af innevarande mars månad, är aftalet i sin helhet förfallet.

Falun den 12 mars 1873.

PÅ GEFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAGS VÄGNAR: FÖR BERGSLAGERNAS JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG:

*P. Murén. C. Hyckert. J. W. Petre. A. G:son Leijonhufvud. Th. Berger.*

Kommitterade.

PÅ FALU STADS VÄGNAR:

*S. de Maré. Wilh. Virgin. Constantin Tottie.*

Kommitterade.\*



Sedan den nya stationen var färdig, visade det sig, att den kostnad, som af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag utbetalts för de nya anläggningarna å bangården, uppgått inalles till 515 763: 72 kronor, hvarå Bergslagernas järnvägar erlägga 2 1/2 procents ränta årligen. De arbeten, som Bergslagernas järnvägar själfva bekostat, uppgingo till 45 007: 49 kronor. Från och med banans öppnande för trafik deltog Bergslagernas järnvägar enligt öfverenskommelsen i halfva kostnaden för trafikens skötande och banunderhållet å Falun station, och utgjorde deras bidrag härtill för åren 1876—1885 i medeltal 15 300 kronor per år.

Genom ömsesidig skriftlig uppgörelse mellan Gefle—Dala järnvägsaktiebolags direktion och Bergslagernas järnvägsaktiebolags styrelse öfverenskoms den 15 februari 1886 — med anledning af bestämmelsen i tredje punkten af det mellan Bergslagernas och Gefle—Dala järn-



Falun station åren 1876—1905.

vägsaktiebolag den 12 mars 1873 träffade skriftliga aftalet i fråga om bestridande af kostnaden vid Falun station för skötsel af trafiken samt underhåll af station, stationshus, lokomotivstall och vattentorn därstädes — att, då 10 år nu förflutit från stationens öppnande för trafik, ett tillägg till sagda aftal skulle göras af innehåll, att Bergslagsbanan såsom ersättning i ett för allt i sagda afseende sista dagen i hvarje månad från 1886 års början vore skyldig att till Gefle—Dala banan erlägga 1 250

kronor, motsvarande 15 000 kronor per år, men att detta aftal dock endast gällde tillsvidade och högst två år, hvarefter, eller då fråga uppstode om Falun—Siljans banans inledande å stationen, nytt aftal skulle träffas eller ock, därest godvilligt sådant mot all förmodan ej skulle kunna uppgöras, borde förfaras i öfverensstämmelse med senare delen af tredje punkten af först nämnda skriftliga öfverenskommelse.

När Falun—Rättvik—Mora järnväg sedermera under år 1889 inleddes å Falun station, uppgjordes, att den Bergslagernas järnvägar åliggande ränteersättningen för nyttjanderätten till stationen skulle för all framtid minskas med 2 500 kronor per år, och att Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag skulle såsom ersättning för dess banas anslutande till Falun station till Gefle—Dala järnvägsaktiebolag erlägga i ett för allt 50 000 kronor i bolagets aktier, samt dessutom — då det med Gefle—Dala järnvägsaktiebolag träffade arrendeaftalet om järnvägen efter 40 år upphör och järnvägen då af ägarne återtages — till sistnämnda bolag erlägga en årlig afgift af 2 500 kronor, motsvarande den räntenedsättning, som Bergslagernas järnvägsaktiebolag för all framtid erhållit.

Enligt ett år 1892 uppgjort kontrakt skulle fördelningen af den årliga kostnaden för trafikens skötande å Falun station från och med den 1 januari 1890 under en tid af 5 år ske på följande sätt:

“Kontrakt.

Mellan styrelsen för Bergslagernas järnvägsaktiebolag och direktionen för Gefle—Dala järnvägsaktiebolag är följande öfverenskommelse aftalad:



1:o. Till bestridande af årliga omkostnader för underhåll och förvaltning af den gemensamma järnvägsstationen i Falun bidrager Bergslagens järnvägsaktiebolag med två femtedelar och Gefle—Dala järnvägsaktiebolag med tre femtedelar, däraf två femtedelar för Gefle—Dala och en femtedel för Falun—Rättvik—Mora—Orsa järnväg, som af sistnämnda bolag trafikeras.

2:o. Bergslagens järnvägsaktiebolags bidrag utgår med 1250 kronor vid hvarje månads slut, hvarefter, sedan verkliga kostnaden genom bokslut blifvit utredd, eventuell skillnad utjämnas genom ytterligare tillskott af Bergslagens eller återbetalning af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, allteftersom förstnämnda bolags inbetalda tillskott under- eller öfverstiger två femtedelar af verkliga kostnaden.

3:o. Med upphäfvande af rörande ifrågavarande sak förut träffadt aftal gäller denna öfverenskommelse under fem år från och med den 1 januari 1890 till och med den 31 december 1894 och därefter för ett år i sänder allt framgent, intill dess uppsägning från någondera sidan skett minst sex månader före det löpande årets utgång.

4:o. Vid därefter skeende uppgörelse skall, därest den ej kan godvilligt träffas, tillämpas den för sådant fall i § 3 gifna bestämmelse i det mellan de resp. järnvägsbolagen upprättade kontrakt af den 12 mars 1873.

Af förestående kontrakt äro tvenne lika lydande exemplar upprättade och utväxlade.

Göteborg den 12 september 1892.

FÖR GEFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG:

*R. Schough.*

BERGSLAGERNAS JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG:

*Hj. Virgin.*

Den år efter år synnerligt ökade trafiken å Falun station kräde snart större spårutrymmen. Redan under åren 1894—1895 visade spåren sig vid flera tillfällen otillräckliga, och detta missförhållande framträdde efterhand allt mer och mer. Slutligen hände det, att tågen, till och med persontågen, flera gånger på grund af stockning af vagnar å hufvudspåren måste stoppas utanför stationens ingångsväxel och bli stående där flera minuter för att invänta bortväxling af vagnarne från hufvudspåren, och ej heller de afgående tågen kunde expedieras i rätt tid, enär växling mången gång skedde utanför stationsområdet. Under slutet af år 1896 uppgick vagnomsättningen i flera fall till omkring 600 vagnar per dag. Äfven det dåvarande godsmagasinet visade sig vara otillräckligt. Detta allt föranledde, att ett långt, nytt spår utlades under år 1897 och ett nytt tidsenligt godsmagasin af sten uppbyggdes under åren 1898—1899, hvarefter det gamla nedrefs. Genom dessa arbeten var visserligen behovet för stunden afhjälpt men ingalunda behovet för framtiden, utan frågan om bangårdens försättande i det skick, trafiken oafvisligen kräde, stod fortfarande på dagordningen.

Slutligen måste direktionen för Gefle—Dala järnväg den 28 december 1900 aflåta skriftlig framställning till Bergslagens järnvägar med anhållan om deras godkännande i fråga om förvärf af erforderligt jordområde från egendomen Norslund äfvensom köp af åtskilliga gårdar dels vid Slussen och dels å Söder, hvarjämte anhölls om bemyndigande att träffa aftal om expropriation af mark från statens egendom kungsgården Noret för att, sedan markförvärfvet gjorts, kunna uppgöra fullständig plan för utvidgningen af stationen. Kostnaden för denna



Falun stations godsmagasin.



mark ansågs blifva omkring 160 000 kronor. Denna framställning blef af Bergslagernas järnvägar godkänd. När markfrågan var klargjord, sammanträdde den 18 juli 1901 i Falun respektive verkställande direktörer, ban- och trafikdirektörer äfvensom järnvägsingenjören C. O. Gleim från Hamburg, hvarvid uppgjorda skissförslag för utvidgning och ordnande af stationen och bangården granskades och diskuterades. Sedan en del ändringar gjorts, godkändes skisserna. På grund af ändringarna måste ytterligare markförvärf dels från egendomen Norslund, dels från Falun stad göras och tillstånd anskaffas för betydliga utfyllningar i sjön Tisken.

Sedan sålunda både markförvärf och fastställelse af utvidgningsplan voro undanstökade, aftalade vederbörande järnvägsstyrelser sinsemellan under september månad 1902, att ny öfverenskommelse angående användningen af Falun station skulle uppgöras. Af vederbörande vid Gefle—Dala järnväg upprättades förslag därtill hufvudsakligen i enlighet med ofvan intagna bestämmelser. Förslaget antogs sedermera och underskrefs under november månad 1903 af vederbörande järnvägsstyrelser, hvarigenom öfverenskommelsen af den 12 mars 1873 äfvensom öfriga på grundval af samma öfverenskommelse gjorda tillägg och ändringar upphäfdes. Denna nya öfverenskommelse gäller från den 1 januari 1903. Enligt densamma deltaga Bergslagernas järnvägar — sedan en tiondedel, utgörande Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolags andel, afdragits från kostnaderna — i återstående kostnader för nybyggnadsarbeten och utvidgningar af stationen i den mån de verkställas från och med år 1901 till och med 1907 års slut med 5 procents ränta å två femtedelar af återstående kostnader för allt mark-



Falun station.

förvärf samt med två femtedelar kontant i återstående kostnader för utförda arbeten jämte därför erforderliga materialier.

Från och med år 1908 deltaga Bergslagernas järnvägar i kostnaden för dessa arbeten efter det förhållande, i hvilket deras trafik på stationen står till hela trafiken därstädes, beräknadt på samma sätt, som för förvaltnings- och underhållsbidragen är bestämdt.

Vid Falun—Västerdalarnes järnvägs anslutning till stationen år 1903 bestämdes, att dess anslutningsafgift skulle utgöra 100 000 kronor, så fördelad, att Gefle—Dala järnvägsaktiebolag erhöi 40 000 kronor, Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag 20 000 kronor, och att i stället för kontant 40 000 kronor till Bergslagernas järnvägsaktiebolag skulle dess åliggande ränteersättning för nyttjanderätten till stationen för all framtid minskas med 2 000 kronor per år.

Stationen Falun är uteslutande Gefle—Dala järnvägs egendom, men anslutande banor hafva tillerkänts ständig nyttjanderätt till densamma mot skyldighet att deltaga i kostnader för anläggningar för gemensamt behof.



Anläggningskostnaden för Falun station uppgick den 1 januari 1909 till 1 465 880: 45 kronor. De kostnader, som drabbat Gefle—Dala järnvägsaktiebolag såsom ägare af stationen, utgöra 668 485: 62 kronor. Bergslagens järnvägsaktiebolag har kontant erlagt 211 461: 36 kronor och betalar årligen 5 procents ränta å 322 076: 33 kronor. Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag har inbetalt 107 891: 38 kronor och förbundit sig att från och med år 1932 erlægga 5 procents ränta å 50 000: — kronor. Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag har bidragit med 155 965: 76 kronor.

### MORA NORET OCH MORA STATIONER.

Angående trafikering af linjen Mora Noret—Mora samt gemensamt begagnande af de bägge stationerna Mora Noret och Mora träffades den 30 april 1896 mellan styrelserna för Falun—Rättvik—Mora och Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag det aftal, att tvenne Mora—Vänerns tåg dagligen skulle framgå till Mora Noret och ställas i förbindelse med Gefle—Dala järnvägs tåg, samt att två Gefle—Dala tåg likaledes hvarje dag skulle angöra Mora station, att all trafik till, från eller öfver Mora—Vänerns järnväg med Mora Noret som afsändnings- eller destinationsstation skulle fraktdebiteras såsom tillhörande Mora—Vänerns järnväg, medan såsom tillhörande Gefle—Dala järnväg skulle fraktdebiteras all trafik till, från eller öfver Falun—Orsa järnväg med Mora som afsändnings- eller destinationsstation, att inkomsten af lokaltrafiken mellan Mora Noret och Mora stationer skulle delas lika mellan båda järnvägsbolagen, och att likaså utgifterna för trafikens skötande vid Mora Noret och Mora stationer tillsvidare, eller till dess annan järnväg, exempelvis Mora—Elfdalens, anslötes till Mora, skulle fördelas lika mellan bägge järnvägarne. Någon anslutningsafgift för de bägge bolagen till hvarderas station blef då icke ifrågasatt.

Sedan Mora—Elfdalens järnväg den 1 november 1900 öppnats för allmän trafik, ändrades öfverenskommelsen i det afseendet, att Mora—Vänerns tåg icke trafikera linjen Mora Noret—Mora, utan Gefle—Dala tågen skulle ombesörja trafikeringen i fråga.

Först från och med den 1 januari 1904 tillämpas ny öfverenskommelse angående gemensamt begagnande af Mora station. För anslutningen och den ständiga nyttjanderätten till stationen erlade Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag under oktober 1904 och april 1905



Mora Noret station.



en tredjedel af kostnaden för de i och för gemensamt ändamål gjorda anläggningarne, 181 884: 58 kronor, med i rundt tal 60 000 kronor.

Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag inköpte på exekutiv auktion den 26 maj 1908 Mora—Elfdalens järnväg, hvilken vid konkurstillfället icke betalt sin anslutningsafgift till Mora station. Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag bevakade reservationsvis i konkursen denna fordran med 50 000 kronor.



Mora station.

Sedermera har emellertid Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag af nuvarande ägaren af banan — Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag — påyrkat att utfå hela den ofvan bestämda anslutningsafgiften.

Kostnaden för trafikskötseln å stationen erlägges i enlighet med i början af detta kapitel intagna grunder.

#### ORSA STATION.

Sedan Kungl. Maj:t den 11 oktober 1895 beviljat koncession å en järnväg från Orsa till Bollnäs och arbetet å banbyggnaden fortskridit så långt, att 50 kilometer af banan från Bollnäs räknadt voro i det närmaste färdiga för öppnande af allmän trafik, gjorde styrelsen för banbyggnaden framställning om uppgörande af öfverenskommelse i och för anslutning till och gemensamt begagnande af Orsa station. Stationen, sådan den befanns vid denna tidpunkt, var värderad till en summa af 81 696 kronor. Kostnaderna för de stora anläggningar, som måste vidtagas å stationen på grund af den nya banans inledande, nämligen stora markförvärf, betydlig förlängning af stationen, uppbyggande af lokomotivstall, mellanplattformar, nya spår m. m., uppgingo till 276 100 kronor. Stationens hela anläggningskostnad den 1 januari 1909 utgjorde 363 550 kronor, i hvilken summa likväl hvarken kostnaden för hotellbyggnaden eller för Falun—Rättvik—Mora järnvägs enskilda personalbostad är inräknad. Utgiftsposten för dessa byggnader jämte tillhörande hus är 86 372 kronor.

Den öfverenskommelse emellan Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag och Dala—Hälsinglands järnvägsaktiebolag angående gemensam station i Orsa samt om skötseln af Dala—Hälsinglands järnvägs trafik å stationen, som träffades den 23 september 1899, är icke uppgjord i enlighet med härofvan intagna grunder utan bestämmer, att alla kostnader för nyanläggningar, utvidgningar, underhåll, trafikens skötsel m. m. skola gäldas med hälften



för hvardera banan, hvadan följaktligen alla dylika kostnader månatligen måste fördelas. Vidare föreskrifver öfverenskommelsen, att, om framdeles någon järnväg kommer att å Orsa station inledas, skall den ersättning, som af denna järnväg erlægges för anslutningen, delas lika mellan de båda äldre järnvägsbolagen, och bör då samtidigt nytt aftal afslutas om kostnadernas fördelning för underhåll och trafikskötsel. Något sådant aftal är emellertid ännu icke träffadt, ehuru Orsa—Härjeådalens järnvägs trafik å Orsa station redan under december månad 1908 börjat skötas därstädes af Gefle—Dala järnvägar. I Orsa stations anläggningskostad har Dala—Hälsinglands järnvägsaktiebolag — sedan nedannämnda af Orsa —Härjeådalens järnväg för dess räkning gjorda, Dala—Hälsinglands järnväg tillkommande andel af inbetalningen afdragits — deltagit med 119 028 kronor.

Sedan af Kungl. Maj:t den 12 september 1900 beviljats koncession för anläggande af järnväg från Orsa till Sveg, började arbetet med denna bana under juni månad 1901. Plan för provisoriskt indragande af banan



Orsa station.

å Orsa station blef af vederbörande järnvägsbolag godkänd under februari månad 1902. Då emellertid aftal och uppgörelse angående villkoren och tiden för Orsa—Härjeådalens järnvägs indragande å Orsa station icke hade kunnat träffas mellan respektive å stationen anslutande banor, sammanträdde den 4 juli 1902 i Falun delegerade för styrelserna för Falun—Rättvik—Mora, Dala—Hälsinglands och Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag, hvarvid, sedan de bägge förstnämnda banorna yrkat, att Härjeådalensbanan skulle erlægga en tredjedel af anläggningskostnaden för stationen i anslutningsafgift, hvilket af Härjeådalensbanan icke godkändes, protokoll öfver sammanträdet upprättades och följande preliminära öfverenskommelse träffades:

*Öfverenskommelse.*

Falun—Rättvik—Mora och Dala—Hälsinglands järnvägsaktiebolag medgifva tillstånd för Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag att medelst föreslagna provisoriska anordningar indraga sin bana å Orsa station, så snart detta protokoll blifvit justerat, och mot det att sistnämnda aktiebolags styrelse förbinder sig att ofördröjligen ingå till Kungl. Maj:t med underdånig hemställan, att Kungl. Maj:t måtte i nåder bestämma, huru mycket bör af bolaget erläggas i lösen till de andra järnvägsbolagen, äfvensom öfriga villkor för sammanslutningen.<sup>a</sup>

Sedan Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag hos Konungen gjort underdånig framställning om fastställande af villkoren för bolagets järnvägs anslutning vid Orsa station och denna skriftliga framställning blifvit till Kungl. järnvägsstyrelsen öfverlämnad för afgifvande af yttrande, sammanträdde den 27 september 1902 ombud från vederbörande järnvägsbolag i Orsa



inför öfverdirektören för statens järnvägars administrativa afdelning. Kungl. Maj:ts utslag i frågan lämnades under november månad 1904 och föreskref bland annat, att Orsa—Härjeådalens järnväg skulle för förmånen att erhålla anslutning till Orsa station kontant erlægga en tredjedel af det beräknade värdet af anläggningarne å stationen.

Emellertid hade allt arbete legat nere å Orsa—Härjeådalens järnvägs byggnad från slutet af år 1903 till augusti 1905. Då arbetet sedermera upptogs, utarbetades förslag till aftal angående banans anslutning till Orsa station, och är öfverenskommelsen härom undertecknad den 14 januari 1907. I densamma äro lokomotivstall, vändskifva och kolgård undantagna från gemensamt bruk, men har Orsa—Härjeådalens järnväg genom ett tillägg af december 1908 till denna öfverenskommelse förskaffat sig nyttjanderätt äfven för lokomotivstall, vattentörn och vändskifva. Anslutningsafgiften, som sålunda var bestämd till en tredjedel af kostnaden för de anläggningar, i hvilka sambud med öfriga banor äger rum, utgjorde 115 620 kronor, hvaraf Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag erhållit 53 685 kronor och Dala—Hälsinglands järnvägsaktiebolag 61 935 kronor. Vid eventuell ny banas förening med Orsa station skall Orsa—Härjeådalens järnvägsaktiebolag åtnjuta så stor del af den då erlagda anslutningsafgiften, som detta bolag betalt i förhållande till kostnaden för de anläggningar, till hvilka Orsa—Härjeådalens järnväg har nyttjanderätt.

För Orsa—Härjeådalens järnvägs anknytning hafva endast några smärre anordningar måst vidtagas, såsom ändrad inredning i stationshuset, tillbyggnad af godsmagasinet samt förändring af några spår, enär så väsentliga förändringar gjordes vid Dala—Hälsinglands järnvägs inträde, att desamma varit tillräckliga äfven för att åtminstone under första tiden kunna mottaga Orsa—Härjeådalens järnvägs trafik.

Till Orsa station är Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag ensam ägare, och de öfriga vid stationen anslutna banorna hafva för de afgifter, de erlagt för anslutningen, tillerkänts ständig nyttjanderätt.

#### TISKEN MÖTESPLATS.

Bergslagernas järnvägsaktiebolag har enligt öfverenskommelse af november 1900 medgifvit Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag rätt att mellan Falun station och Tisken mötesplats utlägga sin järnväg på Bergslagsbanans område under det villkor, att upplåtelsen af marken för järnvägsanläggningen skedde för all framtid med den rätt, som svensk lag därtill lämnar, och med bibehållande af äganderätt hos Bergslagernas järnvägar, att afståndet mellan hvardera spåret på intet ställe fick understiga fem meter, räknadt från midt



Tisken mötesplats.



till midt, och att det nya spåret mellan Falun och Tisken byggdes med minst lika styrka som det gamla spåret i afsikt att, då trafikens fordringar så kräfva, de båda spåren må kunna trafikeras som ett dubbelspår.

För de fördelar, som genom ofvannämnda markupplåtelse anses ha tillskyndats Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag, har bolaget till Bergslagernas järnvägsaktiebolag dels betalt en gång för alla 40 000 kronor och dels förbundet sig att årligen före den 1 juli erlägga 1 000 kronor.

Tisken mötesplats betraktas som en till gemensam disposition stående stationsanläggning, som äges af Bergslagernas järnvägsaktiebolag, och i afseende på hvilken omkostnaderna för trafikens skötsel äfvensom för utvidgningar till och med år 1909 delas lika mellan bägge bolagen. Efter denna tid skola genom särskild öfverenskommelse bestämmelser träffas om ny fördelning af dessa kostnader, och skall denna då upprättade öfverenskommelse grunda sig på den nytta, de olika bolagen hvar för sig visat sig ha dragit af mötesplatsen.

#### REPBÄCKEN STATION.

Den 23 juni 1904 öppnades Repbäcken station för allmän trafik. Här var förut en öde plats, där Siljansbanan blott löpte förbi.

Stationen äges af Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag med det undantag, att de spår och det jordområde, som före Västerdalsbanans tillkomst ägdes af Siljans järnvägsaktiebolag, fortfarande tillhöra detta. Ehuru någon anslutningsavgift icke är erlagd, är likväl ständigt nyttjanderätt till stationen tillförsäkrad Siljansbolaget gemensamt med Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag.

I kostnaden för trafikens skötande å stationen deltagar Siljans järnväg i enlighet med de stadganden, som förut i detta kapitel meddelats.

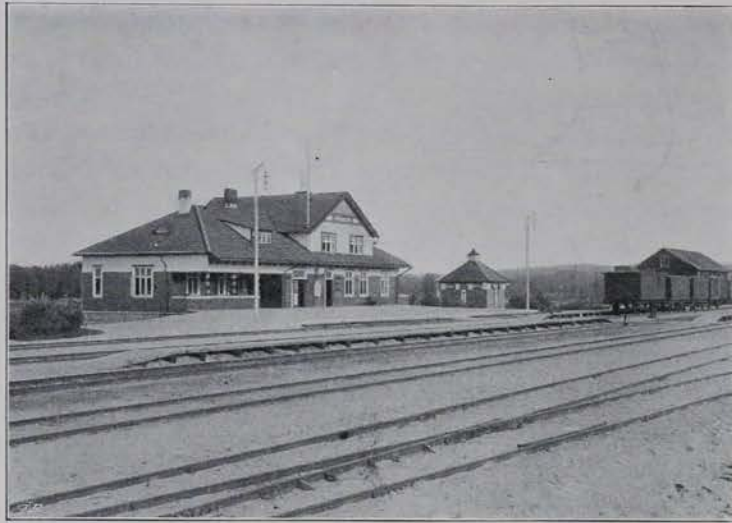


Repbäcken station.

#### BJÖRBO STATION.

Då järnvägen från Falun den 11 december 1905 öppnades till Björbo, hade Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag redan för sin trafik använt Björbo station från och med den 3 mars 1904, hvilken dag linjen Nyhammar—Björbo öppnades för allmän trafik. Fortsättningen af Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolags bana till Vansbro var redan då under anläggning och öppnades för allmän trafik den 5 november 1907.





Björbo station.

För trafikens skötsel och eventuella nya anläggningars utförande å stationen deltagar hvardera bolaget i kostnaderna i enlighet med i början af detta kapitel intagna bestämmelser.

I ersättning för erhållande af anslutning till Björbo station och den ständiga nyttjanderätten af stationen skall Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag erlægga hälften af kostnaderna för alla anläggningar, som äro af gemensam natur. Den summa, som intill den 1 januari 1909 utbetalts, har utgjort 92 935 kronor.

Björbo station är Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolags egendom.



## BANA OCH ANLÄGGNINGAR.



ela banan mellan Gefle och Falun blef visserligen färdig för trafik under början af juli månad 1859, men helt naturligt återstodo då ännu en stor del ofullbordade arbeten, hvilka efterhand måste afslutas. På grund af den rådande penningknappheten inom bolaget hade direktionen gjort allt för att så fort som möjligt få banan så pass i ordning, att tillstånd kunde lämnas för trafikens börjande. De genom trafikeringen influtna medlen kunde sedan användas till erforderliga kostnader för banarbetets afslutning.

Äfven med hänsyn tagen till dessa ofvan nämnda kompletteringsarbeten, hvilka för öfrigt i ganska stor utsträckning pläga förekomma äfven vid nutida järnvägsbyggen, måste man emellertid erkänna, att Gefle—Dala järnväg var en för den dåvarande tiden omsorgsfullt utförd och af fullgoda materialier, såsom räls, sliprar m. m. d., byggd bana. Att så var förhållandet, bevisas äfven däraf, att trafiken kunde tillväxa mångdubbelt mera, än från början beräknadt var, utan att någon som helst förstärkning af öfverbyggnaden behöfde ske. Att banbyggnaden blef betydligt dyrare, än hvad de gjorda beräkningarne utvisade, är förklarligt, och anledningarne till dessa högre kostnader hafva förut angifvits i kapitlet "Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, banbyggnaden". Man kan emellertid med skäl påstå, att några onödiga utgifter icke ifrågakommo under byggnaden. Allt ordnades på billigaste sätt, allt utfördes så praktiskt, som med dåvarande hjälpmedel och uppfattningar var möjligt, och allt gjordes framför allt varaktigt. På grund af den naturliga utvecklingen har mycket af den ursprungliga anläggningen sedermera blifvit utdömdt, men rättvisligen måste framhållas, att banbyggnaden var utförd på ett så framsynt sätt, att de årligen återkommande besiktningarne alltjämt vitsordade dess fullgoda skick.

## BANAN.

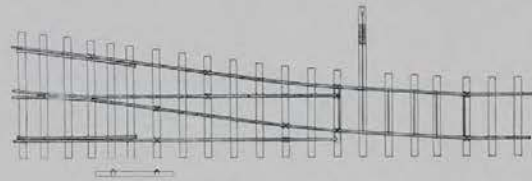
Järnvägens första räls voro, såsom förr omnämnts, af järn och vägde 20 skålpund per sträckfot eller 28,6 kilogram per meter. Längden af hvarje räls var 20 engelska fot. Skarfbjälarna voro plana, 1 fot långa och vägde 4,2 kilogram per par. Skarfbultarne vägde 0,32 kilogram per styck. Sliprarnes dimensioner voro 8 fots längd med 9 tums diameter och 6 tums tjocklek, och 8 sliprar användes per skenlängd. Vid hvarje skenskarf — s. k. understödd skarf — var sliperns längd 9 fot. Priset å dessa först under åren 1861—1862 anskaffade 8 fots sliprar för utbyte var 66 <sup>2</sup>/<sub>3</sub> öre per styck. Under åren 1862—1865 inlades å största delen af



järnvägslinjen bottenplåtar under räls skarvarne, hvilken anordning i högst väsentlig mån bidrog till att göra skarfförbindningarne varaktigare genom mindre slitning å skarfslipparne, och i sammanhang därmed utbyttes de 1 fot långa skarvfjärnen mot sådana af 1,55 fots längd.

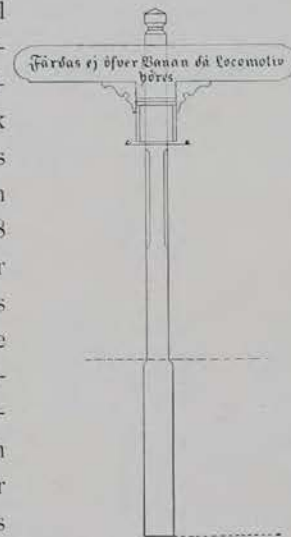
År 1866 inköpte bolaget för sista gången järnräls, nämligen 500 ton från en firma i Newport i England till ett pris af £ 6. 1/— per ton. Sedan direktionen gjorts uppmärksam på dels att den använda rälssektionen var väl svag för den lifliga trafik af företrädesvis tungt gods, som förekom å banan, och dels att dylika järnräls voro af dålig beskaffenhet och ofta måste utbytas, inköptes år 1867 från England 300 ton stålräls för ett pris af £ 14 per ton, och

inlades desamma år 1868 å sträckan Storvik—Robertsholm. I sammanhang med detta utbyte vidtogs den förändringen, att räls skarvarne förlades mellan slipparne, hvarigenom skarvarnes s. k. sväfvande läge uppkom. År 1868 och följande två år uppgjordes kontrakt med Motala

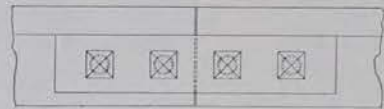


Under första tiden använd växelordning.

verkstad om leverans dels af stålräls, dels af stålhufvade räls, valsade efter en af kapten Carlsund uppfunnen metod, i samband hvarmed de utnötta engelska järnräls, som funnos i bolagets ägo, omvalsades och vid valsningen försågos med stålplåttåg å räls hufvudena. Priset var 6 riksdaler riksmünt per centner för stål hufvade räls, till hvilka bolaget då själf lämnade järnet, samt 10 riksdaler och 50 öre per centner för stålräls. All räls skulle fritt levereras i Gefle och all gammal järnräls äfven fritt afhämtas därifrån. Ämnena till stålrälsen tillverkades vid Sandvikens järnverk af bessemerstål. Priset å stålräls sjönk emellertid de följande åren till 9 riksdaler 50 öre och 8 riksdaler 75 öre per centner. År 1872 levererade Smedjebackens valsverksbolag till bolaget ett större parti stålräls till ett pris af 9 riksdaler 50 öre per centner. Stålrälsen vägde 32,1 kilogram och den stål hufvade 31,7 kilogram per meter. Efter denna sista leverans ansåg direktionen det likväl vara



Första varningsstolparne.



Första använda räls med skarvfjärn, spik, bult och skruv.

verkstad om leverans dels af stålräls, dels af stål hufvade räls, valsade efter en af kapten Carlsund uppfunnen metod, i samband hvarmed de utnötta engelska järnräls, som funnos

fördelaktigare för bolaget att göra sina beställningar af bessemerstålräls i England och kontrakterade under december månad 1875 med en verkstad i England om leverans af 500 ton dylika till ett pris af £ 7. 10— per ton fritt ombord i Hull. Dessa stålräls inlades under sommaren 1877 företrädesvis å linjen Korsnäs—Falun. Sedan dess var järnvägens hufvudspår till hela sin längd lagdt med dels helvalsade bessemerstålräls, dels stål hufvade järnskenor. Slipparnes antal per skenlängd hade äfven ökats till 9 stycken med



samma dimensioner, som förr omnämnts, likväl med det undantag, att tjockleken ökats till 6 1/2 tum.

Under åren 1893—1895 inlades mellan Hyttmyra och Granstanda samt mellan Ryggen och Hosjö sammanlagdt 15,1 kilometer stålräls af 33,2 kilogramms vikt per meter, 10 meter långa och med vinkelskarfjärn, vägande 16 kilogram per par, och samtidigt inlades 13 stycken sliprar under hvarje skenlängd. Dessa räls utbyttes likväl redan år 1901 mot 40,3 kilogramms räls, och de gamla försålles till Falun—Västerdalarnes järnväg.

Från början var banan öfver skogsmark inhägnad medelst vanliga gärdesgårdar, men allt efter som dessa fordrade omsättning, ersattes de från och med början af 1870-talet med stängsel, bestående af stolpar och 5 slanor. I mån af utbyte ha sedermera användts 3 slanor med mellanstolpar.

Som ett bevis på fackmäns omdöme om järnvägens underhåll intages här den anteckning till protokollet, som af chefen i Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen öfversten Otto Modig gjordes vid den inspektion, som af honom personligen förrättades å järnvägen år 1873:

”Gefle—Dala järnvägs underhåll. Fyra år äro nu förlutna, sedan jag inspekterade denna järnvägsbyggnad, en af landets första anläggningar med den s. k. bredspåriga (4,83) konstruktionen, som genom enskild företagsamhet utfördes, dock med låneunderstöd från statsmedel.

Visserligen hafva under tiden årliga besiktningar blifvit, enligt ordres från Kungl. styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, förrättade af vederbörande distrikttjänstemän, för att kontrollera underhållet af den särdeles lilligt och med hufvudsakligen stora godståg och tunga lokomotiver trafikerade banan; och rapporterna om dessa förrättningar hafva städse visat, att direktionen med synnerligt nit icke allenast fullgjort underhållet, utan ock därutöfver verkställt kostsamma och för trafiken värdefulla förbättringar; men jag ansåg likväl lämpligt, då tillfället nu var passande, att själf taga en öfversikt utaf banans beskaffenhet i dess helhet.

När banan byggdes, användes skenor af järn, med vikt af 20  $\alpha$  på löpande fot; men detta, som mången då ansåg vara öfverflödigt starkt och alltså onödigt, visade erfarenheten snart vara tvärtom.

Bolaget, som till en början hyste den förstnämnda åsikten, beslutade likväl själf, utan yttre påverkande, att i mån som de primitiva skenor blefvo utnötta, öka vikten, och utbytte därför delvis långa sträckor med järnskenor, vägande 21,6  $\alpha$  per längdfot. Numera begagnas sedan 1868 stålskenor och dessa af omkring 22,7  $\alpha$  vikt per fot, — varande betydliga sträckor med dylika skenor försedda. Utbytet fortsättes årligen, i mån som de starkare järnskenorna blifva förslitna, (utaf de svaga, eller den första uppsättningen, finnas inga kvar på permanenta vägen) och stålskenor af förenämnda tyngd, 22,7  $\alpha$ , inläggas i stället. Vid besiktningen observerades nu, att af de först eller 1868 utlagda dylika skenor voro inga ännu skadade, utan visade sig såsom skulle de blifvit först under innevarande år utlagda. Man kan således med fullt skäl säga, att det på längd blir betydlig hushållning att använda den dyrare sorten skenor.

Af de primitivt uppförda träpälbroarna äro de större, nämligen vid Sandviken, Kungsgården, Syltbäcken och

Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes i Gefleborgs Län Resolution uppå den af Direktionen för Gefle-Dala Jernvägs Aktie-Bolag gjorde ansöknin,

Gifwen Gefle Lands-Cancellie den 28 Maj 1857.

Som det enligt 10 § af Kongl. Maj:ts Nådiga Instruktion för Landshöfdingarne i Rikets Län samt de vid Länstyrelsen anstälde Tjenstemän af den 10 November 1833, tillkommer Kongl. Maj:ts Befallningshafvande att hafva omsorgsfull värdnad derå, att allmän ordning och säkerhet upprätthållas, för handhafvande hvaraf Kongl. Maj:ts Befallningshafvande jemväl äger att, uti sådane fall, der ansvar icke är i lag bestämdt, stadga erforderliga viten; alltså och då skada och olyckor uti ofvannberorde hänseenden lätteligen kunna uppkomma, finner Kongl. Maj:ts Befallningshafvande, enär något ansvar i dessa fall icke finnes i lag bestämdt för den händelse, att skada eller olycka icke inträffar, skäligt härmedst stadga ett vite af femton Riksdaler Riksmunt, hwartill den gör sig förfallen, som, utan vederbörligt tillstånd, tager sig wäg öfver eller uteser ifrågavarande inom detta län belagde jernvägsbana eller inträder inom den å ömse sidor om den samma uppförde hägnad eller, wid passerandet öfver banan å de tillätne ömrigångsvägarne, ej igenfänger de derstädes uppförde grindar, tommande, dereft skada eller olycka sker, den häremot bryter att vara underkastad det ansvar, som är bestämdt uti Kongl. Maj:ts Nådiga Kungörelse om en Fridlysningsstadga för Allmänna Kanal-, Sluß-, Jernvägs och Telegraf-anläggningar af den 18 Januari 1833, hwilken stadga Kongl. Maj:ts Nådiger förordnat bora ifrågakomne jernvägsanläggningar tillämpas; dock bör denna Resolution, för att äga gällande kraft, årligen en Söndag uppläsas från Predikstolarne i de sednars kyrkor inom Länet hvarinom jernvägen är belägen, samt å tjenliga ställen utefter vägen anslås. Åt och dag, som ofwan.

**E. Ad. Prutz.**

**W. Storman.**

Första fridlysningsanslaget.



Vallby, sedan några år tillbaka ombyggda af järn, — och endast den från början vid Robertsholm på järnpelare och med spännkonstruktion af järn anlagda bron med träöfverbyggnad (hvilken ännu är fullt säker och oskadad) har bibehållits. Vid Korsnäs station befinnas, till följd af lokala förhållanden och den industri, som på platsen utvecklats, inom korta afstånd anlagda ej mindre än 4 broar. 3 utaf dessa, som vid järnvägens anläggning uppfördes af kärnvirke, äro ännu fullgoda samt kunna troligen i många år bibehållas, — hvaremot en, som tillkommit under senaste åren, är byggd af järn på landfästen af sten, därvid arbetet verkställes genom järnvägsbolagets försorg, men på bekostnad af de intressenter, hvilka af särskilda skäl föranledt behovet af denna bro.

Det nu anförda och hvad i öfrigt vid inspektionen observerades gifver fullt stöd till det omdöme i fråga om Gefle—Dala järnvägsbolags tillvägagående med hänsyn till järnvägens underhåll, att bolaget på ett i allo berömvärdt sätt icke allenast fullgjort detta underhåll, utan ock därutöfver verkställt många kostsamma arbeten till anläggningens framtida bestånd och rörelsens underlättande. Sant är visserligen, att bolagets inkomster varit och äro så betydliga, att tillgångarne medgifvit förbättringarnes bekostande, men det visar dock ett förtjänstfullt sträfvanande att hålla anläggningen städe uti ett komplett och fullgodt skick för den allmänna trafikens säkerhet, hvilket rättvisligen bör erkännas.

Så länge som Gefle—Dala banan med sin ofantliga godsrorelse utgjort en del för sig, oafhändig från andra banor, hafva flera smärre anordningar, t. ex. vid stationerna och för bevakningen, kunnat vara något olika med andra, hufvudsakligen statens banor, där passageraretrafiken är jämförelsevis vida större än Geflebanans och följaktligen mäst tillgodosetts mera än här skett. Men då Gefle—Dala banan nu snart kommer att sammanstöta såväl med statens norra bana som med Bergslagsbanan Falun—Göteborg, påkallas åtgärder för att bringa full enhet i disciplinen och vissa bekvämligheter å stationerna för passagerare. Otvifvelaktigt kommer dock de nämnda banornas förening med Gefle—Dala banan att inverka något störande i sistnämnda banans rörelse, ty denna har redan påkallat en sådan mängd ordinarie tåg, ifrån kl. 4 på morgonen till kl. 10 på aftonen hvarje dag, att ett extra tåg svårligen kan tillställas mellan Gefle och Falun, med mindre än att ett ordinarie tåg för dagen inställes. Vid inspektionen gick verkligen ett extra tåg utan att ordinarie trafiken stördes, men detta besiktningståg måste göra halt på flera stationer i 1 till 2 timmar för att låta de ordinarie tågen passera.

Det är vid dylikt förhållande ingalunda förvånande, om direktionen för Gefle—Dala banan och dess utmärkt nitiska tjänstemän icke med någon otålighet motse eller efterlängta den tidpunkt, då, igenom denna banas anslutning till andra banor, åtskilliga för trafiken störande ändringar skola komma att uppstå.

Stockholm den 2 september 1873.

*Otto Modig.*“

Äfven de följande årens besiktningssprotokoll vitsorda järnvägens goda underhåll. I besiktningssprotokollet af den 10 november 1897 uttalar chefen i Nedre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet major Gust. Nyström sig på följande sätt: “Spåret är å hela banan på det förträffligaste underhållet med afseende på grusning, lyftning och justering; sidodikena äro upprepade och buskar behörigen aflägsnade, staketet är repareradt och på långa sträckkor till nyes uppsatt. Signaler på stationer och efter linjen äro på sina platser befunda och ordentligt hållna.”



Banvaktstuga vid bandelen Falun—Orsa.



Banvaktstuga vid bandelen Gefle—Falun.

Med anledning af den stora trafiken under år 1890 och på grund af den väntade trafikökning, som dels den nya järnvägen Falun—Orsa, dels beslutade ombyggnader inom Gefle hamnområde borde framkalla, ansåg direktionen, att gränsen för järnvägens trafikförmåga med de anordningar, som då funnos, snart skulle vara uppnådd, och att det därför var en angelägen och viktig sak att i tid taga i öfvervägande, hvilka åtgärder borde vidtagas för att höja järnvägens



trafikförmåga. Direktionen ansåg, att nedbringandet af de branta stigningarne å banan skulle i högst afsevärd grad icke blott öka trafikförmågan utan äfven minska trafik kostnaden, och beslöt därför den 7 oktober 1891 att låta verkställa undersökningar för utrönande om och till hvilken kostnad de stora stigningarne mellan Gefle—Töförs, Öfre Storvik—Robertsholm och Ryggen—Hosjö skulle kunna nedbringas. En undersökning gjordes också under åren 1891—1892 af dåvarande kaptenen i Kungl. väg- och vattenbyggnadskåren C. H. Öhnell om omläggning af linjen Öfre Storvik—Robertsholm för nedbringande af stigningen till 1: 100, och denna undersökning visade, att kostnaderna skulle blifva 41 667 kronor per kilometer eller något öfver 600 000 kronor för denna sträcka. Dels de höga kostnaderna, dels under några år nedgående trafikinkomster orsakade, att några ytterligare undersökningar i denna punkt då icke verkställdes.

Under år 1905 lämnade dåvarande verkställande direktören i uppdrag åt löjtnant Elis Hildebrand att undersöka terrängen dels för dubbelspår från Hagaström till Storvik och dels för nya järnvägslinjer från Öfre Storvik till Hofors och från Lottbosjön till Oskattsbo.

Beträffande undersökningen af dubbelspårsbyggnaden följdes nuvarande linje hela vägen med undantag af den del af banan, som ligger emellan kilometer 25,100 och 30,100, där afvikelse gjordes och ny linje uppstakades på södra sidan om den nuvarande, sålunda närmare Sätra by. Denna linje skulle förlänga banan med 400 meter men föranleda betydligt bättre terrängförhållanden.

Vidkommande ny järnvägslinje från Öfre Storvik till Hofors, så utstakades densamma från västra änden af Öfre Storvik hållplats, hvarefter den passerade Hofors bruk 1 kilometer öster om bruket och skulle ansluta sig till nuvarande banan vid Hofors stations östra ände. Denna linje skulle medföra nybyggnad af 19,166 kilometer järnväg och förlänga banan med 4,731 kilometer men skulle medföra afsevärdt förbättrade terrängförhållanden och jämväl komma att framkalla en ej oväsentlig ökning både i person- och godstrafik från de bygder, som banan komme att genomkorsa.

Hvad slutligen beträffar ombyggnandet af linjen Lottbosjön—Oskattsbo, ville man komma ifrån de svåra stigningarne vid Lottbo och Fäbosjön och omstakade därför järnvägen från kilometern 66,330 till kilometern 72,363 på sådant sätt, att den nya linjen först skulle framgå på södra sidan om gamla banan, därefter korsa nuvarande linjen vid kilometern 69,300 och fortsätta på norra sidan af Fäbosjön och sydöstra sidan af



Banvaktstuga vid bandelen Falun—Björbo.



Banvaktstuga vid bandelen Mora Noret—Elfdalen.

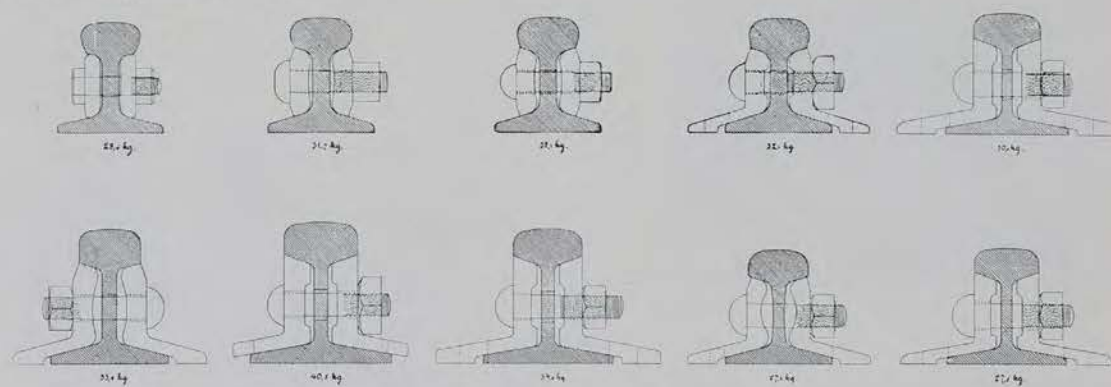
Djuptjärn samt ansluta till nuvarande linjen vid Oskattsbo. Denna nystakade linje är 162 meter längre än den nuvarande men har mycket förmånligare lutnings- och krökningsförhållanden.



För dessa nu nämnda linjer äro anläggningskostnaderna ännu icke uträknade.

I skrifvelse af den 28 oktober 1897 framhöll baningenjören nödvändigheten af att förstärka spåröfverbyggnaden på grund af den alltjämt ökade trafiken och de tyngre lokomotiv, som börjat användas å bandelen Gefle—Falun. Baningenjören påpekade därvid, att af de plana skarvfjärn, som användes till den gamla stålrälstypen, omkring 800 å 900 par årligen plägade brista, och föreslog därför inläggande i banan efterhand af räls af den s. k. Goliathtypen med vikt af 40,5 kilogram per meter. Denna framställning tillstyrktes af trafikchefen. Då direktionen efter muntlig förhandling med Mora—Elfdalens järnvägsbyggnadsstyrelse hade fått anbud om försäljning till sistnämnda järnväg af 47 500 meter af Gefle—Dala järnvägs spår med bult och plana skarvfjärn till ett pris af 4 kronor per meter spår, beslöt direktionen den 23 november 1897 denna försäljning och anskaffande af 40,5 kilograms räls med vinkelskarvfjärn för motsvarande väglängd. För att fylla behovet för spårutvidgningar beslöts därjämte att under 1898—1899 inköpa sammanlagdt 4 200 ton af ofvannämnda typ. Sedermera inköptes flera stora partier, så att hufvudspåret å hela bandelen, andra spåret Gefle—Hagström, banan Gefle—Fredriksskans samt andra spåret å hvarje station kunde under åren 1898—1904 beläggas med 40,5 kilograms stålräls, 133 millimeter höga, 10 meter långa och med vinkelskarvfjärn om 33,112 kilograms vikt per par samt med 14 stycken 2,7 meter långa sliprar per skenlängd. Rälsskarfvarne utgjordes af s. k. treslipersskarvf. Samtidigt med denna rälsinläggning hafva å en del spår å stationerna inlagts 34 kilograms stålräls, 126 millimeter höga, 10 meter långa och med vinkelskarvfjärn, vägende 27 kilogram per par.

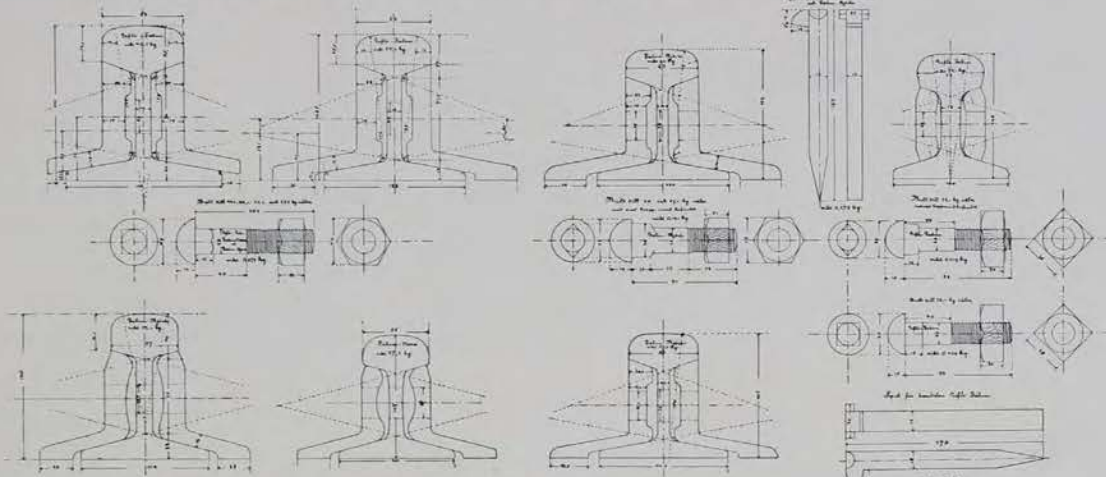
Å bandelen Falun—Orsa inlades från början 27,3 kilograms stålräls, 9,143 å 10 meter långa med vinkelskarvfjärn, vägende 14 kilogram per par, och med 12 å 13 sliprar per skenlängd. Denna rälssektion användes fortfarande. De sliprar, som från början inlades, voro 2,5 meter långa och 0,15 meter tjocka med 0,20 meters diameter, och de nu liggande äro 2,5 å 2,7 meter långa och 0,16 meter tjocka med 0,223 meters diameter. Å linjen Mora—Elfdalen äro inlagda räls — förr begagnade å bandelen Gefle—Falun och å Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg — af 32,1 kilograms vikt samt 6,4 och 7,3 meters längd. Vinkelskarvfjärnen hafva en längd af 550 millimeter och väga 14 kilogram per par. Sliprarnes längd är 2,4 meter med 9 stycken per skenlängd.



Sektioner af under årens lopp använda räls, skarvfjärn och bult.



Å bandelen Falun—Björbo förekomma 3 olika rälstyper nämligen 15 kilometer 33,250 kilogram, inköpta från bandelen Gefle—Falun, 10 kilometer 30 kilogram och 45 kilometer 27,5 kilogram. Sliprarnes längd är 2,1 meter med 14 stycken per skenlängd. Skarfbultarne väga 0,5 kilogram per styck, och räлsspiken har en vikt af 0,26 per styck.



Nu använda räлs, skarfjárn, bult och spik vid de särskilda bandelarne.

Redan under mars månad 1898 tog direktionen under ompröfning väckt förslag om impregnering af sliprar. Sedan därefter utredning skett om kostnaden härför samt om den besparing genom större varaktighet, som häraf kunde blifva en följd, beslöts den 19 juli 1900 att med Slipersimpregneringsaktiebolaget uppgöra kontrakt om impregnering af 35 000 stycken sliprar för en kostnad af 1,10 kronor per sliper. Sedermera har impregnering af större partier sliprar skett trenne gånger, och sista gången användes s. k. sparimpregnering för en kostnad af 85 öre per styck. Inläggning i banan af de impregnerade sliparne började under år 1901.

De olika slags räлs, som vid 1908 års utgång funnos inlagda i banan, voro:

	Å bandelen Gefle—Falun			Å bandelarne Falun—Orsa och Mora Noret—Elfdalen			Å bandelen Falun—Björbo		
	Hufvudspårs längd meter	Sido-spårs längd meter	Summa spår-längd kilometr	Hufvudspårs längd meter	Sido-spårs längd meter	Summa spår-längd kilometr	Hufvudspårs längd meter	Sido-spårs längd meter	Summa spår-längd kilometr
Járnräлs, höjd 0.108 meter, vikt 31.7 kilogram per meter	—	9 107	9.1	—	252	0.25	—	—	—
Stålhuftvade räлs, höjd 0.108 meter, vikt 32.1 kilogram per meter	—	622	0.6	—	—	—	—	—	—
Stålräлs, höjd 0.107 meter, vikt 27.3 kilogram per meter	—	9 905	9.9	102 722	14 267	116.99	—	—	—
Stålräлs, höjd 0.107 meter, vikt 27.5 kilogram per meter	—	—	—	—	1 811	1.81	44 330	6 230	50.6
Stålräлs, höjd 0.114 meter, vikt 30.0 kilogram per meter	—	—	—	—	—	—	11 023	311	11.3
Stålräлs, höjd 0.108 meter, vikt 32.1 kilogram per meter	1 127	52 962	54.1	41 149	4 871	46.02	106	—	0.1
Stålräлs, höjd 0.126 meter, vikt 33.2 kilogram per meter	—	—	—	—	15	0.02	14 984	—	15.0
Stålräлs, höjd 0.126 meter, vikt 34.0 kilogram per meter	1 070	8 761	9.8	—	—	—	—	—	—
Stålräлs, höjd 0.133 meter, vikt 40.5 kilogram per meter	94 223	11 600	105.8	190	10	0.20	—	—	—
Summa	96 430	92 957	189.3	2 144 061	21 226	165.29	70 443	6 541	77.0

1) Här i ingår 4 748 meter hufvudspår från Gefle centralstation till Hagaström. (södra dubbelspåret).  
 2) Här i ingår 864 meter spår å Mora station, som tillhör Mora—Vänerns järnväg.  
 3) Här i ingår 336 meter hufvudspår å Björbo station, som tillhör Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar.



**BROAR.**

Alla broar å järnvägen voro från början byggda af trä, med undantag af västra bron öfver Lillån i Gefle, hvilken uppfördes af järn. Efterhand måste dessa gifvetvis lämna rum för broar af järn. Redan under år 1862 visade sig träbroarne öfver Jädra-, Kungsgårds-, Syltbäcks- och Vallbyåarne behöfva tätare tillsyn. Till det yttre voro de visserligen i fullt försvarligt skick, men som de uppförts redan 1856 af fullmoget virke, behöfdes oupphörlig eftersyn och underhåll, helst som de under åren 1860—1862 anskaffade lokomotiven voro tyngre än de, som beräknats för järnvägens konstruktion. De bropålar, som år 1856 på försök preparerats på det sätt, att kopparvitriol instoppades i hål, som blifvit borrade strax ofvan vattenytan, voro likväl år 1862 fullkomligt friska och oförändrade. Under de följande två, tre åren måste emellertid ofvannämnda broar repareras, hvarvid samtliga pålar, hvilka i ytan voro angripna af röta, blefvo försedda med järnbandade skoningar. Vid undersökning år 1866 af förestående broar visade sig en återgående sättning af 0,03 fot på spann om 14 fot. Då det sålunda var att befara, att ett uppskof kunde vara förenadt med risk för trafikens säker-



het, beslutades ombyggnad. Början gjordes under år 1866 med bron öfver Syltbäcken. Den nya bron med stensandfästen och järnöfverbyggnad kostade omkring 12 700 riksdaler riksmünt.

Under år 1866 påbörjades också byggnad af en ny bro öfver Lillån i Gefle, hvarigenom en del af den betydande virkes-trafiken på denna bro kunde öfverföras till nyanlagda upplags- och lastageplatser.

Den 13 oktober 1868 inlades järnbron öfver Kungsgårds-ån. Under år 1869 ombyggdes slutligen bron öfver Jädraån till järnbro.

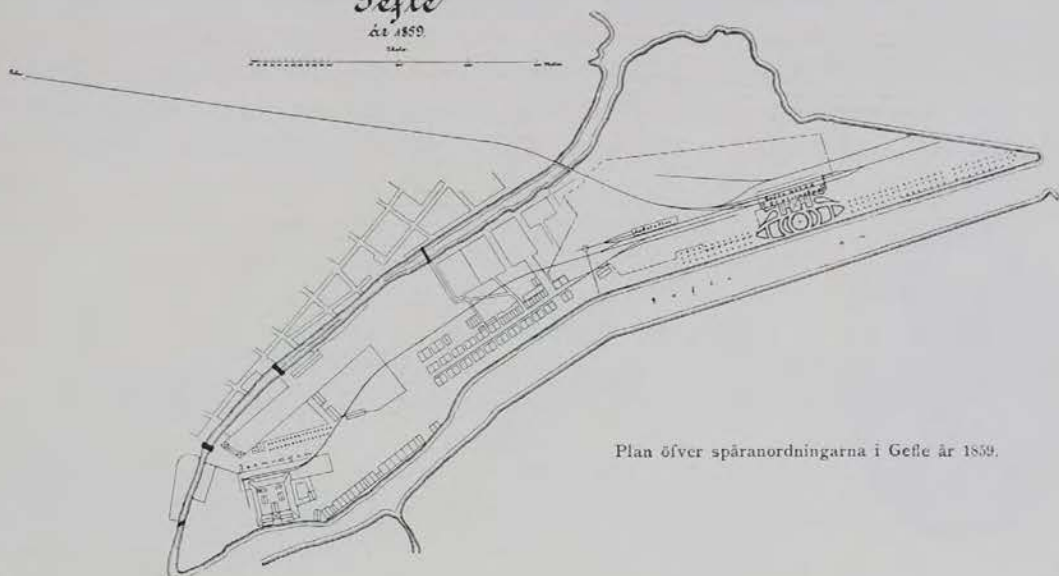
Alla dessa broombyggnader skedde under oafbruten trafik, utan att några särskilda anordningar gjordes för dennas reglering.

Först år 1878 började ombyggnaden af träbroarne vid Korsnäs, nämligen öfver kanalen vid Karlsfors sågverk, öfver Korsnäs-

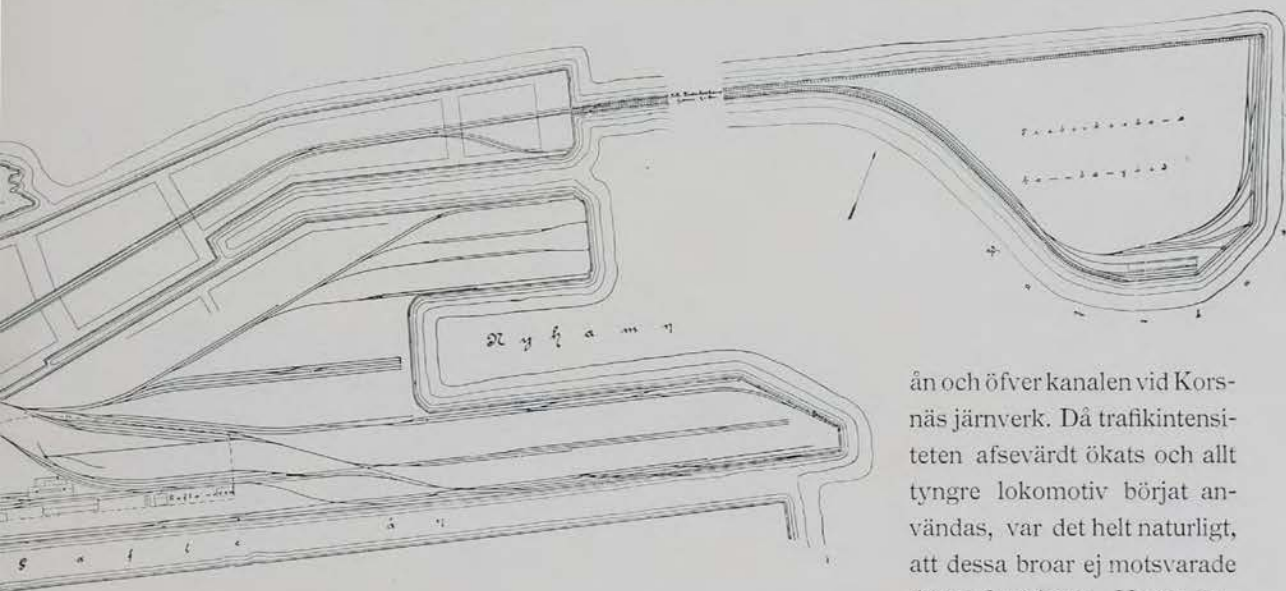


## Gefle

År 1859



Plan öfver spåranordningarna i Gefle år 1859.



ån och öfver kanalen vid Korsnäs järnverk. Då trafikintensiteten afsevärdt ökats och allt tyngre lokomotiv börjat användas, var det helt naturligt, att dessa broar ej motsvarade tidens fordringar. Under om-

byggnadstiden voro provisoriska broar lagda vid sidan, öfver hvilka trafiken fördes. Ritningarne till de nya järnbroarna voro uppgjorda af maskiningenjören Th. Hwasser, sedermera verkställande direktör i järnvägsbolaget. Dessa broar fingo emellertid icke ligga längre än 24 år, då desamma, såsom här nedan omnämnes, återigen ombyggdes år 1902.

Bron öfver Hoforsån invid Robertsholm, som från början var byggd af trä på jämpelare med spännkonstruktion af järn samt med träöfverbyggnad, ombyggdes först år 1881.

Sålunda voro år 1881 järnvägens alla gamla broar ombyggda och försedda med land-



fästen af sten, eller också utgjordes dessa af järnkolonner, stående på pårust och med öfverbyggnad af järn.

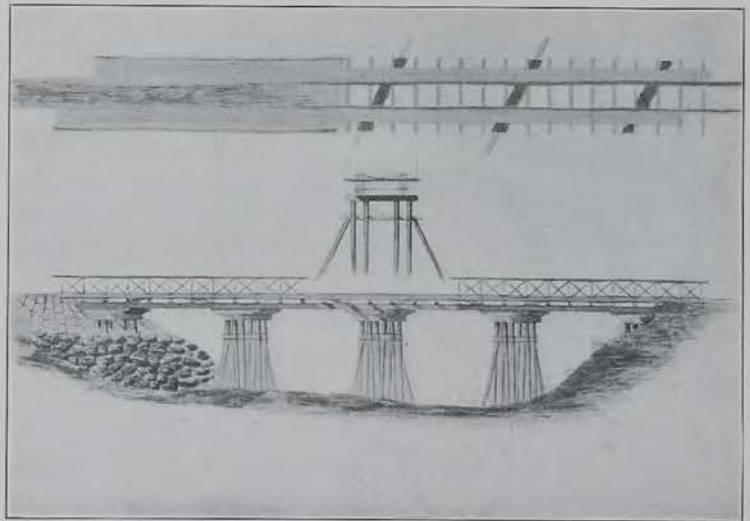
Under år 1895 förstärktes öfverbyggnaden till alla broarne å bandelen Gefle—Falun.

Med anledning af de tyngre lokomotivtyper, som under de senare åren kommit till användning, och med hänsyn till den tendens till ytterligare stegring af lokomotivvikten, som gjorde sig gällande, lämnade direktionen den 23 januari 1899 bandirektören i uppdrag att inkomma med utredning och yttrande i fråga om förstärkning eller ombyggnad af broarne vid järnvägen. Bandirektören ansåg, att, då järnvägens broöfverbyggnader voro af den beskaffenhet, att de icke med fördel kunde tillräckligt förstärkas, borde samtliga broar utbytas mot nya af martin- eller bessemergötmetall med en hållfasthet af 3 800 å 4 400 kilogram per kvadratcentimeter, och föreslog därjämte, att i samband med utbytet af broarnes öfverbyggnad borde om- eller nybyggnad af landfästena ske, enär några broar helt och hållet saknade stenlandfästen och hvilade i land endast å i marken dolda gjutjärnskolonner. Slutligen hemställdes, att landfästena på en gång måtte byggas tillräckligt breda för öfverbyggnad jämväl för dubbelspår. Direktionen tog vid sitt majsmanträde utredningen under ompröfning och beslöt att vidtaga åtgärder för ombyggande af samtliga broar å bandelen Gefle—Falun samt att träffa anordningar för att genast påbörja anläggning af landfästen oberoende af öfverbyggnaden och planen för broarbetet i öfrigt.



*Nils Edvard Mörner*

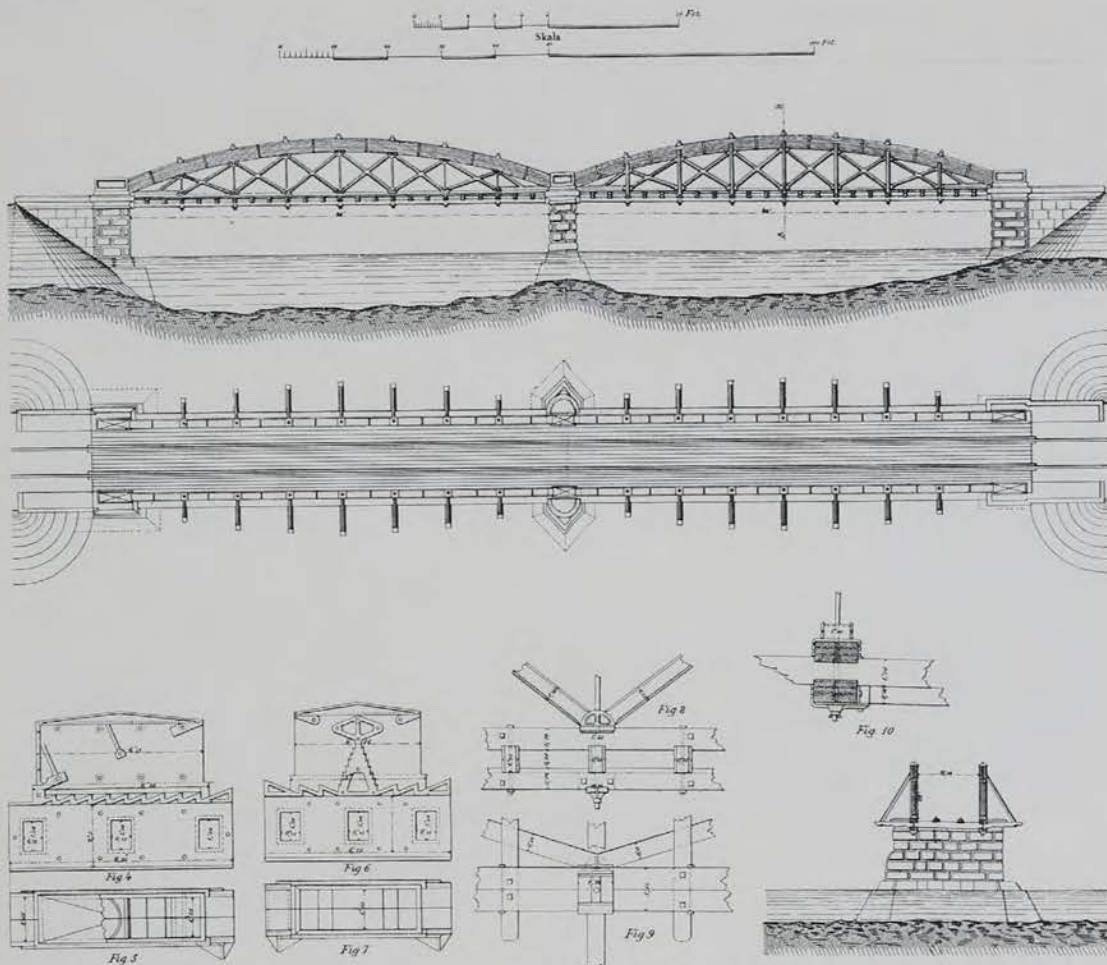
Början gjordes med bron öfver Vallbyån under november månad 1899, å hvilken landfästena byggdes så breda, att de kunde uppbära järnkonstruktion för dubbelspår. Därefter följde broarne öfver Kungsgårds-, Syltbäcks- och Jädraåarne, hvilka alla blefvo färdiga under slutet af år 1900 eller början af år 1901. Under år 1901 påbörjades och under år 1902 fullbordades arbetena å följande broar, nämligen öfver Hoforsån, de trenne broarne vid Korsnäs, öfver kanalen vid Sandviken samt västra Lillåbron i Gefle. Själftva stenarbetet med landfästena utfördes af järnvägsbolaget. Järnkonstruktion till dessa broar tillverkades och uppsattes af dels Bergsunds mekaniska verkstadsaktiebolag, dels Motala verkstads nya aktiebolag. Som förut nämnts, äro landfästena till alla broar med undantag af broarne öfver Lillån i Gefle byggda för dubbelspår, men själftva öfver-



Ritning öfver järnvägsbron af trä öfver Jädraån.



byggnaderna endast för enkelt spår, likväl icke bron öfver Kungsgårdsån, där öfverbyggnad äfven är utförd för dubbelspårig bana. Kostnaden för dessa under åren 1899—1902 utförda broombyggnader hafva varit: för Jädrabron 55 000 kronor, Kungsgårdsbron 32 000, Syltbäcksbron 15 000, Vallbybron 27 000, Hoforsbron 27 000, bron öfver kanalen vid Karlsfors sågverk 8 000, stora Korsnäsbron 49 000 och bron öfver kanalen vid Korsnäs sågverk 11 000 kronor.



Ritning öfver järnvägsbron af trä öfver Korsnäsån.

Under år 1907 påbörjades förstärkningsarbeten å alla broar å bandelen Falun—Orsa med 10 meters spann och däröfver, likväl med undantag af Draggåbron och bron öfver Österdalälven vid Mora, så att lokomotiv med axeltryck af 13,5 ton skola kunna passera. Å Draggåbron har helt och hållet ny öfverbyggnad anbringats, levererad och uppsatt af Aktiebolaget Gefle verkstäder, å bron öfver Österdalälven vid Mora hafva däremot några arbeten ännu icke förekommit. Ofvannämnda förstärknings- och ombyggnadsarbeten blefvo år 1908 slututförda.



### Uppgift öfver broar, viadukter, vägportar och vägbroar vid 1908 års slut.

L ä g e	År År	Längd mellan land- fästena meter	Spann antal spännvidd meter	Uppförd på		Tillåtna belastningar		Öfverbyggnad inlagd år			
				landfästen af		per löpande meter					
				sten med öfver- byggnad	af pelare af	rörlig ton	hvi- lande ton		Axelvækt ton		
Bro öfver Lillån inom Gefle norra spårstrå, västra bron	92	57	1	57	stål	—	12.5	19.8	18	1903	
» » Lillån » » » östra »	92	7.13	1	7.13	järn	—	—	—	—	—	
Vägport öfver Gefle—Ockelbo järnväg	91	6.6	1	6.6	stål	—	12.3	15.8	18	1900	
Bro öfver Bäckebröcken	89	3	1	3	»	—	14.3	22.2	18	1900	
Vägport vid Valbo	84	3.18	1	3.18	»	—	13.5	22	18	1902	
Bro öfver Jädraån	71	23.8	1	23.8	»	—	8	9	18	1901	
» » kanalen vid Sandvikens järnverk	69	5.5	1	5.5	»	—	12.5	19.8	18	1902	
» » Kungsgårdsån (dubbelspårig)	60	15	1	15	»	—	9	10.5	18	1900	
» » Syltbacken	57	5.4	1	5.4	»	—	13.1	17.8	18	1900	
» » Vallbyån	55	12	1	12	»	—	9.45	11.2	18	1900	
Viadukt för Sveriges statsbanor 1)	53	21.38	1	21.38	»	—	—	—	—	1902	
Bro öfver Hoforsån	37	23.16	1	23.16	»	—	8.75	11.9	18	1902	
Vägbro vid Hosjö	8	6.9	1	6.9	»	—	—	—	—	1880	
Bro öfver kanalen vid Karlsfors sågverk	6	5	1	5	»	—	12.8	20.4	18	1902	
» » Korsnäsån	6	47.55	2	23.05	sten	—	8.75	11.9	18	1902	
» » kanalen vid Korsnäs järnverk	6	11.55	1	11.55	»	—	10.6	15.7	18	1902	
» » Faluån vid Ostanfors	3	18	1	18	»	—	5.88	7.24	12.4	1889 2)	
Vägport vid Berggården	8	3.18	1	3.18	»	—	7.4	7.4	12.4	1889	
Bro öfver Berggårdsån	9	15	1	15	»	—	5.26	7.64	12.4	1889 2)	
» » Grycksbobsåken	14	4	1	4	järn	—	7	7	12.4	1889	
» » Flöholmsån	19	15	1	15	stål	—	5.26	7.64	12.4	1889 2)	
» » Flöholmsåken	19	4	1	4	järn	—	7	7	12.4	1889	
Vägbro vid Sägmyra	24	17	3	{ 2 å 6 } { 1 å 5 }	stål	stål	—	—	—	1889	
Bro öfver Årbobacken	28	4	1	4	järn	—	7	7	12.4	1890	
» » Södra Salubacken	41	4	1	4	»	—	7	7	12.4	1890	
» » Norra Salubacken	42	6	1	6	»	—	6	6	12.4	1890	
» » Draggån	50	20	1	20	stål	—	9.14	12.7	18	1908	
» » Ickån	61	10	1	10	»	—	5.81	8.69	12.4	1891 2)	
» » »	61	6	1	6	järn	—	6	6	12.4	1891	
» » Stumnsåsbäcken	65	5	1	5	»	—	6.3	6.3	12.4	1891	
» » Fuån	80	8	1	8	stål	—	11.6	17.74	18	1891 2)	
» » bäck vid Farnäs	84	3	1	3	järn	—	7.4	7.4	12.4	1891	
» » »	85	4	1	4	»	—	7	7	12.4	1891	
Vägport vid Mora Noret mellan Mora Noret och Orsa	89	3	1	3	»	—	6.3	6.3	12.4	1892	
Bro öfver bäck vid Vattnäs	93	6	1	6	»	—	6	6	12.4	1892	
» » Enån	101	8	1	8	stål	—	11.6	17.74	18	1892 2)	
» » bäck vid Orsa	101	4	1	4	järn	—	7	7	12.4	1892	
Vägport vid Mora Noret mellan Mora Noret och Mora	89	3.3	1	3.3	»	—	7.4	7.4	12.4	1896	
Bro öfver Österdalälven vid Mora	89	170	4	{ 1 å 156 } { 3 å 46.3 }	stål	sten	4.5	4.5	12	1896	
» » Hemulån	92	20	1	20	»	—	5	5.8	12	1898	
» » Lådeån	103	6	1	6	järn	—	6	6	12	1898	
» » Gopshusån	112	5	1	5	»	—	6.3	6.3	12	1898	
» » Dysån	117	24	1	24	stål	—	5.2	5.2	12	1899	
» » Österdalälven vid Oxberg	118	101.5	3	{ 2 å 27 } { 1 å 46.5 }	»	sten	4.5	4.8	12	1899	
» » bäck vid Gåshvarf	127	3	1	3	järn	—	7.4	7.4	12	1899	
Vägport öfver Hamngatan i Falun	—	15	3	{ 2 å 5.25 } { 1 å 5 }	stål	stål	12.9	20.6	18	1901	
Bro öfver Faluån	—	15	1	15.5	»	—	10.3	14.7	18	1901	
Vägport öfver Myntgatan i Falun	—	5	1	5.4	»	—	12.8	20.4	18	1901	
» » vid Ölsbacka	11	2.9	1	3.3	»	—	13.5	22	18	1902	
» » Smedsbo	17	5	1	5.4	»	—	12.8	20.4	18	1902	
» » Girbergärdet	22	5	1	5.4	»	—	12.8	20.4	18	1902	
Bro öfver Dalälven vid Kvarnsveden	22	114	3	{ 1 å 61.3 } { 2 å 25.88 }	»	sten	{ 6.8 } { 8 } { 8.2 } { 10.6 }	—	—	18	1902
Viadukt öfver Kvarnsvedens elektriska järnväg	22	5.1	1	5.6	»	—	12.8	20.4	18	1902	
Vägport vid Bysjön	23	2.9	1	3.3	»	—	13.5	22	18	1902	
» » Lennheden	33	4.5	1	5	»	—	13	20.8	18	1903	
» » Nysel	47	4.5	1	5	»	—	13	20.8	18	1903	
Bro öfver Brötjärnabäcken	49	24.4	1	23	»	—	8.5	11.5	18	1903	
» » Tansån	55	14.4	1	15	»	—	10	14.5	18	1904	
» » Alderbäcken	59	3.5	1	4	»	—	13.5	22	18	1904	
» » Tandån	66	4.8	1	5.55	»	—	12.8	20.4	18	1904	

1) Tillhör Sveriges statsbanor. 2) Öfverbyggnaden förstärkt 1908.



**SIGNALINRÄTTNINGAR.**

Ända till år 1876 voro flera af järnvägens stationer och mötesplatser i saknad af fasta signalinrättningar, hvilket så småningom under åren 1876—1878 afhjälptes vid de fullständiga stationerna genom anbringande af dels semaforer, dels skifsignaler. Lastplatser med sidospår, belägna emellan stationerna, blefvo däremot icke under dessa år försedda med dylika anordningar, dels på grund af att fullt tydlig föreskrift för enskilda järnvägar därom då saknades, och dels därför, att anordnandet af fasta signalinrättningar å dessa platser skulle kräfva en rätt betydlig årlig utgift i aflöningar till de signalkarlar, hvilka i så fall måste anställas. Växlarna till dessa sidospår voro emellertid gifvetvis försedda med lås.

I enlighet med Kungl. Maj:ts nådiga kungörelse af den 11 december 1874 fastställde emellertid sedermera Kungl. styrelsen för statens järnvägstrafik tjänstgöringsreglemente vid enskilda bolags för allmän trafik upplätta järnvägar för lokomotiv att gälla till efterrättelse senast från och med den 1 januari 1880, i hvilket reglemente stadgas, att "stationer, banföreningar, bankorsningar, rörliga broar och andra ställen, där tågs säkerhet sådant fordrar, skola vara försedda med nödigt antal fasta signalinrättningar", samt att "med station skall förstås äfven de mellan stationerna belägna mötes- och lastplatser", och måste sålunda detta reglemente hädanefter tillämpas.

Då trafiken vid järnvägen efter hand rätt betydligt växte, anmodades under år 1889 ingenjör W. Wahren, som för statens järnvägar särskildt studerat signaleringsanordningarna i utlandet, att taga del af befintliga signaleringsinrättningar vid Gefle—Dala järnväg och föreslå de anordningar för fullständigare signalering och därmed förknippade säkerhetsåtgärder, som kunde anses vara behöfliga. Denna utredning, som då i första hand gällde Korsnäs, Korsån, Jädran, Bäck, sammanbindningsbanan genom Gefle och grusgropen i Sätträåsen, utmynnade i förslag till växel- och signalsäkerhetsanläggning, utförd af firman Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & C:o i Braunschweig. Denna firma hade utfört betydande dylika anläggningar i Tyskland. Någon verkstad för arbeten af dessa slag fanns då icke i Sverige. Arbetet skulle omfatta växelförregling af de yttersta växlarna äfvensom vägbomsanläggning för i omedelbar närhet af station befintliga landsvägs- eller gatuöfvergångar. Kostnaderna för dessa anläggningar beräknades till 25 000 kronor. Direktionen beslutade att vidtaga dem, och de utfördes under år 1890. Gefle—Dala järnväg var i och med fullbordandet af dessa arbeten den första enskilda järnväg i Sverige, som var försedd med växel- och signalsäkerhetsanläggningar af den typ, som numera användes vid järnvägarne i vårt land. Anordningen vid Korsnäs har sitt särskilda intresse äfven därför, att



Första semaforen.



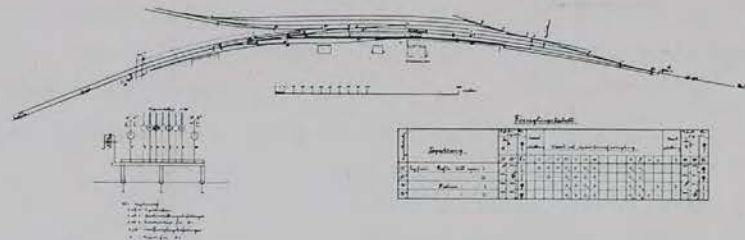
Elektrisk ställverksledning vid Korsnäs station 2 1/2 kilometer lång.

densamma är den första större växelanläggning med elektriska apparater, som anbragts vid vare sig någon stations eller enskild järnvägs



station i Sverige. Ledningens längd mellan de tvenne yttersta växlarne är  $2\frac{1}{2}$  kilometer. Ställverksapparaten är förlagd på stationsinspektorens expedition.

*Växel- och signalsäkerhetsanläggning vid Sandviken  
år 1894.*



Under år 1892 utfördes växelförreglingsanordning och år 1894 anlades fullständig växel- och signalsäkerhetsanläggning vid Valbo. Samma år utfördes dylika anläggningar äfven vid Forsbacka samt Sandviken stationer. I Sandviken förlades anordningarne för centralställverket i ett midt för då använda stationshus, hvilket nedrifves under juli månad 1909, och mellan dåvarande spår 1 och 2 uppbyggt växelturn, från hvars veranda och tornrum man har fri utsikt öfver hela stationsområdet. Härifrån manövreras ställbara växlar, ingångssignaler och vägbommar. Växelturnet i Sandviken var det första i sitt slag i Sverige.

Sedermera anbragtes liknande växel- och signalsäkerhetsanordningar vid öfriga stationer och mötesplatser vid bandelen Gefle—Falun likväl med undantag af Kungsgården, Ryggen och Falun. När Gefle norra nya bangård med rangeringsbangård, personvagnsbangård m. m. år 1906 blef färdig, utfördes också därstädes under år 1906 en växel- och signalsäkerhetsanläggning, hvilken manövreras från 4 stycken inom stationsområdet uppbyggda ställverkshus.

Sedermera anbragtes liknande växel- och signalsäkerhetsanordningar vid öfriga stationer och mötesplatser vid bandelen Gefle—Falun likväl med undantag af Kungsgården, Ryggen och Falun. När Gefle norra nya bangård med rangeringsbangård, personvagnsbangård m. m. år 1906 blef färdig, utfördes också därstädes under år 1906 en växel- och signalsäkerhetsanläggning, hvilken manövreras från 4 stycken inom stationsområdet uppbyggda ställverkshus.



Växelturn vid Sandviken station.

### NYANLÄGGNINGAR.

Allt efter som trafiken vid järnvägen växte, gjorde sig också gifvetvis behovet af utvidgade spårssystem, lastkajer, kolbryggor, magasin m. m. gällande. Redan under de första fyra, fem åren, då trafiken steg öfver förväntan hastigt, måste nya stationer anläggas och afsevärda utvidgningar göras i synnerhet vid Falun, Korsnäs och Gefle stationer. Vid sistnämnda station isynnerhet, brännpunkten för trafiken å järnvägen, utlade järnvägsbolaget nästan hvarje år nya bispår. Knappt 100 meter öster om den plats, där Gefle norra stationshus, bortrifvet 1907, låg, tog år 1859 Geflefjärden vid, och åren därefter, under järnvägsarbetets gång, sträckte



sig en vik af fjärden ända till den plats, där ofvannämnda stationshus sedermera förlades. Med anledning af skeppningsarbetets tillväxt efter järnvägens tillkomst måste staden skaffa lastageplatser och på grund däraf tämligen skyndsamt fortsätta utfyllningarne i fjärden. Allt efter som staden verkställde utfyllnadsarbete och planering, följde järnvägsbolaget efter med spårutläggning. Spårssystemets längd vid kajer, lastageplatser och magasin i Gefle utgjorde också redan på 1870-talet 25 kilometer. Erfarenheten ifråga om förenklingar var den tiden icke så stor. Spårn utlades, där de för tillfället behöfdes, och någon plan för förfarande vid framtida utvidgningar var helt naturligt icke uppgjord. Men mera härom längre fram.

Då Sandvikens järnverk år 1862 anlades på sin nuvarande plats, måste en station förläggas därstädes, och den öppnades den 1 januari 1863. Där vidtogos visserligen i början ganska obetydliga anordningar i fråga om spårutrymmen m. m., men allt efter som järnverket blef större, utvidgades också stationen.

För öfrigt anlades och öppnades under år 1862 Källviken station, numera benämnd Korsån, samt Born station under år 1866, som dock indrogs år 1892. Bäck station flyttades under år 1866 till Valbo; namnet var emellertid Lund ända till den 1 september 1875.

Då järnvägen år 1875 fick anknytning med statsbanan, Bergslagsbanan och Uppsala—Gefle järnväg, måste järnvägsbolaget göra stora uppoffringar för nyanläggningar och utvidgningar. Sälunda byggdes under åren 1875—1877 i Falun nytt stationshus, stora utfyllningar gjordes i sjön Tisken, och hela spårssystemet omlades, allt för en kostnad af 515 763 kronor. År 1875 måste järnvägsbolaget nedlägga hela sin ganska betydande station vid nuvarande Öfre Storvik hållplats och öfverflytta trafiken till statens järnvägars nya station i Storvik samt därstädes utlägga ett nytt, långt dubbelspår med betydande bankfyllning och bygga plattformar. I Gefle nyanlades vidare Gefle centralstation för en kostnad af 319 196 kronor. Alla dessa förändringsarbeten finnas utförligare behandlade i kapitlet "Gefle—Dala järnvägar, föreningsstationerna".

Kostnaderna för alla dessa arbeten mötte bolaget dels — i någon mån — med besparade medel, dels medelst nedsättning i utdelningen till aktieägarna och dels slutligen genom upptagande af 1878 års obligationslån, se kapitlet "Gefle—Dala järnvägar, administration". Dessa under loppet af endast ett par tre år verkställda betydande arbeten utfördes omsorgsfullt och framsynt.

Trafiken i afseende å antalet framforslade ton och resande ökades fortfarande, visserligen icke med jämn ökning för hvarje år men med tillväxt från en period till en annan. Aktieägarna, som under nybyggnadsåren 1876—1879 fått sina utdelningar nedsatta från 25 till 20 och slutligen till 15 procent, framställde fordringar på en utdelning, som stod i bättre förhållande till de pris, som betalats för aktierna före nedsättningen. Denna lämnades dem äfven slutligen. Nydanings- och utvidgningsarbetenas fortsättning anstod under tiden några år.

Redan 1891 framställde emellertid trafikchefen i skrifvelse sina tankar om nödvändigheten af att låta verkställa noggranna undersökningar och kostnadsberäkningar för att kunna höja banans trafikförmåga. Denna trafikchefens framställning gillades i allo af bolagets verk-



ställande direktör. Det fanns ju all sannolikhet för att de nya järnvägarne väster om Falun inom en snar framtid skulle komma att utöfva ett mycket gynnsamt inflytande på trafiken på bandelen Gefle—Falun, och att sålunda en afsevärdt större mängd gods och resande skulle komma att efterhand framförslas. Det ansågs därför nödvändigt, att stationernas och mötesplatsernas spårssystem blefvo utvidgade, så att de samtidigt kunde inrymma tre långa bantåg, att flera mötesplatser anlades, samt att någon sträcka af järnvägen omlades för att vinna gynnsammare lutningsförhållanden, hvarigenom utan ökad dragkraft och tågantal större gods-kvantiteter kunde framföras. Denna skrifvelse föranledde visserligen under de följande åren förlängning af sidospåren vid en del stationer, stationernas förseende med tidsenliga signal- och växelförreglingsinrättningar samt inköp af sex nya dragkraftiga lokomotiv och åtskilliga vagnar, men några fullt genomgripande och rationella anordningar för trafikförmågans höjande vidtogos beklagligtvis icke vid denna tidpunkt.

Emellertid projekterades anläggning af en ny järnväg från Sala med anslutning till Gefle—Dala banan på någon plats mellan Valbo och Gefle norra, se kapitlet "Gefle—Dala järnvägar, föreningsstationerna". Anslutningsplatsen blef bestämd till Hagaström. För att kunna upptaga den ökade trafik mellan Hagaström och Gefle, som måste blifva en följd af anläggningen af Sala—Gysinge—Gefle järnväg, gjorde järnvägsbolagets direktion den 11 april 1899 hos Kungl. Maj:t framställning om att få anlägga ytterligare ett spår å sträckan Gefle—Hagaström äfvensom omlägga det befintliga spåret från lutning 1: 60 till lutning 1: 100, så att dess profil blefve lika med det nya spårets. Denna hemställan var åtföljd af ett af ingenjör Sten Sandblad i augusti 1898 upprättadt förslag till partiell ombyggnad af Gefle—Dala järnväg mellan Gefle och Hagaström. Bolagets framställning blef af Kungl. Maj:t den 20 oktober 1899 bifallen. Den 12 januari 1900 besiktigades det nya spåret och uppläts för trafik omedelbart därefter. Den 5 juli 1905 afsynades norra spåret, som blifvit sänkt och omlagd, och uppläts detsamma omedelbart för trafik. Hela denna dubbelspårsbyggnad inklusive sänkningen af gamla spåret kostade 242 351 kronor. Genom dessa arbeten hade Gefle—Dala järnväg icke blott vunnit, att en af stigningarne betydligt nedbringats, utan äfven fått dubbelspår å en sträcka af 6 kilometer.

Som förut är nämndt, utlades spåren å Gefle norra bangård från början allt efter behof, utan att någon bestämd plan för framtida utvidgningar uppgjordes. Dessa spårförgreningar här och där föranleddes till stor del däraf, att upplagsplatserna upptogos af brädgårdar, hvilka ägdes af olika personer och bolag. Dessa önskade naturligen hvar och en att få så bekvämt som möjligt för sina lastningar och lossningar, och däraf uppstod under årens lopp denna mängd stickspår. Det visade sig också framdeles, att vagnväxlingarne å Gefle norra bangård med tillhörande hamn- och magasinsspår år efter år allt mer försvårades. Fastän järnvägsbolaget fortsatte att lägga ut spår därstädes, kan man ändock säga, att växlingsarbetet å detta område under början af 1890-talet var i högsta grad besvärligt. Brädaste tiden af året växlades därstädes dag och natt, största delen af dygnet med 6 lokomotiv, och det hände ofta, att det ena växeltåget långa stunder måste vänta, för att det andra skulle kunna



komma fram. Uppställningsspåren voro icke tillräckliga, hvilket gjorde, att vagnar i afvaktande på lossning eller afsändning måste placeras på spår, hvarå lastningar och lossningar pågingo. Detta nödvändiggjorde åter oupphörliga växlingar med uppställda vagnar. Vagnvägen låg därjämte på olämpligt ställe, hvilket vållade, att vagnväxlingen å en stor del af bangården måste upphöra under pågående vagnvägning. Utrymmet framför stationshuset var äfven alldeles för litet med endast 3 spår, hvaraf 2 största delen af dygnet voro upptagna af tågsätt, hvadan sålunda endast ett spår var ledigt för framsläppande af både linjetåg och växeltåg. Allt detta måste slutligen framtvinga förändringar.

Den sedan gammalt närda tanken att förlägga en rangeringsbangård väster om staden upptogs igen. Direktionen vände sig då, år 1898, till den bekante bangårdsteknikern, ingenjören C. O. Gleim i Hamburg med anmodan att uppgöra ett fullständigt förslag till omgestaltning af Gefle—Dala järnvägs bangårdar i Gefle. Gleim hitkom och förklarade efter verkställd undersökning om lämpligheten af olika tilltänkta platser, att en rangeringsbangård för Gefle—Dala järnvägs behof i Gefle icke borde förläggas på annan plats än inom stadens område. Det förslag, som i anslutning härtill af Gleim uppgjordes under första hälften af år 1899, angaf det mål, mot hvilket hvarje blifvande utvidgningsarbete, då det gäller Gefle bangårdar, bör vara riktadt. Det var sålunda ett hufvudförslag, men därjämte uppgjordes af Gleim ett öfvergångsförslag, hvilket vid de hittills gjorda anläggningarne af rangeringsbangård, personvagnsbangård och verkstadsbangård har blifvit tillämpadt. Arbetet å dessa anläggningar påbörjades år 1902, och de voro fullbordade år 1906. Kostnaden har förutom utförda och inköpta husbyggnader uppgått till 555 000 kronor. Genom dessa arbetens fullbordande hafva stora förbättringar i afseende å växlingstjänsten å Gefle norra bangårdar vunnits. Vagnexpedieringen sker numera betydligt hastigare, och vagnomsättningen har i följd därpå blifvit mycket lifligare. Icke blott antalet behöfliga växlingslokomotiv är minskadt, utan äfven tiden för växlingslokomotivens tjänstgöring har blifvit kortare. Rangering af vagnarne i ankommande bantåg sker öfver den s. k. åsneryggen, hvilket i stor omfattning underlättar rangeringsarbetet. Vagnarne i afgående bantåg rangeras på öfre delen af rangeringsbangården, som ligger i lutning 1: 400 från väster till öster, hvilken anordning visat sig i hög grad ändamålsenlig. Blifvande utvidgning af spårsystemet å rangeringsbangården kan ske, utan att någon förändring i nu utförda anläggningar behöfver ifrågakomma. Tillräcklig stor markareal är äfven af järnvägsbolaget inköpt för framtida utökningar i betydlig grad.

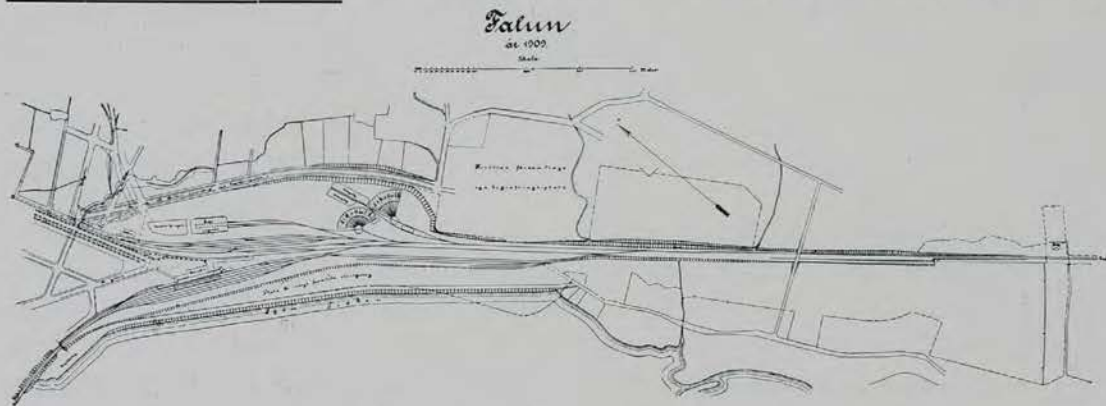
Gefle stads drätselkammare anhöll i skrifvelse till järnvägsbolaget af den 27 augusti 1892 om upplysning om på hvad sätt direktionen ansåg, att trafiken från järnvägsbolagets synpunkt sedt bäst kunde ordnas mellan staden och den föreslagna hamnen vid Fredriksskans, nämligen om det vore fördelaktigare att förena staden med Fredriksskans medelst framdragande af en järnvägsbank från norra hamnpiren tvärs öfver inre fjärden, eller om det ansåges lika lämpligt, att järnvägsspår utlades från Gefle—Dala järnväg utefter norra stranden af inre fjärden till Fredriksskans, äfvensom i hvad mån järnvägsbolaget kunde vara villigt att bidra med öfverbyggnaden å den blifvande järnvägen. Den 10 oktober 1892 meddelade direktionen det svaret, att direktionen ansåg järnvägens framdragande å järnvägsbank vara det för trafiken



i alla hänseenden fördelaktigaste sättet, och att direktionen, såvida denna plan komme till utförande, ville föreslå bolagsstämman, att, såsom allt hittills varit förhållandet med öfriga järnvägsspår i hamnområdet norr om Gafleån, järnvägsbolaget bekostade och underhölle öfverbyggnaden därå, likväl härvidlag mot ersättning af s. k. växlingsafgift för hvarje vagn. Skulle spåret däremot dragas den andra vägen utefter norra stranden af inre fjärden och sålunda blifva förlagdt utom det egentliga hamnområdet, ansåg direktionen, att från bolagets sida icke kunde ifrågakomma något annat än trafikerandet af denna järnväg emot ersättning enligt gällande taxa, hvilket i afsevärd grad komme att öka transportkostnaden för godset. Direktionens förslag blef af bolagsstämman den 27 oktober 1900 godkänt och biträdt. Stadsfullmäktige i Gefle beslutade den 27 januari 1898 anläggande af hamn vid Fredriksskans och järnvägsbank från norra hamnpiren ditut. Våglängden från denna hamnpir till hamnplanen vid Fredriksskans är 1930 meter. Staden påbörjade sina arbeten 1898 och avslutade dem 1905. Järnvägsbolaget bekostade enligt aftal sliprar, räls med växlar jämte ballast och utförde spåranläggningen under åren 1904—1905 för en kostnad af omkring 92 000 kronor. Genom denna anläggning har trängseln af fartyg i ån och i Nyhamn blifvit mindre, och har sålunda Fredriksskanshamnen i hög grad underlättat lossnings- och lastningsarbetena från järnvägsvagn till båt och tvärtom.



Plan öfver spåranordningarna i Falun år 1859.

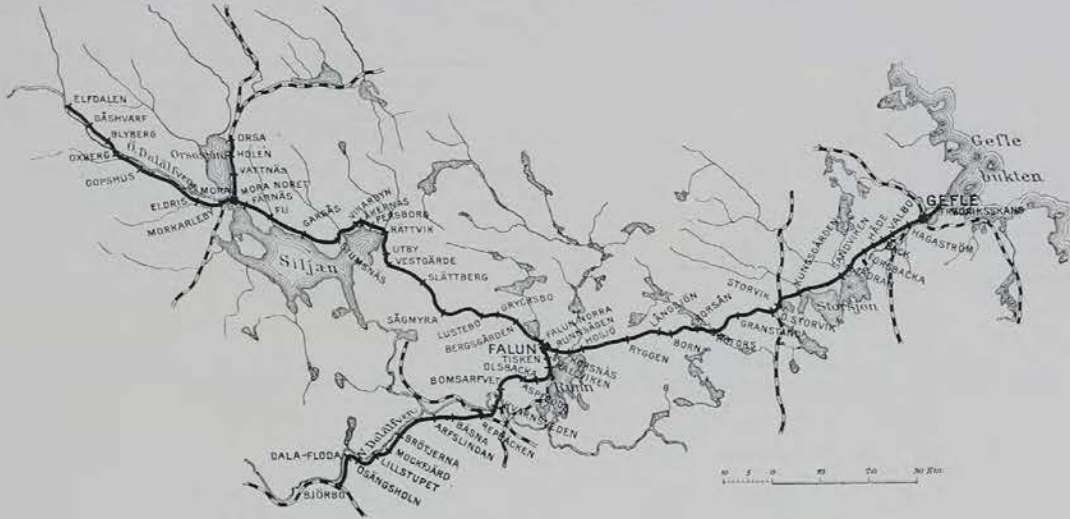


Plan öfver spåranordningarna i Falun år 1909.

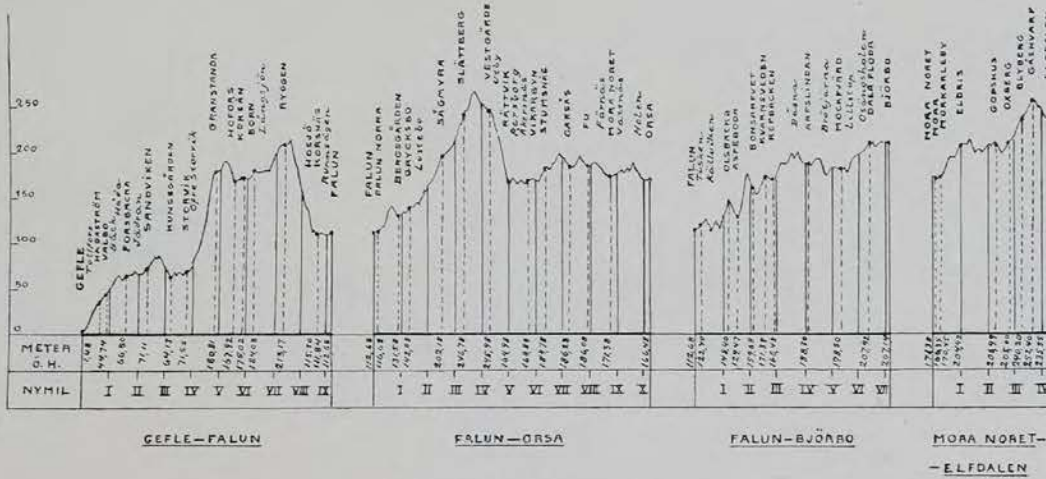
ningar i betydande utsträckning hafva utförts. Anordningar hafva vidtagits för att på båda sidor om stationshuset kunna expediera de genomgående samt ankommande och afgående bantågen. Järnvägsbolaget har nyanlagt vägar och gator af betydlig längd på båda sidor om bangårdsområdet för att få igenlägga de vägar och vägöfvergångar, hvilka förr funnos öfver



stationsområdet. Stationen har genom dessa nyanläggningar icke blott blifvit försatt i ett skick, som motsvarar nuvarande trafik, utan den kan äfven mottaga en betydligt ökad sådan. Behöfvas främdeles ytterligare utvidgningar i spårsystemet, kunna dessa lätteligen utföras, då järnvägsbolaget redan äger vidsträckta, delvis planerade markområden.



Karta öfver Gefle-Dala järnvägar år 1908.



Profiler af Gefle-Dala järnvägar.

För att å Ryggen mötesplats och å linjen närmast öster därom kunna få bort åtta stycken för trafiken besvärliga, intill hvarandra stötande kurvor och kontrakurvor med delvis mycket små radier påbörjades under år 1903 ombyggnadsarbete å mötesplatsen af dess spårsystem på så sätt, att betydliga utfyllningar i sjön utfördes och spåren å själfva mötesplatsen rättades. Planen för detta arbete blef emellertid under år 1904 förändrad, och arbetet upphörde efterhand, hvadan sålunda det ursprungligen planlagda projektet ännu icke blifvit fullbordadt.







Stationer och hållplatser m. m. <sup>1)</sup>	År fr. Falun	B a n g ä r d a r n e s																						
		längd inom		fria spår-längder		sammantagda spår-längd		lutning 1 3)		växlar			vändskifvor		vagnvägar	lastkajer	vagnutrymme	Vattenslötter	Kolgräddar	Lokstallrum	Kolbryror	Från bangårdarne utgående stickspar		
		yttersta växlarna	friljarna	rundspar	stickspar	spår-längd	längd	pro mille	antal	förreg-lade	stallbara	antal	diameter	antal									antal	meter
		km.	m	e	t	e	r	0/00	a	n	t	a	l	m	t	r	a	n	t	a	l	m	e	t
Långsjön	LM	27	458	357	490	—	1 160	458	2-0	4	2	2	—	—	—	1	14	—	—	—	—	—	—	—
Lottbo	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ryggen	HLM	18	780	570	1 024	—	1 952	780	H	4	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—
Hosjö	HL	7	—	—	—	—	475	515	—	1	1	—	—	—	—	—	52	—	—	—	—	—	—	—
Korsnäs	S	5	565	470	1 250	791	5 416	565	H	22	15	—	1	15	1	2	180	1	1	1	4	5	2 235	—
Runnsågen	H	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Falun	S	—	684	441	5 190	810	13 246	684	H	56	—	—	2	15	1	2	666	1	1	2	10	1	484	—
Falun norra	S	1	398	308	709	135	1 601	398	H	10	—	—	—	—	—	—	57	—	—	—	—	—	1	365
Bergsgården	S	9	401	313	561	85	1 231	401	H	5	—	—	—	—	—	—	37	—	—	—	—	—	—	—
Grycksbo	S	13	426	316	695	90	1 498	426	H	9	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	1	583
Lustebo	H	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sågmyra 10)	S	26	383	273	494	100	1 211	383	H	6	—	—	—	—	—	—	37	1	1	—	—	—	1	130
Slättberg 10)	S	34	350	264	465	158	1 311	350	H	7	—	—	—	—	—	—	40	—	—	—	—	—	1	685
Vestgårde	S	43	350	252	417	63	1 038	350	H	5	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—
Utby	H	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rättvik	S	50	537	449	1 262	270	2 617	537	H	14	1	—	1	12-2	1	1	120	1	1	1	3	1	389	—
Persborg	H	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Åkernäs	L	56	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	225
Vikarbyn	S	57	361	243	412	65	1 111	361	H	6	—	—	—	—	—	—	26	—	—	—	—	—	1	195
Stumsnäs	S	64	390	300	300	30	840	390	H	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Garsås 10)	S	72	349	256	256	36	710	349	H	3	—	—	—	—	—	—	4	1	—	—	—	—	—	—
Fu	S	80	290	198	418	53	974	290	H	6	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	1	292
Färnäs	HL	86	730	630	630	—	1 430	{ 260 H 240 1-7 230 5-0 }	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	844	—
Mora Noret	S	88	468	375	665	200	1 846	468	H	9	1	—	1	12-2	—	1	55	1	1	1	4	1	205	—
Vattnäs	H	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Holen	H	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Orsa	S	102	570	478	1 374	500	3 583	570	H	18	—	—	1	15	1	1	155	1	1	1	4	—	—	—
Mora 4)	S	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Morkarleby	S	92	396	311	311	—	792	396	H	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eldris	S	99	380	300	300	—	760	380	H	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gopshus	S	112	387	304	304	—	774	387	H	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oxberg	S	117	401	317	510	—	1 141	401	H	5	—	—	—	—	—	—	28	1	—	—	—	—	1	216
Blyberg	S	121	382	295	295	—	764	382	H	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gåshvarf	S	126	337	246	246	—	674	337	H	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Elfdalen	S	131	515	436	738	—	2 199	515	H	7	—	—	1	15	—	1	108	1	1	1	2	—	—	—
Tisken 5)	M	2	301	209	207	—	672	301	H	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Källviken	H	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Olsbacka	S	12	392	301	301	68	885	392	H	3	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—
Aspeboda	S	15	447	353	578	69	1 327	447	H	5	—	—	—	—	—	—	32	—	—	—	—	—	—	—
Bomsarfvet	S	21	254	163	164	76	618	254	H	3	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—
Kvarnsveden	S	26	544	453	806	—	1 512	544	H	5	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	1	985
Repbäcken	S	29	596	504	673	52	1 531	596	H	11	4	—	—	—	—	—	76	1	—	—	—	—	—	—
Bäsna	H	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arfslindan	S	41	444	353	353	47	968	444	H	3	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—
Brötjärna	H	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mockfjärd	S	53	447	355	355	133	1 059	447	H	3	—	—	—	—	—	—	14	1	—	—	—	—	—	—
Lillstapet 12)	HL	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12)
Osängsholm	H	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dala-Floda	S	64	443	353	353	71	989	443	H	3	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—
Björbo 6)	S	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	12	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—

1) S = station, H = hållplats, L = lastplats, M = mötesplats. 2) Tillhör Gefle norra bangårdsområde. 3) Sveriges statsbanors station. 4) Mora-Vänerns järnvägs station. 5) Bergslagens järnvägs mötesplats. 6) Stockholm-Västerås-Bergslagens järnvägs station. 7) Bibana till Mackmyra sulfätsfabrik, 3 498 meter. 8) Bibana till Forsbacka bruk, 3 264 meter. 9) Bibana till Hofors bruk, 2 600 meter. 10) Planeradt och grusadt för ytterligare ett sidospår. 11) Tillhör Sandvikens järnverk. 12) Tillhör Västerdalälvens kraftaktiebolag. 13) H = horisontellt.



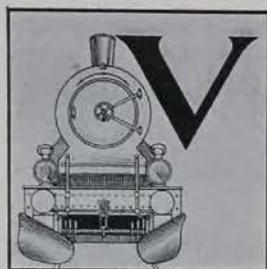
**Byggnadskostnad inklusive kostnaden för rullande materiel,  
hotell och ångbåt.**

Under år	Bandelen Gefle—Falun		Summa bygg- nadskostnad vid hvarje års slut		Under år	Bandelen Gefle—Falun		Bandelarne Falun—Orsa och Mora Noret— Elfdalen		Bandelen Falun—Björbo		Summa bygg- nadskostnad vid hvarje års slut	
	kronor	öre	kronor	öre		kronor	öre	kronor	öre	kronor	öre	kronor	öre
1859	5 580 017	19	5 580 017	19	1884	46 280	64	—	—	—	—	10 273 923	93
1860	329 803	79	5 909 820	98	1885	32 957	40	—	—	—	—	10 306 881	33
1861	134 630	39	6 044 451	37	1886	43 961	30	—	—	—	—	10 350 842	63
1862	339 026	21	6 383 477	58	1887	10 073	73	—	—	—	—	10 360 916	36
1863	240 537	63	6 624 015	21	1888	19 629	22	—	—	—	—	10 380 545	58
1864	285 023	14	6 909 038	35	1889	283 502	49	—	—	—	—	10 664 048	07
1865	37 574	17	6 946 612	52	1890	309 040	02	—	—	—	—	10 973 088	09
1866	123 901	33	7 070 513	85	1891	191 750	91	—	—	—	—	11 164 839	—
1867	157 529	70	7 228 043	55	1892	151 727	14	2 863 409	63	—	—	14 179 975	77
1868	117 410	74	7 345 454	29	1893	86 806	34	208 832	66	—	—	14 475 614	77
1869	221 036	43	7 566 490	72	1894	297 328	77	125 437	53	—	—	14 898 381	07
1870	265 194	95	7 831 685	67	1895	55 858	86	20 733	56	—	—	14 974 973	49
1871	133 062	55	7 964 748	22	1896	176 449	86	214 609	41	—	—	15 366 032	76
1872	61 721	88	8 026 470	10	1897	145 516	32	108 709	05	—	—	15 620 258	13
1873	328 445	16	8 354 915	26	1898	374 857	19	76 064	59	—	—	16 071 179	91
1874	127 686	71	8 482 601	97	1899	611 808	86	74 124	02	—	—	16 757 112	79
1875	466 770	83	8 949 372	80	1900	600 217	76	106 548	82	—	—	17 463 879	37
1876	102 901	46	9 052 274	26	1901	464 307	41	129 878	04	—	—	18 058 064	82
1877	952 844	26	10 005 118	52	1902	310 302	11	28 214	69	—	—	18 396 581	62
1878	75 198	41	10 080 316	93	1903	660 074	43	<sup>1)</sup> 211 169	48	—	—	19 267 825	53
1879	5 266	34	10 085 583	27	1904	872 450	19	40 106	12	—	—	20 180 381	84
1880	36 754	24	10 122 337	51	1905	264 000	66	32 524	52	—	—	20 476 907	02
1881	76 715	33	10 199 052	84	1906	75 569	35	4 367	41	3 431 038	99	23 987 882	77
1882	24 200	51	10 223 253	35	1907	208 157	24	10 450	52	40 639	77	24 247 130	30
1883	4 389	94	10 227 643	29	1908	257 382	74	<sup>2)</sup> 1 024 233	31	61 187	40	25 589 933	75

<sup>1)</sup> Vid köpet af bandelen Falun—Orsa erlade Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag betalning för de under årens lopp gjorda nyanläggningar, däraf orsaken till den stora kostnaden detta år. <sup>2)</sup> Häri ingår kostnaden för Mora—Elfdalens järnväg med 991 275: 75 kronor.



## RULLANDE MATERIEL OCH VERKSTÄDER.

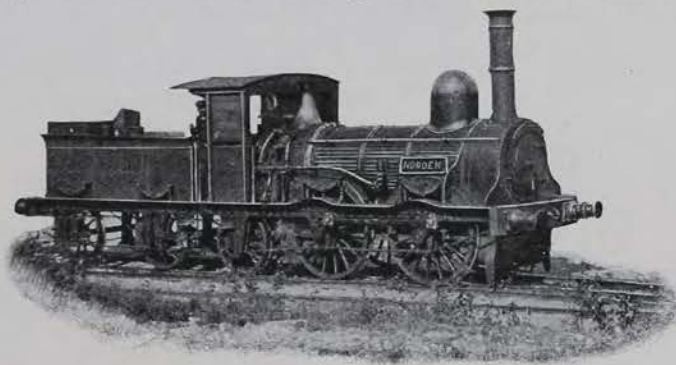


Vid tiden för Gefle—Dala järnvägs tillkomst funnos i Sverige icke några verkstäder för tillverkning af lokomotiv, vagnar, verkstadsmaskiner och dylikt, utan alla sådana effekter måste inköpas från utlandet, företrädesvis från England. Först år 1860 började lokomotivtillverkning förekomma vid svenska verkstäder men under första åren i ganska inskränkt skala. Det var sålunda nödvändigt för Gefle—Dala järnväg att göra alla sina första beställningar af ofvannämnda slags materiel utom Sverige, och det skedde i England. Vid beställningarnes uppgörande hade bolaget stor nytta af de råd och anvisningar, som lämnades dels af civilingenjören Teodor Stieler, hvilken för statens järnvägars räkning då vistades i England, samt dels af ingenjören Per Arvid Sahlström, hvilken en tid var bosatt i England för att utbilda sig till maskiningenjör. Denna befattning beklädde han också vid Gefle—Dala järnväg en kort tid, innan järnvägen öppnades i hela sin längd till Falun.

Det må här framhållas, att den rullande materiel, som bolaget sålunda förskaffade sig från England, var efter dåtida förhållanden af ypperligaste beskaffenhet. En del af personvagnarne användas ännu, likväl delvis ombyggda, och godsvagnarne, som fortfarande gå i trafik, tyda på ett öfverraskande förutseende, beträffande den blifvande trafikens behof.

## RULLANDE MATERIEL.

I början af januari månad 1856 gjorde verkställande direktören, grosshandlaren Murén, och arbetschefen, kaptan Adelsköld, tillsammans en resa till England för att där beställa eller inköpa lokomotiv, vagnar, verkstadsmaskiner, verktyg, reservdelar och i allmänhet sådan materiel till banan, som då icke kunde erhållas i Sverige. Då gjordes bland andra köp äfven följande inköp af rullande materiel, nämligen 3 lokomotiv med tender för ett pris af 51 300 kronor per styck, 1 användt lokomotiv med tender jämte 4 extra hjulringar för ett



Första lokomotivet, »Norden».



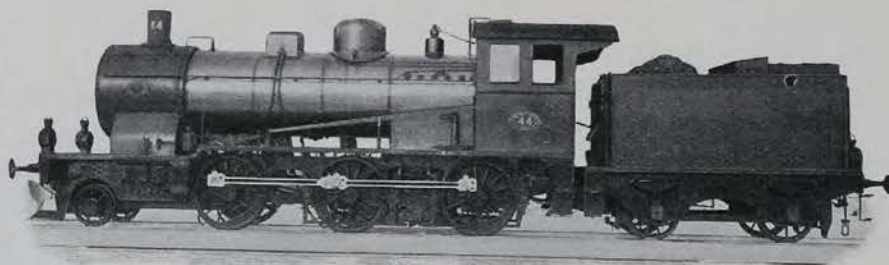
sammanlagdt pris af 14 000 kronor, 10 oinredda passagerarevagnar för 4 635 kronor per styck, 2 bromsvagnar för 3 690 kronor per styck, 32 öppna godsvagnar för 1 206 kronor per styck, 30 plankvagnar för 1 530 kronor per styck samt 10 timmervagnar för 1 260 kronor per styck.

Det begagnade lokomotivet, som skulle användas vid grusningen, anlände jämte en del af de för öfrigt inköpta effekterna till Gefle omedelbart efter sjöfartens öppnande 1856, lastadt på ett norskt skepp, som låg 2 fot för djupt för att kunna gå in till kaj i Gefle.



Lokomotiv litt. E.

Då lokomotivet var lastadt på ända i skeppsluckan, måste detsamma lossas först, innan man kunde komma åt den öfriga delen af lasten. Lossningen af lokomotivet måste sålunda ske i pråm ute på öppna redden 1 mil från Gefle och tillgick på så sätt, att 2 större pråmar fastsurrades med bommar utmed sidan af skeppet, hvarefter 2 gröfre spiror uppsattes på fartyget och 2 likadana på den yttersta pråmen. Spiorna sammanbundos i topparne. I krysset upphängdes 4 mycket grofva block. Med trossar och spel fördes sedermera lokomotivet, som vägde 18 ton, öfver till den mellanliggande pråmen. Här af finner man, att lossningen af det första lokomotivet var ett rent vågspel. Leverantörerna i England fingo därefter bestämda order att för rullande materielen använda endast sådana fartyg, som kunde lägga till vid kaj. Lossningen från fartyg af de följande lokomotiven, som hitkommo söndertagna, skedde medelst å skeppsvarfvet i Gefle befintlig s. k. mastkran för lyftning från fartyget, hvarefter, sedan fartyget förtöjts undan och en med plank öfverlagd pråm intagit fartygets plats, maskindelarne nedfirades å pråmen. Från denna drogos sedermera maskindelarne upp på kajen och därefter på provisoriskt utlagda spår till verkstaden, där de hopsattes. Lossningsarbetet var sålunda i hög grad besvärligt.

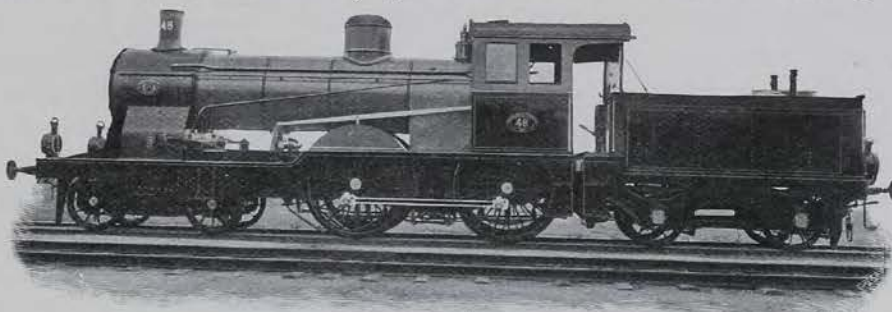


Godståglokomotiv litt. H.

Då järnvägen öppnades i hela sin längd till Falun, utgjordes den rullande materielen af: 6 fyrakopplade lokomotiv, 17 passagerarevagnar, 7 resgodsvagnar med broms, 5 täckta godsvagnar, 2 hästvagnar, 2 boskapsvagnar, 50 öppna godsvagnar, 78 plankvagnar och 10 timmervagnar eller sammanlagdt 171 diverse vagnar, alltsammans tillverkad i England, hvarifrån ytterligare materiel äfven under åren 1860 och 1861 inköptes.



Enär de lokomotiv, som bolaget beställde i England, såsom förut nämnts, voro af utmärkt beskaffenhet, fortsatte bolaget ända till år 1878 att göra alla sina lokomotivbeställningar därstädes. Bolaget har sålunda haft sammanlagt 26 lokomotiv, som tillverkats i England, däraf 1 användt, inköpt från järnväg därstädes, 3 tillverkade hos Sharp, Stewart & C:o i Manchester och 22 hos Beyer, Peacock & C:o i Manchester. Under åren 1890—1899 levererades tillsammans 15 lokomotiv från Nydqvist & Holm vid Trollhättan. Ytterligare ett hos samma firma år 1873 tillverkad lokomotiv har bolaget inköpt från annan järnväg. Från och med 1901 har Vagn- och maskinfabriksaktiebolaget i Fa-

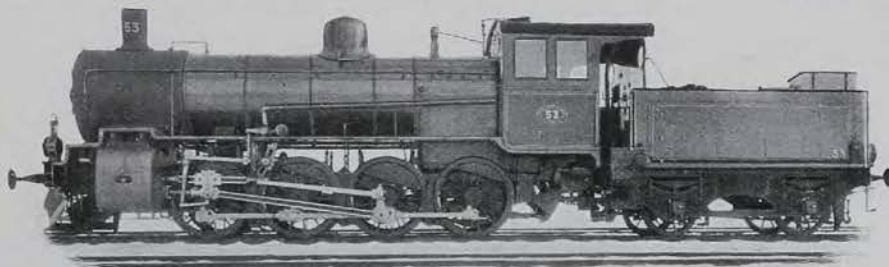


Snälltågslokomotiv litt. K.

lun levererat till bolaget sammanlagt 14 lokomotiv.

För att utröna lämpligheten af att använda s. k. kompondlokomotiv å Gefle—Dala järnväg med dess skarpa lutningar träffades under maj månad 1897 öfverenskommelse med Köping—Hult järnväg om förhyrande under en månads tid af ett af deras kompondlokomotiv för anställande af försöksresor. Dessa togo sin början den 6 maj och utföllo till belåtenhet,

i det att det visade sig, att kolbesparingen uppgick ända till 15 procent. Med anledning häraf beställdes under mars månad 1898 hos Nydqvist & Holm i Troll-



Godstågslokomotiv litt. N.

hättan 4 sexkopplade kompondlokomotiv med tvåhjulig boggi för ett pris af 51 000 kronor per lokomotiv.

De första personvagnarne inköptes också från England oinredda och inreddes sedermera å bolagets verkstäder. Från och med början af 1860-talet blefvo bolagets personvagnar tillverkade i Sverige, några få å bolagets egna verkstäder men alla öfriga vid främmande verkstäder inom landet. Sådana förändringar å personvagnarne, som skett under årens lopp, hafva nära nog utan undantag utförts vid bolagets verkstäder. År 1886 indrogos 1:sta klass personvagnarne och omändrades till 2:dra klass.



Första personvagnarne, 1:sta och 3:dje klass.



I mars månad 1890 beställde bolaget sina första boggivagnar, nämligen 3 stycken kombinerade 2:dra och 3:dje klass från Aktiebolaget Atlas i Stockholm för ett pris af 20 000 kronor per styck.

För användning företrädesvis i godstågen beslöt direktionen under hösten 1898 att anskaffa s. k. länkakselpersonvagnar, innehållande 2:dra och 3:dje klass samt konduktörskupé och värmeledningsångpanna, hvilken värmeanordning efter 2 års begagnande borttogs såsom olämplig, hvarvid i stället i vagnarne infördes samma slags värmeledning, som finnes anordnad i öfriga personvagnar. Under år 1899 insattes tvenne sådana vagnar i trafiken. Dessa voro de första s. k. länkakselpersonvagnar, som vederligen kommo i bruk i Sverige. Det sålunda gifna föredömet har sedermera följts



Länkakselpersonvagn, kombinerad 2:dra och 3:dje klass samt packvagn.

Visserligen beslutade direktionen både under åren 1859 och 1860 om inköp från England af axlar och hjul till godsvagnar, hvilka skulle förfärdigas på egna verkstäder, "enär detta numera kan ske till vida billigare pris, än hvad de engelska vagnarna kosta", men dessa vagnar torde icke ha blifvit färdiga att utgå i trafiken förrän på våren 1862. Både under åren 1859 och 1861 beställdes i England plank- och godsvagnar för bolagets räkning.

Tio år efter öppnandet eller år 1869 utgjordes den rullande materielen af 17 lokomotiv samt 534 vagnar af diverse slag, inklusive passagerarevagnar. År 1879 hade bolaget 22 lokomotiv samt 918 diverse vagnar, däri inberäknade 37 passagerarevagnar. Under de följande tio åren eller till år 1889 undergick lokomotivens antal icke någon förändring, och vagnarnas antal ökades endast med 90 stycken. År 1899 däremot ägde bolaget 35 lokomotiv och 1 388 diverse vagnar, däraf 60 personvagnar. Femtio år efter banans öppnande, år 1909, har bolaget 42 lokomotiv och 1 699 diverse vagnar, däraf 68 personvagnar.



2:dra klass boggivagn.

Bromsanordningarne å godsvagnarne voro vid järnvägens början ytterst ofullständiga och bestodo endast af s. k. fällbromsar. Då de jämförelsevis tunga och långa virkestågen från Korsnäs passerade järnvägens lutningar, saktade tåget något, innan det kom till lutningen, hvarvid den vid linjen postande banvakten nedfällde den häfstång, genom hvilken bromsanordningen verkade. För öfrigt brukade eljären å lokomotivet för att hämma tågets fart, då så



erfordrades, springa från den ena plankvagnen till den andra och medelst en krok fälla bromsspaken å vagnarnes sidor. I slutet af 1860-talet anskaffades åtskilliga konduktörsvagnar med skrufbroms, äfven innehållande kupéer för resande. Först i början af 1890 talet började godsvagnarne allmännare förses med skrufbromsar, och år 1895 anställdes särskilda bromsare. Vidare anordnades 50 stycken s. k. bromspar på så sätt, att af 100 stycken öppna godsvagnar 50 blefvo försedda med bromskur och skrufbroms så anordnad, att den medelst ledning äfven verkade på den med bromsvagnen sammankopplade vagnen, däraf namnet "bromspar". Genom dessa anstalter erhöles en effektivare bromsning af tågen, utan att antalet bromsare behöfde ökas. Emellertid voro dessa vagnar synnerligen besvärliga vid växlingar därigenom, att de alltid måste gå parvis, hvarför denna bromsanordning efter omkring 10 års användning slopades. Å personvagnssätten uppsattes under år 1885 s. k. Heberleins friktionsbroms, hvars ledningar voro anbringade å vagnstaken och därifrån leddes ned till vagnsaxlarne. Detta

system visade sig emellertid ganska beroende af väderleken och känsligt för vatten, snö och is, hvadan detsamma efter endast några års användning kom ur bruk och ledningarne borttogos från vagnarne. På de boggivagnar, som sedan början af 1890-



3-dje klass boggivagn.

talet anskaffats, har skrufbroms varit anordnad. Då person- och blandade tågen år 1902 omlades till snälltåg, anordnades vakuumbroms samt ledningar för sådan å de flesta person- och packvagnarne.

År 1870 uppsattes på tvenne lokomotiv Lechateliers bromsapparat.

Lokomotiven, som från början endast haft skrufbroms å tendern, erhöles på 1890-talet äfven ångbroms. De under åren 1894 och 1896 levererade lokomotiven äro försedda med häfstångsbroms. År 1902 anordnades å de lokomotiv, som voro afsedda för snälltågen, ejektorer och ledningar för vakuumbroms.

Uppvärmningen af personvagnarne lämnade under järnvägens första trafikår naturligtvis mycket öfrigt att önska. Under de första åren gingo vagnarne alldeles ouppvärmda, sedan gjordes försök med att i dem placera kaminer, hvilka under resan voro påeldade. Detta var väl en betydlig förbättring, men då kaminerna emellanåt osade och värmen var ojämn med ibland het och understundom rätt kylig temperatur, uppgjorde under år 1876 järnvägens dåvarande maskiningenjör, H. Lilliehöök, förslag till vagnarnes uppvärmning medelst ånga. Värmeledningsanordningen bestod af ett groft kamflänsrör, som sträckte sig längs hela vagnen och var placeradt under vagnsgolfvet i en trälåda, som var tillpassad mot vagnsbotten. I botten på lådan voro hål för upptagande af frisk luft och i vagnsgolfvet galler för insläppande af den friska uppvärmda luften. Ångan, som genomlöpte kamflänsröret, kom från en för ändamålet i särskild vagn uppeldad ångpanna. Detta system blef år 1876 antaget att införas i

*Fortsättning å sid. 208.*







under åren 1856 till början af 1909.

Slagets längd	Dragkraft	Rostyta	Eldyta	Ångtryck	Drifhjulsdiameter	Total lokhjulbas	Lokets		B r o m s	Tender- resp. tankrymd		Tenderns vikt i tjänst	Lokets och tenderns längd öfver buffers	Lokets och tenderns hjulbas	Slopadt eller försäldt år	Lok. nummer
							vikt i tjänst	adhe-sions-vikt		kol	vat-ten					
m. m.	kg.	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	kg per	m.	m.	ton	ton		m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	ton	m.	m.	år	
559	2 350	—	92,66	6	1,345	3,35	25,5	18,4	—	2,5	5,3	13,2	—	—	1876-78	1
559	2 350	—	92,66	6	1,345	3,35	25,5	18,4	—	2,5	5,3	13,2	—	—	1876-78	2
559	2 350	—	92,66	6	1,345	3,35	25,5	18,4	—	2,5	5,3	13,2	—	—	1876-78	3
508	1 650	—	69,45	6	1,525	3,72	19,4	13,2	—	1,3	4,7	10,2	—	—	1874	4
508	2 200	—	84,82	7	1,525	3,86	22	15,4	—	2,5	6,5	16,6	11,99	8,77	1894	5
508	2 200	—	84,82	7	1,525	3,86	22	15,4	—	2,5	6,5	16,6	11,99	8,77	1894	6
610	3 300	1,3	92,95	7	1,400	3,66	29	29	—	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	1901	7
610	3 800	1,3	92,95	8	1,400	3,66	29	29	—	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	1900	8
610	4 250	1,3	92,95	9	1,400	3,66	29	29	—	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	1902	9
610	4 250	1,3	92,95	9	1,400	3,66	30	30	Ång-	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	—	10
610	4 250	1,3	92,95	9	1,400	3,66	30	30	—	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	1904	11
610	4 250	1,3	92,95	9	1,400	3,66	30	30	—	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	1906	12
610	4 250	1,3	92,95	9	1,400	3,66	32	32	Ång-	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	—	13
610	4 700	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	"	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	1906	14
610	4 700	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	"	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	—	15
610	4 700	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	"	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	—	16
610	4 700	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	"	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	1908	17
610	4 700	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	"	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	—	18
610	4 700	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	"	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	—	19
610	4 700	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	"	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	—	20
610	4 700	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	"	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	—	21
610	4 700	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	"	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	—	22
610	4 700	1,3	92,95	10	1,400	3,66	38	38	Skruf-	0,7	2,0	—	8,82	3,66	—	23
610	4 700	1,3	92,95	10	1,400	3,66	38	38	"	0,7	2,0	—	8,82	3,66	—	24
610	4 700	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	Ång-	2,5	6,5	16,6	12,98	9,78	—	25
406	1 800	0,6	42,80	8	0,915	1,53	19	19	Skruf-	0,4	2,0	—	5,54	1,53	1905	26
610	5 350	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	Ång-	2,5	6,5	16,6	13,36	9,78	—	27
610	5 350	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	"	2,5	6,5	16,6	13,36	9,78	—	28
610	5 350	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	"	2,5	6,5	16,6	13,36	9,78	—	29
610	5 350	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	"	2,5	6,5	16,6	13,36	9,78	—	30
610	5 350	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	"	2,5	6,5	16,6	13,36	9,78	—	31
610	5 350	1,3	92,95	10	1,400	3,66	32	32	"	2,5	6,5	16,6	13,36	9,78	—	32
610	5 800	1,7	95,95	11	1,400	6,60	40	35	(Häfstängs- o. vakuumejektor)	3,5	9,5	22,1	14,39	11,25	—	33
610	5 800	1,7	95,95	11	1,400	6,60	40	35	"	3,5	9,5	22,1	14,39	11,25	—	34
610	5 800	1,7	95,95	11	1,400	6,60	40	35	"	3,5	9,5	22,1	14,39	11,25	—	35
610	5 800	1,7	95,95	11	1,400	6,60	40	35	"	3,5	9,5	22,1	14,39	11,25	—	36
610	5 800	1,7	95,95	11	1,400	6,60	40	35	"	3,5	9,5	22,1	14,39	11,25	—	37
610	6 400	1,6	112,00	14	1,400	6,85	46	37	Ång-	3,5	9,5	24,0	14,50	11,50	—	38-41
610	7 500	2,0	133,00	14	1,400	7,00	54	46	"	3,1	13,5	28,0	15,55	12,40	—	42-45
610	7 500	1,7	120,20	12	1,400	6,75	57	47	Skruf- o. ång-	2,2	6,0	—	11,75	6,75	—	46-47
610	4 500	1,7	120,20	13,5	1,850	7,20	44	26	(Ång- o. va- kuumejektor)	3,4	10,0	24,0	15,00	12,00	—	48-50
560	6 700	1,7	102,50	11	1,210	4,00	47	47	Skruf- o. ång-	1,0	5,0	—	9,87	4,00	—	51
533	2 450	1,4	81,52	8,5	1,524	4,20	25	20	—	1,8	6,4	16,5	11,90	8,50	—	52
640	9 500	2,0	141,50	12	1,400	4,50	54,8	54,8	Ång-	3,4	10,0	24,0	15,23	10,40	—	53-54
640	9 500	2,0	141,50	12	1,400	6,90	57,5	50	"	3,4	10,0	24,0	15,98	12,80	—	55-56

1) Lok. nr: 4 inköpt från järnväg i England år 1856.

2) " " 51 användt vid Falun—Västerdalarnes järnvägsbyggnad åren 1901—1905.

3) " " 52 inköpt från Uppsala—Gelle järnväg år 1907.



## Gefle-Dala järnvägars

Lit- tera	N u m m e r	Antal	V a g n s l a g	Tillverknings- år	Anskaff- ningskostnad per vagn kr.	Sittplatser i hvarje vagn		Last- förmåga ton	Egen vikt ton	B r o m s		
						II kl.	III kl.			skruf- och va- kuum- antal	fäll- antal	fall- antal
						antal						
B	11-13	3	personvagnar, 2:dra klass	—	10 000	25	—	—	9.2	—	—	—
Bo	9, 50, 1401, 1402	4	" "	97-00	21 100	37	—	—	23.3	1	3	—
BCo	1-3, 8, 1422	5	" 2:dra o. 3:dje klass	90-00	24 800	26	35	—	24.4	4	1	—
BCF	43-46, 48, 49, 64-66	9	" 2:a, 3:e kl. o. packvagn	91-97	7 300	8	20	4	12	9	—	—
BCF	1449, 1450	2	" " " " "	99	12 000	14	18	1	14	2	—	—
C	19-36	18	" 3:dje klass	—	6 100	—	34	—	7.6	—	—	—
Co	6, 7, 10, 1411-1417	10	" "	92-00	21 000	—	84	—	25.7	3	7	—
C <sub>3</sub>	1444-1448	5	" "	08	12 800	—	58	—	14.9	5	—	—
CD	14, 15, 17, 18	4	" " och post	—	6 600	—	16	—	8.1	—	—	—
CD <sub>0</sub>	5, 1406, 1407	3	" " " "	92-97	15 700	—	60	—	23.5	1	2	—
CF	41, 42	2	" " " packvagn	—	7 300	—	28	4	8.7	2	—	—
DF <sub>0</sub>	1431	1	" post- och packvagn	03	19 500	—	—	5	28.6	—	1	—
E	39, 40	2	" fångvagnar	—	6 000	—	—	—	8.4	—	—	—
F	53-56, 58, 59, 60-63, 771-775	15	packvagnar	90-95	6 800	—	—	5	11.5	12	3	—
F <sub>a</sub>	52, 1395-1400, 1591, 1592	9	" {med ångpanna för värmelledning }	89-02	8 300	—	—	6.1	13.9	9	—	—
G	{57, 67, 68, 71-100, 1206-1225} {1331-1334}	57	godsvr, täckta, stycke-godsvagnar	91-94	2 700	—	—	9.7	7.3	20	—	37
G <sub>1</sub>	1201-1205	5	" " " "	98	4 000	—	—	8	9.1	—	5	—
G <sub>2</sub>	1501-1590, 1593-1600	98	" " " "	01-04	3 000	—	—	14.8	8.6	18	—	—
H	69, 70	2	" " smörvagnar	85	3 500	—	—	9	8.4	—	—	2
I	601-622, 624-687, 689-730	128	" öppna, spannmålsvagnar	—	1 800	—	—	11.8	5.6	49	—	—
I <sub>3</sub>	1335-1384	50	" " " "	00-01	2 200	—	—	16	7.4	10	—	—
K	1301-1310	10	" " {virkesvagnar} {med svängel}	—	1 800	—	—	12	5.4	—	—	10
L	{776-816, 818-825, 1226-1289} {1291-1300}	123	" " tråkolsvagnar	—	2 600	—	—	11	6.6	—	—	123
	{101-131, 133-164, 168-170, 172- 267, 269, 270, 272, 273, 275- 287, 290-351, 353-371, 373-384, 386-407, 409-416, 418-446, 448- 497, 499-533, 536-560, 562- 564, 567, 569-582, 584-592, 594- 600, 826-873, 875-979, 981- 983, 985-1013, 1015-1067, 1069- 1090, 1092-1200}	844	" " {virkesvagnar} {utan väggar}	—	1 750	—	—	12	5.4	100	—	744
NN <sub>3</sub>	1451-1500, 1701-1775, 1801-1875	200	" " " " "	96-04	2 000	—	—	17.5	6.2	100	—	—
P	{731-733, 736-745, 747-770 {1-XXXIII}	37 33	" " grusvagnar	—	1 600	—	—	11.5	5.6	6	—	31
R	1311-1330	20	" täckta, kalkvagnar	—	1 700	—	—	14	6	8	—	—

1) Axelafstånd och längd mellan buffersplankorna resp. 6,0 och 9,5 meter å vagnarna nr:is 45 och 46.



vagnar vid 1908 års slut.

Golfvets		Afstånd mellan		Längd mellan buffert-plankor	Indelning och utrustning	Lit tera
längd	bredd	axlarna (en boggis axlar)	boggi-centra			
m	e	t	e	r		
6.9	2.4	3.4	—	7.1	dörrar å sidorna; värmeledning; n:r 11 med klosett och genomgång mellan kupéerna	B
13.5-14.5	2.7-2.9	2.0	10.8-11.6	15.0-16.8	plattformar; värmeledning; klosett; i n:r 9 6 kupéer; i n:r 50 salong och 3 kupéer; i n:r 1401 salong och 4 kupéer; i n:r 1401 och 1402 gasbelysning	Bo
14.5-16.2	2.7-2.9	2.0	11.5-13.7	16.0-17.9	plattformar; värmeledning; klosett; i II kl. korridor; i III kl. genomgång; II kl. afdelning upptager 2/3 af vagnen i n:r 1-3, 4/3 i n:r 8 och 2/3 i n:r 1422; i n:r 1 och 1422 gasbelysning	BCo
7.0-8.0	2.5-2.7	3.4-6.0	—	6.9-9.5	dörrar å sidorna; n:r 45 och 46 med plattformar, genomgång, klosett och länkaxlar; II kl. afd. upptager 1 kupé; III kl. afd. 1 kupé i n:r 43-46, 48, 49 och 66 samt 2 kupéer i n:r 64, 65; packv. afd. 1/3 i samtl. vagnar; n:r 45, 46, 64, 65 och 66 hafva värmeledning	BCF
11.0	2.7	8.0	—	12.5	dörrar å sidorna; plattformar; genomgång; värmeledning; klosett; II kl. afd. upptager 2 kupéer; III kl. afd. 1 kupé och packv. afd. 1/4 af vagnen; länkaxlar; i n:r 1449 gasbelysning	BCF
5.2-7.0	2.4-2.5	2.7-3.4	—	5.8-8.6	n:r 19 med plattformar och genomgång; öfriga med dörrar å sidorna; samtl. med värmeledning; n:r 28, 32 och 35 med inredning för sjuktransport	C
14.5-16.5	2.7-2.9	2.0	11.5-14.3	16.0-18.5	plattformar; n:r 1414-1417 med korridor; öfriga med genomgång; samtl. med klosett och värmeledning; n:r 1411-1417 med gasbelysning	Co
11.0	3.0	9.0	—	13.0	länkaxlar, plattformar, genomgång, värmeledning, klosett och gasbelysning	C <sub>2</sub>
5.7-7.0	2.4-2.5	3.1-3.9	—	5.9-8.6	dörrar å sidorna; n:r 18 med plattformar; samtl. med värmeledning; n:r 14 och 15 hafva postkupé med 8.9 kvms golfyta; n:r 17 med 4 kvms och n:r 18 med 8.8 kvms	CD
14.5-15.2	2.7-2.8	2.0	11.5-11.6	16.0-16.9	plattformar; genomgång; värmeledning; klosett; n:r 5 har postkupé med 8.7 kvms golfyta; öfriga med 13.9 kvms; n:r 1406 och 1407 med gasbelysning samt 1 sjukkupé i hvarje vagn	CDo
7.0	2.5	3.4	—	7.1	dörrar å sidorna; III kl. afd. 2 kupéer; packv. afd. 1/3 af vagnen	CF
16.4	2.9	2.0	14.0	18.2	plattformar; genomgång; konduktörskupé; värmeledning; gasbelysning; postkupé med 9 kvms golfyta	DFo
5.6	2.5	2.7	—	5.8	dörr å sidorna; 10 celler i hvarje vagn; värmeledning	E
5.2-5.4	2.2-2.7	3.4-3.7	—	6.9-7.7	konduktörskupé; genomgång (utom n:r 59 och 63); n:r 60-62 och 771-775 med plattformar; samtl. med värmeledning; n:r 63 verktygsvagn	F
3.2-7.0	2.2-2.8	3.4-6.0	—	6.9-10.0	n:r 1395, 1396 och 1591, 1592 med en plattform; öfriga med konduktörskupé; n:r 1395-1400, 1591-1592 med genomgång	F <sub>2</sub>
5.7-7.0	2.2-2.8	3.1-4.0	—	6.6-8.5	n:r 67, 68, 71-100 och 1206-1225 med inredning för boskapstransport; n:r 1331-1334 med inredning för hästransport	G
8.5	2.8	4.0	—	8.5	med värmeledning	G <sub>1</sub>
7.0-8.5	2.8	3.8-4.3	—	7.0-8.5	länkaxlar; inredning för hästransport samt beslag för truppbankar	G <sub>2</sub>
5.3	2.1	3.1	—	5.6		H
6.9	2.0	3.4	—	7.1		I
7.7	2.9	4.0	—	7.7	länkaxlar	I <sub>2</sub>
5.7	2.4	3.4	—	5.7		K
7.7	2.4	3.4	—	7.7	n:r 776-816 och 818-825 rymma 470 hl.; n:r 1226-1289 och 1291-1300 rymma 490 hl.	L
7.7	2.3	3.4	—	7.7	152 st. med lösa kolskrof, rymmande 470 hl.	NN
7.7	2.8	4.0	—	7.7	länkaxlar; 150 st. med lösa kolskrof, 75 st. rymmande 535 hl. och 75 st. rymmande 560 hl.	NN <sub>2</sub>
6.9	2.0	3.4	—	7.1		P
7.6	2.4	4.0	—	7.7		
5.6	2.4	3.1	—	5.7		R



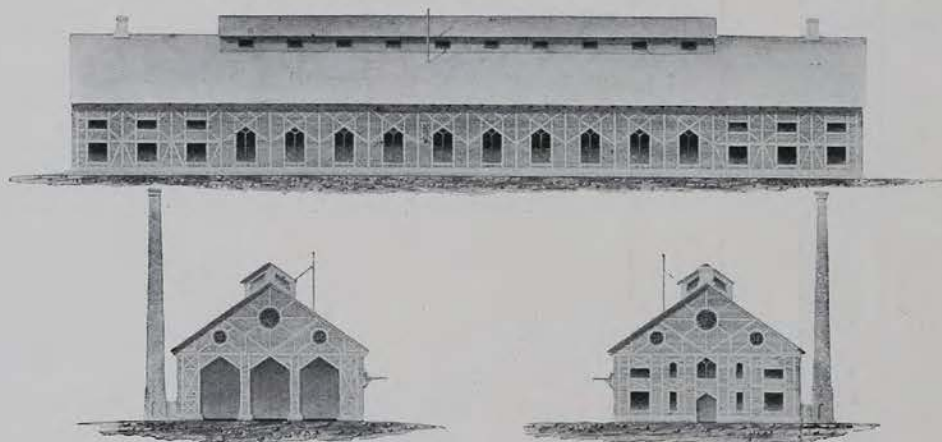
persontågen, och allt sedan dess har ånguppvärmningssystemet användts för tågens uppvärmning, likväl med ständigt vidtagna förbättringar. Lilliehööks värmeledningssystem antogs äfven vid statens järnvägar och började tillämpas där år 1878.

Belysningen af personvagnarna erhöles från början genom stearinljus, som voro placerade i glaskupor i vagnstaken och tändes utifrån. I och med anskaffande af boggivagnar år 1890 förbättrades belysningen på så sätt, att stearinljusen ersattes med fotogenlampor. Från och med år 1894 anordnades elektrisk belysning i boggivagnarne. För detta ändamål försågs ett behöfligt antal finkor med ackumulatorbatterier, hvilka på vissa tider laddades. Då emellertid den elektriska tåg-belysningen icke blott ställde sig rätt dyrbar utan äfven var olämplig på grund af svårigheten att skilja personvagnarne från hvarandra, då ju belysningen kom från en gemensam källa, nämligen ackumulatorbatteriet, beslöts år 1907 att anordna vagnbelysningen med aceton-acetylengas, för hvilket ändamål personvagnarne nu blifvit ommonterade med rörledningar och nya lampor. Gasen tillverkas i ett för ändamålet å verkstadsbangården invid Gefle uppfördt gasverk. Den inpressas därpå i särskilda tuber, som medföras i tågen och leverera den erforderliga gasen. I jämförelse med den elektriska belysningen lämnar aceton-acetylengasen ett betydligt starkare och vackrare ljus och ställer sig ekonomiskt fördelaktigare, hvarjämte omkoppling af personvagnar från ett tåg till ett annat obehindradt försiggår.

För användning vid inspektions-, aflönings- m. fl. tjänsteresor å linjen ha under åren 1895 och 1898 anskaffats tvenne ångdressiner.

#### VERKSTÄDERNA.

Järnvägens verkstäder, hvilka uppfördes under järnvägens byggnadsår 1856—1858, befunnos efterhand vara i ett sådant skick, att de, såväl hvad byggnader som äfven arbets- och verktygsmaskiner beträffade, icke tillfredsställde nyare tidens kraf. Äfven verkstädernas inbördes läge till hvarandra med långa transportvägar var sådant, att det fördyrade och för-



Ritning å den åren 1856—1858 uppförda verkstaden vid Gefle norra station.

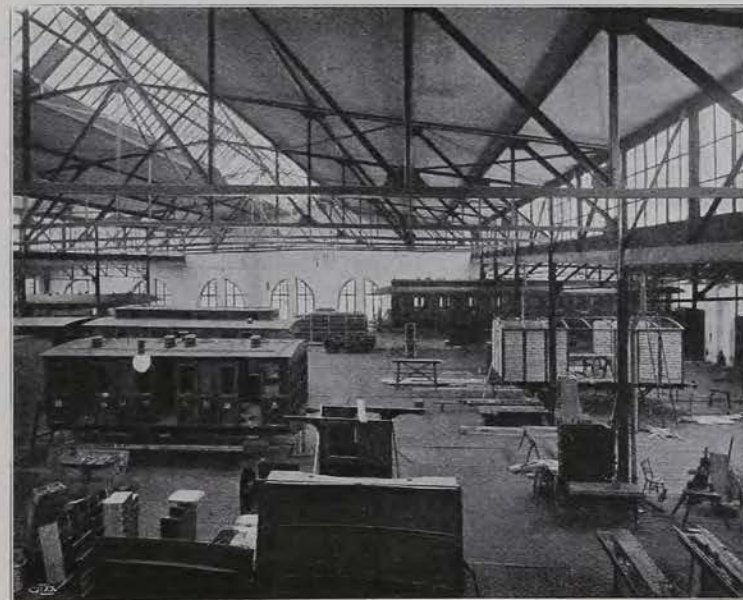


senade arbetena. Därtill kom otillräckligt utrymme både inom och utom verkstäderna, otillfredsställande dagbelysning samt otidsenliga och otillräckliga arbetsmaskiner, hvilka presterade ett för förhållandena alltför dyrt arbete. Mycket arbete, som fördelaktigare hade kunnat utföras vid egna verkstäder, måste sålunda lämnas till främmande sådana. Hvad förrådsbyggnaderna angår, lågo desamma kringspridda på Gefle norra bangård och medgafvo därför icke en god skötsel af förrådet. Slutligen lågo samtliga både verkstads- och förrådsbyggnader inklämda mellan spåren å Gefle norra bangård, och detta olämpliga läge fördyrade i hög grad transporterna och försenade arbetena samt hindrade därjämte en ändamålsenlig anordning af spåren.

Dessa förhållanden blefvo i början af 1890-talet, sedan järnvägen Falun—Orsa tillkommit, sådana, att det visade sig vara alldeles nödvändigt att gå i författning om verkstädernas och förrådets ombyggnad. Man tänkte sig då att förlägga de nya byggnaderna rakt norr om de gamla mellan järnvägsspåren och Lillån. Plan för och ritningar till nya verkstäder och förråd på denna plats uppgjordes äfven. Vid sitt sammanträde den 10 januari 1898 tog direktionen detta förslag under ompröfning, uttalade sig för detsamma och beslöt att hos stadsfullmäktige i Gefle söka upplåtelse å tomterna, hvilken upplåtelse ock sedermera erhöles. Emellertid fick frågan om uppförande af dessa byggnader, änskönt det var högst nödvändigt att snarast få dem färdiga, hvila ännu ett par år af den anledning, att tvifvel uppstått, om den tilltänkta platsen vore den lämpligaste för verkstädernas förläggande.



Verkstäderna vid Nynäs invid Gefle.



Interiör af vagnverkstaden vid Nynäs invid Gefle.

Under år 1900 uppgjordes 3 förslag, nämligen om verkstädernas och förrådets förläggande dels vid Hagaström station, dels å Sätraåsen mellan Tolffors och Gefle och slutligen å deras nuvarande plats invid egendomen Nynäs vid Gefle. Af dessa platser förordades af vederbörande maskinbefäl Nynäs såsom den fördelaktigaste såväl hvad beträffade läget som tomtens ändamålsenliga form för byggnadernas placering. Den af extra bolagsstämman den 27 oktober 1900 tillsatta kommittén för utredning af järnvägens



tekniska och finansiella ställning tillstyrkte också i sitt förslag platsen vid Nynäs. Ordinarie bolagsstämman 1902 beslutade därpå byggnadernas uppförande och verkstadsbangårdens anläggning samt anslog ett belopp af 100 000 kronor för påbörjande af arbetena. Pålningen för *alla* byggnaderna, d. v. s. vagnverkstaden, lokomotivverkstaden, smedjan och förrådsbyggnaden, skedde samtidigt under vintern 1902—1903. Grundläggningen och uppförandet af vagnverkstaden började under våren 1903, och denna byggnad var färdig och togs i användning



Interiör af lokomotivverkstaden vid Nynäs invid Gefle.

i användning under hösten 1908, då äfven byggnadsarbetet med smedjan och förrådsbyggnaden tog sin början, och kommer inflyttningen i desamma att ske under eftersommaren 1909.

Verkstadsmaskinerna drivas medelst elektrisk ström, som erhålles från elektriska kraftstationen i Hageström, hvilken af järnvägsbolaget arrenderas.

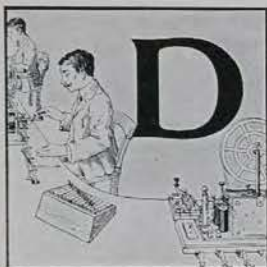
Till och med år 1908 hafva dessa byggnader kostat i uppförande: vagnverkstaden 142 183 kronor, lokomotivverkstaden inklusive skjutbord 135 233 kronor, smedjan 23 173 kronor och förrådsbyggnaden 27 248 kronor.

Markarealen för verkstadsbangården inbegripet byggnaderna är 56 600 kvadratmeter, och kostnaden för detta markförvärf har utgjort 57 000 kronor.

under hösten 1905. Till förrådsbyggnaden lades också grunden, och sockeln sattes under år 1903 och början af 1904. Men arbetet med de andra byggnaderna sköts åt sidan med anledning af ordinarie bolagsstämmans af år 1904 beslut, att direktionen ville oberoende af föregående bolagsstämmors beslut och möjligen fastställda planer vidtaga sådana modifikation i anläggningarne, att med ändamålsenlighet de största besparingar vinnas. Först under år 1906 påbörjades uppförandet af lokomotivverkstaden, som blef färdig och togs

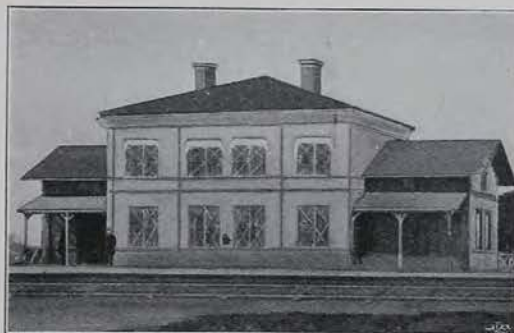


## TRAFIK.



**D**å de första planerna uppgjordes att medelst järnväg åstadkomma lättare förbindelseleder mellan Gefle och Falun, hade man tänkt sig samfärdseln å banan rätt obetydlig. Helt naturligt gjorde man sina beräkningar efter den vid denna tidpunkt befintliga landsvägs- trafikken mellan dessa bägge orter, hvarefter man ökade den erhållna summan med de transportmängder, som man tänkte sig skola tillkomma, sedan bättre transportmedel erhållits. Den beräkning, hvar- till man sålunda kom, höll sig inom anspråkslösa dimensioner, och

behofven af transportmateriel ansågos i följd däraf vara ganska små. Sålunda visar den år 1850 först uppgjorda beräkningen behof af 6 lokomotiv, 12 personvagnar, 6 paketvagnar och 150 lastvagnar. Redan under järnvägsbyggnaden kom man underfund med, att detta antal skulle komma att blifva otillräckligt, men de tillgängliga penningemedlen voro icke större, än att de åtgingo för själfva banbyggnaden, och man vågade sig därför icke på några vidlyftiga beställningar af rullande materiel. Emellertid inköptes från England under år 1856 1 gammalt lokomotiv med tender och 100 st. grusvagnar samt beställdes därifrån samtidigt nya lokomotiv och vagnar, så att bolaget vid trafikens öppnande till Falun under juli 1859 hade sammanlagdt 6 lokomotiv, 17 personvagnar, 7 paketvagnar och 147 diverse lastvagnar. Detta antal var likväl redan från början alldeles otillräckligt, och det ehuru åtskilliga omständigheter tillstötte, som strax efter trafikens igångsättande medverkade till att densamma i början icke nådde något egentligt uppsving. Sommaren 1859 var mycket torr, och kölden kom så tidigt på hösten, att timmerflotningen hindrades. Följden blef, att Korsnäs då nyuppförda sågverk på grund af brist på timmer måste avsluta sågningen så tidigt, att planktransporten å järnvägen upphörde redan i början af oktober månad. Följande vinter var ovanligt hård, kall och snörik, så att tågen å banan på grund af snö under månaderna januari—mars voro inställda sammanlagdt 24 dagar. På våren 1860 inträffade ett oerhördt vattenflöde — länge känt under namnet 1860 års flod — som försvårade tillverkningarne vid sågverk och järnbruk och lade hinder i vägen för alla transporter, all handel och rörelse. Att den nybörjade



Kungsgårdens stationshus, som icke undergått någon förändring till sitt yttre under tillandagångna 50 åren.



trafiken å järnvägen skulle lida ett högst kännbart afbräck af dylika ovanliga och ogynnsamma naturförhållanden, var naturligt. Dessa missöden drabbade också bolaget hårdare vid dåvarande tidpunkt, än hvad de skulle ha gjort, om de kommit något år senare. Man hade nämligen genast från början beräknat jämna och goda inkomster af järnvägen för att kunna betala räntor, amorteringar och därjämte utdelning till aktieägarne. I stället inträffade dessa motigheter, hvilka skenbart gåfvo alla dem rätt, som häfdat den åsikten, att järnväg med fördel icke kunde trafikeras i trakter så norr belägna som våra orter, och dessutom alla dem, som under järnvägsarbetets gång med dess oupphörligt ökade utgifter börjat betvifla möjligheten af företagets bärkraft. Aktieägarne blefvo också besvikna, och aktierna började slumpas bort. Det berättas, att aktier i Gefle—Dala järnväg under järnvägens första år flera gånger lämnades i likvid mot varor hos köpmännen i Gefle på så sätt, att en aktie svarade mot en tunna salt vid ett tillfälle eller en tunna råg vid ett annat tillfälle, hvilka förnödenhetsartiklar väl den tiden måhända voro dyrare än nu men ändock icke betalades med mer än salt 4 å 5 kronor och råg 15 å 18 kronor per tunna. Denna försäljning af aktier till pris långt under deras verkliga värde fortgick ett par år, och först på hösten 1863 voro de i försäljningspris uppe i sitt nominella värde, detta ehuru bolaget redan under år 1862 kunde göra sin första utdelning med 5 procent. Ett bevis sålunda för den misstro, som dessa aktier rönt bland befolkningen i de kringliggande orterna under de första åren.

Här torde vara lämpligt att med några siffror belysa städerna Gefles och Faluns storlek vid järnvägens början och deras tillväxt intill våra dagar. Gefle ägde vid 1859 års slut 10 888 invånare och vid 1909 års början 31 381. Falun hade vid 1859 års slut en folkmängd af 4 780 personer och vid 1909 års början 11 012. Gefle handelsflotta bestod vid 1859 års slut af 42 skepp, 16 briggar, 27 skonertar, 2 galeaser och 6 slupar, alltså sammanlagdt 93 segelfartyg om tillsammans 23 713 ton, samt 6 ångfartyg om 565 hästkrafter och 1 bogseringsfartyg om 32 hästkrafter. Vid 1909 års början utgöres densamma af 25 ångfartyg, 24 ångslupar och bogserångare samt 5 segelfartyg, ångfartygen representerande en dräktighet af 17 208 ton och segelfartygen 2 515 ton. Visserligen har staden Gefles handelsflotta efter tontal räknadt nedgått, men rörelsen i hamnen har naturligen under årens lopp högst betydligt tilltagit. Hamnafgifterna, hvilkas åpris för 50 år sedan voro lägre än nu, uppgingo för hela året 1859 till 21 377 kronor men under året 1908 till 265 159 kronor, under hvilket sistnämnda år till Gefle sjöledes inkommo 449 055 ton varor, däraf 313 643 ton stenkol och koks, och sjöledes utgingo 151 423 ton diverse varor samt 211 961 kubikmeter trävaror. År 1908 anlöptes Gefle hamn af 1 017 ångfartyg och 650 segelfartyg med ett sammanlagdt nettototal af 666 221 ton.

Den stora eldsvåda, som lördagen den 10 juli 1869 öfvergick Gefle stad, berörde med sina verkningar äfven järnvägens anläggningar. Eldsvådan började kl. 1 e. m. i en snickareverkstad vid västra Drottninggatan ungefär midt för där huset Drottninggatan nr 12 nu är beläget och fick en så fruktansvärd utsträckning, att hela staden norr om ån från dåvarande länslasarettet — nuvarande Grapes sjukhem — i väster till järnvägens bangård i öster på några timmar bildade ett enda eldhaf. Sålunda drog elden sig öfver skeppsvarfven, som den tiden lågo norr om ån, samt vidare öfver de långa magasinraderna med inneliggande spann-



mål, specerier, viktualier m. m. äfvensom öfver tullhuset, hvilket allt helt och hållet afbrann. Genom järnvägsdirektionens lyckliga arrangementer och järnvägsarbetarnes stora uthållighet kunde elden något hämmas vid tullhuset, så att endast lokomotivstallet, vagnverkstaden och materialbodarne, hvilka å järnvägens område gränsade till tullhuset, nedbrunno. Däremot lyckades man medelst en utomordentlig energi rädda godsmagasinet och verkstaden och därmed såväl hela den öfriga stationen som i synnerhet de vidsträckta och med stationsbyggnaderna nästan sammanhängande brädgårdarne med deras stora upplag af plank och bräder. Tio med järn lastade godsvagnar, som voro framväxlade till järnvägen, uppbrändes emellertid. Öfriga å järnvägsstationen stående godsvagnar skötos strax efter eldsvådans utbrott ut på järnvägslinjen mellan Gefle och Valbo och likaså lokomotiven. Raden af vagnar och lokomotiv sträckte sig första natten från Tolffors bruk till bortåt dåvarande Lund station. Dagen efter eller på söndagen, då faran för järnvägsstationens ödeläggande var öfver, indrogos vagnar och lokomotiv åter till Gefle station. Genom denna stora eldsvåda blefvo 8 000 invånare husvillor och 530 gårdar lades i aska. Redan dagarne efter eldsvådans slut började det provisoriska återuppbyggandet och iståndsättandet af de förstörda järnvägsbyggnaderna. Järnvägens direktionens tillmötesgående mot allmänheten visade sig äfven vid detta tillfälle vara stort, i det järnvägen under dagarne närmast efter eldsvådan utan afgift trafikerades på så sätt, att enhvar af de brandskadade, som det ville, fick gratis medfölja tågen till hvilken station som helst och äfven gratis medtaga af honom räddade husgeråd och effekter, detta för att under den första villervallan kunna bereda tillfälle åt dem, som så önskade, att utom stadens gränser hos landtbefolkningen förskaffa sig bostäder, till dess tält kunde hinna ankomma och baracker uppföras.

Under järnvägens första tid korresponderade dåvarande trafikchefen friherre von Vegesack med trafikdirektören vid "statens järnvägar, södra stambanan från Malmö" Leopold Wallin samt distriktsingenjören vid "statens järnvägar, västra stambanan från Göteborg" greve A. Taube äfvensom med chefen för förvaltningen för "Kungl. svenska järnvägen emellan Köping—Hult" Marcus Agrelius angående expeditionsförhållanden, tidtabeller, posttransport m. m., och synes Gefle—Dala järnväg vid sin första start ha iordningställt efter samma grunder i afseende på både administration och skötsel i öfrigt, som tillämpades vid statsbanan och Köping—Hultbanan. Utan några väsentliga förändringar i vare sig expeditionssätt eller tågskötsel synes arbetet sedan ha fortgått under sjutton år, eller ända till dess järnvägen kom i samtrafik med Bergslagens, statens och Uppsala—Gefle järnvägar. En del omoderna och olämpliga förhållanden måste då rättas. Den år 1876 antagne trafikchefen Nettelblads första arbete blef också att bringa järnvägen i dessa och äfven många andra afseenden i full enhetlighet med andra, nyare järnvägar.

Med afseende på första trafikchefens, von Vegesacks, afgang från sin tjänst vid järnvägen den 20 maj 1861 berättas, att anledningen därtill skulle ha varit en försenad strömmingsfjärding. Riksdagsmannen Liss Lars Olsson från Dalarna hade nämligen med sig på ångbåten från Stockholm till Gefle bland annat "bagage" äfven en fjärding salt strömming. När ångbåten kom till Gefle, var järnvägens verkställande direktör, Murén, som vanligt nere. Liss vände sig då till sin riksdagskamrat Murén och bad att få strömmingstjärdingen med tåget,



hvarpå han fick till svar, att han skulle lämna in den, så gick den nog med. Liss lämnade fjärdingen på bryggan utan adress och destinationsort och trodde, att allt därmed var väl beställt. Emellertid när tåget kom till Falun, var ingen strömmingsfjärding med, hvarför Liss med nästa tåg återvände till Gefle för att taga reda på sin förlorade fjärding. Liss vände sig då också till Murén, och vid det samtal, som då uppstod mellan Liss, verkställande direktören och trafikchefen, blef von Vegesack, som för öfrigt var en gladlynt man med ett angenämt väsen och mycket afhållen af både trafikanter, underordnade och direktionen för

## Gefle-Dala Jernväg.

### Ordningsreglor.

- 1.0 Passagerare anmodas med aktsamhet och snygghet behandla Jernbanans tillhörigheter.
- 2.0 Ingen tillåtes medföra Bantåg utan att vara försedd med biljett gällande för tåget och den plats som intagits.
- 3.0 På begäran af Stations-Inspektör, Konduktör eller annan vid Jernbanan anställd betjening, är Passagerare skyldig uppvisa eller aflemla biljett.
- 4.0 Då det ringes på plattformen, intaga Passagerare sina bestämda platser i vagnarne och följa, så väl härunder som vid utstigningen derifrån, de föreskrifter som till undvikande af trängsel och oordning, Jernbanans tjenstemän finna sig föranlåtna att afgifva.
- 5.0 Sedan vagn af Konduktör är stängd får ingen försöka deruti inträda lika litet som någon, sedan Bantåg vid station stannat, må försöka lemna vagnen förrän dörrarne blifvit af Banans betjening öppnade.
- 6.0 Passagerare varnas från att på plattformen hålla sig för nära intill vagnarne, äfvensom att under ett Bantågs gång luta hufvudet ut genom vagnsfenstren.
- 7.0 Vid möjligen inträffande stanningar af Bantåg emellan stationerna, skall Passagerare hålla sig stilla på sina platser, följa de anvisningar som af befälet gifvas och endast på deras tillsägelse lemna vagnarne.
- 8.0 Hvarje Passagerare eger kostnadsfritt medföra Bagage eller i allmänhet sådana effekter, som rimligtvis kunna hänföras till beklädnads- och toilett-saker, af till och med 60 skåp. vikt. för hvad derutöver är, erlägges öfvervigtsgifft enligt taxan.
- 9.0 Passagerare måste sjelfva tillse att deras Bagage är behörigen aflemladt i Bagage- och Paket-Kontoret innan de intaga sina platser i vagnarne.
- 10.0 Hundar eller andra djur samt skjutgevär, krut eller andra eldfarliga ämnen få icke i passagerarevagn medtagas.
- 11.0 Tobaksrökning i vagnarne tillåtes icke, såvida ej alla dervarande Passagerare sådant medgifva.

### Direktionen.

År 1859 utfärdade ordningsregler.

tens järnvägars och förböndernas räkning. Efter Uppsala—Gefle järnvägs öppnande vid julen 1874 upphörde denna forkörning.

### TÅGANORDNINGAR.

Den först upprättade tidtabellen för ordinarie tågen å järnvägen afsåg att gälla från den 14 juli 1859. Från denna dag trafikerades banan nämligen mellan Gefle och Korsnäs med

järnvägen, förtörnad, skref sin afskedsansökan och insände densamma omedelbart. Oaktadt många öfvertalningsförsök lyckades ingen få honom att återtaga den. Vegesack, som varit kapten vid Dalregementet, for till Amerika, gick in i Nordamerikas förenta staters armé och avancerade där till höga poster. Se vidare härom i kapitlet "Gefle—Dala järnvägar, administration".

Sedan norra stambanan öppnats till Uppsala år 1866, forslades under vintrarna betydliga kvantiteter gods med förbönder från Uppsala till Gefle för att genom järnvägsbolagets försorg dels utlämnas i Gefle, dels vidare befordras med järnväg till Dalarne. Till Uppsala hade godset anländt på järnväg från olika delar af landet. Företrädesvis tvenne dagar i veckan var denna forkörning så afsevärd, att bortåt 30 hästforor hvarje gång samtidigt kunde framköra till Gefle godsmagasin. Allt detta gods, oafsedt detsamma skulle spedieras till köpmännen i Gefle eller afgå å järnvägen till Falun, aflastades i godsmagasinet vid Gefle. Hvilande frakter å godset, forlöner m. m. inbetalades vid Gefle station, hvars kontorspersonal sålunda skötte denna spediering för sta-



två ordinarie tåg i hvardera riktningen, ett tåg på förmiddagen och ett på eftermiddagen. Hvar tredje eller hvar fjärde dag framgick ett af dessa tåg från Korsnäs till Falun och åter. Järnvägslinjen mellan dessa bägge stationer var visserligen så pass färdig, att den kunde trafikeras, men då rätt betydande arbeten likväl återstodo, ansågs dagligt trafikerande af tåg hinderligt för dessa arbetens utförande. Först från och med den 30 juli 1859 upptogs reguljär förbindelse dagligen med Falun. I första tidtabellen voro tågtiderna så anordnade, att tåg-möten icke förekommo vid någon linjestation. Tåget utgick nämligen på morgonen från Falun till Gefle, återvände därifrån på förmiddagen, kom till Falun vid middagstiden, återvände till Gefle strax på eftermiddagen och därifrån åter till Falun på kvällen. Tiden för gången mellan Gefle och Falun var 3 timmar 20 minuter. Under vintern de två första åren gick endast ett tåg per dag i hvardera riktningen. Det utgick från Gefle på morgonen, ankom till Falun på mid-

dagen, återvände därifrån strax på eftermiddagen och anlände till Gefle på kvällen. Tiden för gången under vintern var 4 timmar 25 minuter. Så snart emellertid gods- trafikken började ökas och flera tåg måste insättas, förlades tåg-mötena först till Bäck, Jädran och Kungsgården samt slutligen till alla stationer utom Margrethehill — nuvarande Forsbacka — hvarest några tågmöten icke förekommo förrän i midten af 1870-talet. Någon egentlig skillnad mellan person- och godståg förekom icke under de första åren efter järnvägens öppnande; alla tågen medförde nämligen både person- och godsvagnar. Då en del tåg började anordnas företrädesvis för godstransport, hvarvid tåguppehållen vid mellanstationerna utsträcktes till en half timme och däröfver för växlingar, ökades tiden för gången mellan Gefle respektive Korsnäs och Falun. Hvarje tåg hade från järnvägens början sitt nummer, utom ett tåg i hvardera riktningen mellan Gefle och Robertsholm, hvilka tåg insattes längre fram. Dessa kallades "uppgående lokaltåget" och "nedgående lokaltåget".

Intill 1863 funnos endast 2 uppgående och 2 nedgående tåg för egentlig persontrafik anordnade, men från och med 1863 insattes under sommaren ytterligare 1 upp- och 1 nedgående tåg för dylik trafik; under vintern däremot återgick man till förra tidtabellen. Dessa ordinarie sommartåg torde emellertid icke ha pekuniärt burit sig, enär de förekommo endast några få



## Gefle-Dala Jernväg.

**Tidtabell** för bantågen från och med den 14 Juli 1859.

<b>Upp.</b>			
Afgår från Gefle	f. m. kl. 9	eftermidd. kl. 6	
" " Bäck	" " 9, 25'	" " 6, 25'	
" " Jädran	" " 9, 50'	" " 6, 50'	
" " Kungsgården	" " 10, 15'	" " 7, 15'	
" " Storvik	" " 10, 35'	" " 7, 35'	
" " Robertsholm	" " 11, 5'	" " 8, 5'	
Ank. till Korsnäs	e. m. " 12, 5'	" " 9, 5'	
<b>Ned.</b>			
Afgår från Korsnäs	f. m. kl. 5	eftermidd. kl. 1, 46'	
" " Robertsholm	" " 6, 5'	" " 2, 50'	
" " Storvik	" " 6, 35'	" " 3, 20'	
" " Kungsgård	" " 6, 55'	" " 3, 40'	
" " Jädran	" " 7, 20'	" " 4, 5'	
" " Bäck	" " 7, 45'	" " 4, 30'	
Ankomm. till Gefle	" " 8, 5'	" " 4, 50'	

Den 14, 17, 21, 25 och 29 Juli fortsattes bantågen från Korsnäs kl. 12, 10' e. m. till Falun, dit ankomsten sker kl. 12, 20' samt återvänder från sistnämnde ställe till Gefle kl. 1 30' e. m. samma dag.

Bantågen stånna vid Lund och Margrethehill för att aflenna och mottaga passagerare.

Gods emottages och utlemnas från kl. 6 f. m. till kl. 12 midd. samt från kl. 2 till 7 eft. midd.

Söndagar afgå endast passagerartåg.

ERNST von VEGESACK,

Första tågtidtabellen.

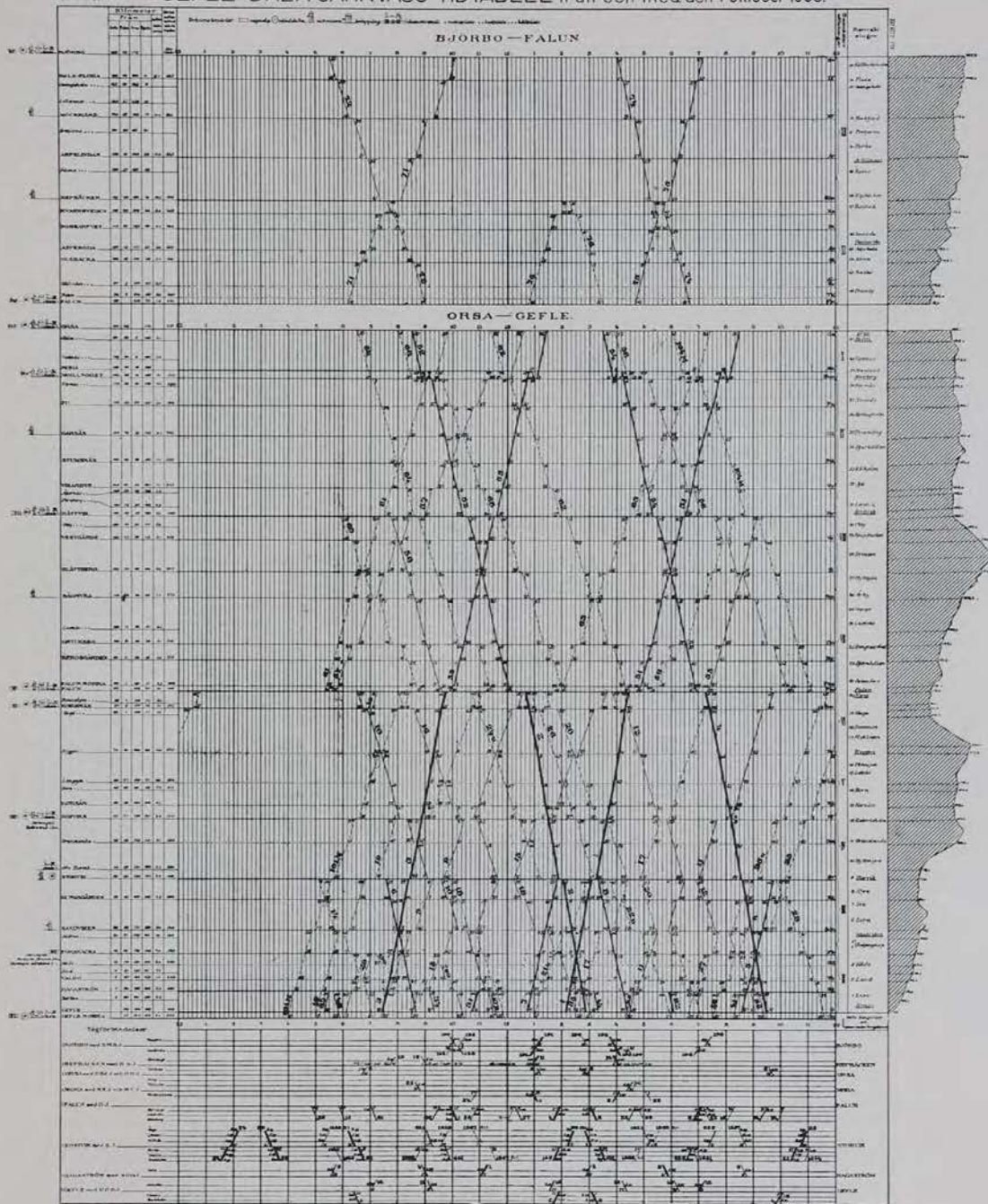






Beträffande största tåghastigheten på bandelen Gefle—Falun, med undantag af dubbelspåret mellan Gefle och Hagaström, finnas icke och ha aldrig funnits några bestämda föreskrifter. Den för den dubbelspåriga linjen Gefle—Hagaström tillåtna största hastigheten är

Nr 77. GEFLE-DALA JÄRNVAGS TIDTABELL från och med den 1 Oktober 1908.



Gefle-Dala järnvägs vintertidtabell från och med den 1 oktober 1908.



bestämd till 60 kilometer i timmen, dock med den föreskriften, att, om hastigheten öfverstiger 50 kilometer i timmen, minst två tredjedelar af axlarna i tåget skola kunna bromsas med genomgående bromsinrättning. Intill år 1893 var den högsta tillåtna hastigheten å bandelen Falun—Orsa 30 kilometer i timmen, men från nämnda år är maximihastigheten 45 kilometer i timmen. Å linjen Mora Noret—Mora var maximihastigheten först 18 kilometer, men från och med år 1904 är den 35 kilometer i timmen. Vid bandelen Falun—Björbo var högsta tillåtna hastigheten från början 30 kilometer, sedermera 40 kilometer, och från och med år 1907 50 kilometer i timmen.

Huru trafiken under årens lopp ökats i afseende på tåg, tågakilometer och vagnaxelkilometer, åskådliggöres af följande öfversikt.

### Tåg, tågakilometer och vagnaxelkilometer.

År	Medel- längd bana km.	A n t a l			År	Medel- längd bana km.	A n t a l		
		tåg	tåg- kilometer	vagnaxel- kilometer			tåg	tåg- kilometer	vagnaxel- kilometer
1860	92	1 400	123 992	—	1885	92	4 398	367 357	14 397 076
1861	92	1 800	158 197	—	1886	92	4 559	378 553	15 482 332
1862	92	2 293	202 610	—	1887	92	4 154	346 769	13 503 756
1863	92	2 898	253 693	—	1888	92	4 426	364 856	14 735 664
1864	92	3 359	299 228	—	1889	96	5 211	425 625	18 489 168
1865	92	3 483	302 531	10 754 438	1890	127	6 471	473 060	19 230 788
1866	92	3 290	292 729	12 493 111	1891	158	7 028	513 907	19 232 572
1867	92	3 393	300 265	10 592 692	1892	186	7 191	572 700	20 205 452
1868	92	3 957	351 059	13 126 477	1893	194	7 032	580 502	21 216 698
1869	92	4 065	355 345	13 545 464	1894	194	7 593	626 170	23 053 090
1870	92	4 475	387 423	15 440 859	1895	194	7 501	595 713	22 455 796
1871	92	4 251	368 183	14 449 369	1896	195	7 929	622 236	24 786 170
1872	92	4 184	363 650	13 562 609	1897	196	8 942	669 747	28 093 520
1873	92	4 700	410 201	15 759 605	1898	196	8 895	661 334	26 658 180
1874	92	4 346	381 127	14 545 634	1899	196	9 643	657 415	24 902 066
1875	92	4 365	369 839	13 198 777	1900	196	10 505	713 013	26 050 488
1876	92	4 926	404 108	15 255 084	1901	196	11 224	679 169	26 240 592
1877	92	4 878	411 623	17 072 065	1902	196	11 236	624 387	23 424 156
1878	92	4 498	378 508	15 686 642	1903	196	11 890	644 561	25 398 392
1879	92	4 067	340 466	13 706 077	1904	210	12 519	688 536	26 532 650
1880	92	4 692	383 030	16 483 721	1905	227	14 364	717 270	28 340 368
1881	92	4 260	354 080	15 440 200	1906	266	16 534	824 098	30 447 260
1882	92	4 571	383 630	17 466 790	1907	266	16 134	889 160	30 367 852
1883	92	4 576	382 440	16 433 016	1908	266	15 679	862 919	30 231 606
1884	92	4 504	375 242	15 231 438					

### TAXEFÖRHÅLLANDEN.

Förslag till järnvägens första taxa för såväl person- som godstrafik uppgjordes af direktionen den 14 april 1857 att tillsvidare tillämpas mellan stationerna Gefle, Bäck, Jädran, Kungsgården och Storvik. I detta förslag angåfvos icke afgifterna med vissa belopp per mil för



resa i de skilda vagnklasserna, ej heller voro fraktsatserna upptagna per mil för gods af olika slag. Biljettprisen voro i stället utsatta med bestämda belopp för resa i 1:sta, 2:dra och 3:dje klass vagn mellan samtliga stationer, och beträffande godstrafiken voro likaledes afgifterna upptagna med bestämda belopp mellan respektive stationer för vissa uppräknade godsslag, hvarvid kvantiteten, efter hvilken frakten bestämdes, varierade allt efter godsets natur och utgjordes af skeppund och lispund viktualievikt, tunna, kanna eller kubikfot. Den 24

**T A Z A**

för trafiken å Jernvägen mellan Gefle och Fahlun.

Afgiften beräknas per MIL		Räknytt	
A. För Passagerare		Rör.	Ört.
i 1:sta Klassens vagn, för en person		—	80
i 2:dra " " do " do		—	50
i 3:dje " " do " do		—	50
För Barn, som äro under 12 år erlägges hälften af ovanstående afgift.			
A. n. m. Passagerare äger att afgiftsfritt medföra effekter af högst 60 $\mathcal{L}$ vikt.			
För öfrigt erlägges afgift enligt godstaxa.			
B. För Paketer.			
af till och med 10 $\mathcal{L}$ vikt, per stycke		—	15
» öfver 10 $\mathcal{L}$ till och med 20 $\mathcal{L}$		—	25
» 20 " " 40 " "		—	35
» 40 " " 60 " "		—	40
» 60 " " 80 " "		—	45
» 80 " " 100 " "		—	50
A. n. m. Skömm Paket ännu hvarje till försländning tillämnadt förtägladt eller öfvergladt konvolut eller persedel, som ej öfversäger 100 $\mathcal{L}$ vikt, och hvarv specificafion af innehållet ej medföljer. Inuti paket transporteras för mindre än 15 öre räknytt. Är volumet i förhållande till viktens stöfve stor, förhöjes afgiften därefter.			
C. För varor och annat gods.			
1:sta Klassen: Böcker, Cigarer, Galanterier, Glas, Hummer, Instrumenter, musikinstrument, Medicinaler, Möbler, Östron, Porcellan, Skerfmaterialier, Speglar, Tallor och andra Konståttor, Tobak, rök-, väst- och tugg, Walstakar, fiutare per Sk $\mathcal{L}$ Vigt, vikt eller 4 Centner.			
2:dra Klassen: Bonullsvärdar, Frukter, Färdfrukt, Fägel, Frukter, Gräns eller torra, Gårn, Hamp, Hamle, Kåkol, Kieler, Karl, smält-, jern- eller leggs-, Linn, Lin, Läder, Skivas, Specerier, Sangkläder, Trädgårdprodukter, Ull, Varor, korta, Vävaror på glaskarl, Väfnader, gröre och mattor, per Sk $\mathcal{L}$ vikt-vigt eller 4 Centner.			
3:dje Klassen: Arrar, Cognac, Hum och Vin på fat, Bonull, Flyttstakar, Frö, Farger, alla slag (utom rådfärg), Halm, Hudar, torra, Hå, Krakmakarevarer, Löl, Måchagods, fiutare, Måchagods, Mjöl, Öl, Sgöglåd, Smör, Suckor, Stannlöten, linlaggen, Tält, Tobak, sigel- och blad på fat, Träbotten, snickare- och svarfars-, Waldmal, Vårskäcken, per Sk $\mathcal{L}$ vikt-vigt eller 4 Centner.			
4:e Klassen: Arbetredskap och gröfva verktyg, Beck, Bly, Brons, Öl och Porter på fat, Fisk, torr eller saltad, Fisk, Gutgods, gröre, Gryn, Gussu, Hagel, Koppar, Krita, Kört, fiskat eller saltad, Måchagods, gröre, Malt, Marmorblock, råa, Mjöl, Papper, Pottiska, Saltöter, Simp, Spånadt, alla slag, Svartsmide, Såpa, Tran, Victrol, Åkerredskap, per Sk $\mathcal{L}$ vikt-vigt eller 4 Centner.			
5:te Klassen: Ann, Bark, Ben, beatvare, Flinta, Gips, Gjutstån, Guldsmåmmen, (utom Gussu), Hudar, råa, Jern, band-, knopp-, stång, Jernplåt, Jernfrukter, Kalk, Lera, eldfast, Lumpor, Nafver, Rödfråg, Salt, Sill, Skiffer, Spik, Stenar, quarz-, slipp-, trapp- och andra gröre, Stenkol och Cokes, Stumming, Sill, Svalfvel, Tegel, tak- och eldfast, Tegeltör, Tjara, per Sk $\mathcal{L}$ vikt-vigt eller 4 Centner.			
6:te Klassen: Mahn och Tackjen, Marjolag, Brämstorf, per Sk $\mathcal{L}$ vikt vikt eller 4 Centner.			
7:de Klassen: Böcker till och med 50 kubikfot, Bredor, Fisk, Timmer, Ved och andra Trävaror, per 10 kubikfot, Englat till eller 10:de kubikfot i Svensk mått.			
A. n. m. a) För höfsta utafver 50 kubikfots innehåll och mattad erlägges frakten enligt öfverenskommet med försändaren för trafiken.			
b) För gods och varor, som vid tillämnandet för afsändning specificeras till innehåll och beskaffenhet, beräknas frakten enligt godstaxa, dock så, att mindre afgift än för 100 $\mathcal{L}$ , eller 10 Sk $\mathcal{L}$ vikt vikt, äger rum. För ej specificerat gods utafver 100 $\mathcal{L}$ i vikt betalas efter högsta eller första klassen. För tomt laster och fat m. m., som Herings, betalas efter öfverenskommet med afsändaren på volum och vikt. För allt gods, som transporteras i större partier eller hela vagnlaster utan emballage, äger Bolaget att öfver frakten upphävas 4 öre per Sk $\mathcal{L}$ eller 4 öre per Centner, såsom ersättning för lastning och lossning, utom för de i 7:de klassen omnämnda trävaror, för hvilka upphävas 1/2 öre per cubikfot.			
c) För alla i Taxan icke upptagna varor erlägges den afgift, som deruti finnes utsett för dem, med hvilka de närmast kunna jämföras, hvilket af Stationsmästaren på stället bestämmas, med rättighet för godägaren, att i händelse af missnöje, inom två månader loss Direktören söka rättelse i debiteringen.			

D. För Åkdon.		
Åkdon med två hjul eller rullstolade		— 1 —
do fyra do eller järnlade		— 1 —
E. För Hästar.		
En Häst		— 1 —
2 Hästar, tillhörande samma person		— 1 50 —
do do		— 2 —
A. n. m. Hästar m. och utlastas på agrens räk. Om 2 eller 3 Hästar tillhörande olika personer medföras i samma vagn, erlägges afgift för hvarje häst särskildt.		
F. För Boskap, Får och Svin.		
Full Lastvagn		— 5 —
Notkræter per stycke		— 7 1/2 —
Kall do		— 50 —
Får eller Svin do		— 40 —
A. n. m. Minstaafgift för lastvagn till transport af boskap, får och svin är 3 riksdaler Rikmynt.		
G. För Hundar		
per stycke		— 40 —

**Särskilda bestämmelser.**

1:o Bolaget ansvarar icke till högre belopp än 100 Riksdaler Rikmynt för de förluster och skador, som kunna träffa följande artiklar nemligen: Jernöl, Ur af alla slag, Oljefärdigför och Konståttor, hvilka äro inneslutna i paketer och lådor, eller af passagerare inneslutna, såvida icke vid Afgiftsstationen uppgifvis, att dylika saker medföras, samt värdet och beskaffenheten af desamma blifvit strikt och afgift öfverenskommen. Vid afsändande af paketer och lådor med innehåll af oöfverräknade besattningsföremål, uppgående till högre värde än 100 Riksdaler Rikmynt, betalas för hvarje 50 Riksdalers värde deraf öfver 20 öre räknytt per mil, såsom ersättning för den större risken, Bolaget tilläder sig vid transporterandet af sådana dylika saker.

2:o Bolaget ansvarar ej för de förluster och skador, som kunna drabbas paketer, hvilka icke äro omsorgfullt emballerade, märkta, adresserade och bekräfvade ej heller för lossning, uppkommen genom åfånga käll. Ersättning för förluster och skador å gods erlägges icke, så vida ägaren ej gör anspråk derpå inom fem dagar efter afhändandet.

3:o Afståndet af skadat gods, som genom nödning, skakning eller oöfverräknad spilling under transporten på jernvägen är underkastad föremökning till mått eller vikt, äger att med Bolagets Direktion öfverenskomma som beloppet af det öfvermått eller den öfvervikt, som må beräknas, doret Bolaget skall ansvarar för utlemnande af fullt mått eller vikt från den Station dit godset är destination.

4:o Allt gods med undantag af jern, malm och grånlaggen stenar, måttat afhändas från Stationen inom 24 timmar efter ankomsten; i annat fall underkastas varus ägaren till Bolagets Räknytt för lastvagn första dagen samt 30 öre för hvarje följande dag, och medföljer i proportion till varus större eller mindre volum och vikt. Levande kræter skola genast vid ankomsten till destinationen senast från Jernvagnsstationen afhändas Bolaget är för sådana ej ansvarigt, sedan desamma blifvit från lastvagnen uttagade.

Hvilket vederbörande till underdånig efterättelse lämnat. Stockholm Stätt den 24 November 1857

Under Hans Majts  
Min Allernådigste Kungans och Herres spökdot:

**CARL.**

(Sign.)

Ludv. Almqvist

Första tryckta järnvägstaxan af november 1857.

november 1857 blef denna järnvägens första interimstaxa af Kungl. Majt fastställd att tills vidare gälla, dock med de afsevärda förändringarna, att alla afgifter beräknades per mil, och att godset indelades i klasser med viss afgift i hvarje klass per skeppund viktualievikt, som var lika med 4 centner. För trävaror skulle frakten utgå per 10 engelska kubikfot. För paket voro särskilda afgifter bestämda för vikt till och med 10, 20, 40, 60, 80 och 100 skålpund. Därjämte upptog taxan särskilda bestämmelser för beräkning af frakten för åkdon, hästar, boskap, får, svin och hundar, jämte en del allmänna bestämmelser.



I ofvannämnda, af Kungl. Maj:t den 24 november 1857 fastställda taxa beviljades redan den 15 januari 1858 den första nedsättningen. Direktionen beslöt nämligen, att på grund af de låga forlöner, som då erlades för transporten af järneffekter till Gefle, frakten för stång-, band-, tack- och knippjärn samt spik, järnplåt och malm skulle för tiden till och med februari månad 1859 nedsättas från 25 till 15 öre riksmünt per mil för skeppund eller 4 centner. Kungörelse härom upplästes i omkring järnvägen liggande socknars kyrkor, och ny taxa trycktes och utsändes med å omslaget påtryckt "Nedsatt taxa för trafiken å Gefle—Dala järnväg". Nästa fraktnedsättning gällde bräder. Direktionen beslöt nämligen den 3 april 1860 på framställning från Korsnäs sågverksaktiebolag att med anledning af den dåvarande ringa trafiken på järnvägen bevilja nämnda bolag en nedsättning af 20 procent uti gällande frakt för vissa slag af bräder, som "bolaget kunde finnas benäget att under april månad samma år låta transportera från Korsnäs till Gefle". Äfven nu trycktes ny taxa med iakttagande af denna fraktnedsättning.

Afgiften för resa å järnvägen i 1:sta klass, hvilken ursprungligen fastställdes till 80 öre per mil men sedermera sänkts till 75 öre, blef enligt beslut af direktionen den 22 mars 1861 "på grund af förekomne omständigheter" ytterligare sänkt till 60 öre per mil.

För att uppmuntra trafiken å järnvägen beslöt direktionen den 2 december 1861 att under de tider, då trafiken eljest vore af ringare omfattning, bevilja någon nedsättning i frakten för sämre trävaror samt malm. Denna nedsättning torde ha varit ganska godtycklig, lämpande sig efter trafikens större eller mindre storlek å järnvägen.

Med anledning af den förändring i mått-, mål- och viktsystemet, som inträdde år 1863, vidtogs omarbetning af frakttaxan, hvarvid dock någon synnerlig nedsättning i frakterna icke skedde. Sedan sålunda det nya förslaget blifvit uppgjort, söktes Kungl. Maj:ts fastställelse därå, hvilken också genom skrifvelse den 30 december 1862 erhöles, och gällde denna taxa sedermera intill slutet af år 1867.

På grund af dels framställning från fyra af de största trafikanterna, dels de erfarenheter, som vunnits under tillämpningen af den nya taxan, nedsattes från den 1 januari 1864 frakten i godsklasserna 4 och 5 med 1 öre per centner och mil samt för klass 6, omfattande trävirke, med 4 öre per 10 kubikfot och mil eller i rundt tal en nedsättning med 20 procent i dessa klasser.

Den 11 juni 1867 gjorde direktionen i skrifvelse till Kungl. Maj:t framställning om fastställelse af ny taxa att gälla från och med år 1868, hvarvid förslaget var uppgjort i enlighet med den förut fastställda taxan med iakttagande af de nedsättningar i densamma, som blifvit gällande från och med år 1864, samt den ytterligare lindring, att, då stål, stångjärn, smältstycken, tackjärn, trä- eller stenkol, koks, malm samt därjämte alla till klass 6 hänförliga trävaror transporterades i fulla vagnslaster på längre afstånd än 4 mil, afgiften nedsattes för ofvan uppräknade godsslag, tillhörande klass 4 och 5, med 1 öre per centner samt för de till klass 6 hörande med 2 öre per 10 kubikfot för den väglängd, som godset passerade banan utöfver 4 mil. Genom skrifvelse af den 24 mars 1868 fastställde Kungl. Maj:t taxan i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det afgifna förslaget att gälla intill slutet af år 1872, men samtidigt förklarade Kungl. Maj:t, att det för Gefle—Dala järnvägs anläggning vid 1853—1854 års riks-



dag beviljade lånet å 2 400 000 riksdaler riksmünt skulle från och med år 1868 afbetalas med 2 procent årligen i stället för förut bestämda 1 procent, såsom förr omnämmts i kapitlet "Gefle—Dala järnvägar, administration".

Från 1870 års början nedsattes frakten för trävaror från Falun eller Korsnäs till Gefle till 72 öre per 10 engelska kubikfot, hvilket utgjorde en nedsättning af omkring 20 procent.

I till bolagsstämman den 17 juni 1872 uppgjortt förslag till ny taxa hade den afsevärda förändringen vidtagits beträffande gods, att detsamma fördelades i endast 4 klasser mot förut 6, samt att afgifterna för de förutvarande 2 högsta klasserna utgingo och de 4 föreslagna klasserna erhöilo samma afgifter per mil som de 4 lägsta i dittills gällande taxa. Därjämte skulle afgiften för vissa uppräknade varuslag, som utgjorde föremål för orternas utefter banan hufvudnäringar, vid transport i fulla vagnslaster för den väglängd, sådant gods passerade utöfver 4 mil, kunna nedsättas med 25 procent samt för koks, stenkol, träkol, malm, kvarts, grus, sand och kalksten, som i hela vagnslaster forslades på ofvannämnda sätt, med 50 procent. För åtnjutande af denna nedsättning föreskrefs emellertid, att sändningarne skulle bestå af minst 200 centner eller ock 400 kubikfot trävaror af likartad beskaffenhet. I sammanhang med ingifvande till Kungl. Maj:t af ofvannämnda förslag till ny taxa erbjöd direktionen sig efter erhållet bemyndigande af bolagsstämman att till följd af bolagets dåvarande fördelaktiga ekonomiska ställning skyndsammare amortera bolagets återstående skuld till staten sålunda, att amorteringen från och med år 1872 ökades från 2 till 4 procent. Detta blef af Kungl. Maj:t gilladt, såsom förut nämnts i kapitlet "Gefle—Dala järnvägar, administration", och i bref af den 6 december 1872 lämnade Kungl. Maj:t stadfästelse å den nya taxan att gälla fem år från och med 1873 års ingång.

Att järnvägarne vid denna tidpunkt voro i stånd till medgifvande af rätt betydande fraktnedsättningar, framgår af den nedsättning, som under år 1876 skedde i fråga om malmfrakterna mellan Krylbo och Gefle. Vid anläggningen af Krylbo—Norbergs järnväg hade man nämligen beräknat, att malmen från Kärrgrufvan skulle forslas till Gefle och därifrån sjöledes till de vid hafvet belägna bruken, och just denna beräkning hade varit anledningen till att Gefle—Dala järnväg deltog med ett afsevärdt belopp i aktieteckningen till Krylbo—Norbergs järnvägsaktiebolag. Då det emellertid visade sig, att malmen ifråga icke befordrades denna väg, utan att största delen fortfarande sökte sig den gamla vägen på Strömsholms kanal öfver Mälaren och vidare till Saltsjön, samt att anledningen därtill voro de dyra järnvägsfrakterna, gjorde Gefle—Dala och Krylbo—Norbergs järnvägsaktiebolag 1876 gemensamt framställning hos Kungl. järnvägsstyrelsen om fraktnedsättning för malm i fulla vagnslaster från Kärrgrufvan till Gefle till 20 öre per centner sålunda, att frakten å statens järnvägar skulle nedsättas från 14 till 8 öre, å Krylbo—Norbergs järnväg från 8 till 6 öre samt på Gefle—Dala järnväg från 10,8 till 6 öre per centner, hvilken framställning af Kungl. järnvägsstyrelsen bifölls, hvadan sålunda denna frakt nedsattes sammanlagdt med 40 procent.

Då det i och med tillämpning af den år 1876 ingångna öfverenskommelsen om samtrafik mellan statens järnvägar och Gefle—Dala järnväg visade sig leda både till förlust för järnvägsbolaget på grund af lägre taxa och till svårigheter vid expeditionen, att olika taxebestämmelser



voro för de särskilda banorna gällande, gick direktionen i början af år 1876 i författning om anställande af beräkningar öfver huru inkomsten skulle ställa sig, därest de för statens järnvägar gällande taxebestämmelserna äfven blefve för Gefle—Dala järnväg antagna. Dels på grund af dessa kalkyler, dels med anledning af från åtskilliga trafikanter ingifna framställningar om förändring i järnvägstaxan gjorde direktionen till bolagsstämman 1876 framställning om ändring af godstaxan till öfverensstämmelse med den för statens järnvägar gällande jämväl i afseende på gods i samtrafik med statens och andra banor med den reduktion i frakten för längre väglängd, som var i statens järnvägars taxa föreskrifven. Med afseende å persontrafiktaxan beslöt direktionen att hos bolagsstämman föreslå, att afgiften i likhet med förhållandet vid andra banor måtte höjas till 75 öre i 1:sta, 55 öre i 2:dra och 35 öre i 3:dje klass vagn, allt per mil räknadt. Dessa direktionens förslag blefvo af bolagsstämman den 2 juni 1876 godkända, och därefter gjordes framställning hos Kungl. Maj:t om fastställelse därå. Utlåtanden inforrades först från Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Kungl. järnvägsstyrelsen. Med hänsyn till de fraktförhöjningar, som i ett eller annat afseende skulle komma att äga rum, därest de sökta ändringarne bifölles, synnerligast beträffande trävaror, hvilka utgjorde det hufvudsakligaste transportföremålet på järnvägen, ansågo sig dessa styrelser icke kunna tillstyrka bifall till ansökningen, hvarjämte Kungl. järnvägsstyrelsen påpekade, att ny trafiktaxa för statens järnvägar antagligen skulle komma att stadfästas att tillämpas från och med år 1878 eller från samma tid, då ny taxa för Gefle—Dala järnväg skulle enligt föreskrift vara utarbetad och fastställd. Med anledning häraf fann Kungl. Maj:t icke skäl att lämna bifall till framställningen ifråga.

Under år 1877 upprättades förslag till ny taxa att gälla från och med år 1878. Detta taxeförslag uppgjordes i fullkomlig öfverensstämmelse med den för statens järnvägar då gällande taxan, jämväl i afseende på gods i samtrafik med statens eller andra banor, med den fraktreduktion för längre väglängd, som var i statens järnvägars taxa föreskrifven, med undantag dock af afgifterna för trävaror, hvilka föreslogos att utgå efter bolagets dittills gällande taxa. Bolagsstämman den 28 juni 1877 godkände det uppgjorda godstaxeförslaget, och Kungl. Maj:t lämnade fastställelse därå genom resolution af den 14 december 1877, hvarigenom taxans giltighetstid bestämdes från och med år 1878 till och med år 1880. Sålunda hade Gefle—Dala järnväg från och med år 1878 samma godstaxa och godsindelning som statens och öfriga banor med undantag endast för trävaror. Med anledning af de tryckta konjunkturerna nedsatte direktionen den 2 augusti 1879 frakten för den malm, som icke redan åtnjöt fraktnedsättning å järnvägen, med omkring 35 procent.

Från och med år 1881 tillämpades nytt mått- och viktsystem, nämligen meter och kilogram. Vid förvandlingen till metermätt blef längden af bolagets järnväg upptagen till 92 kilometer i stället för förut 8,6 mil. Direktionen uppgjorde under tiden förslag till ny taxa att gälla från och med 1881 års början. Den för statens järnvägar gällande taxan lades då till grund för bolagets taxa med undantag likväl för resandetrafiken, trävaror och malm. Med afseende på afgiften för personbiljetter föreslog direktionen, att ditintills gällande taxa 60 öre för 1:sta, 50 öre för 2:dra och 30 öre för 3:dje klass per mil måtte bibehållas äfven för



nymil, och att således afgiften per kilometer måtte bestämmas i den nya taxan till 6 öre för 1:sta, 5 öre för 2:dra och 3 öre för 3:dje klass, ehuru statens järnvägars biljettpris för person- eller blandade tåg ställde sig respektive 17, 5 och 17 procent högre än dessa föreslagna. Likaså föreslogos afgifterna för trävaror och malm att utgå billigare än i statens järnvägars taxa. Å det uppgjorda taxeförslaget söktes Kungl. Maj:ts fastställelse, hvilken äfven erhöles genom resolution den 26 november 1880, och skulle taxan gälla från och med 1881 intill utgången af år 1885.

I skrifvelse af den 27 november 1880 meddelade Kungl. järnvägsstyrelsen, att ett nytt förslag till ordnande af samtrafiken mellan de järnvägar, som stodo i spårförbindelse med hvarandra, blifvit utarbetadt. Detta förslag hvilade på andra grunder än ett äldre sådant i samma syfte, hvilket af Kungl. järnvägsstyrelsen framstälts vid ett möte mellan samtliga intresserade järnvägsförvaltningar i Stockholm den 23 oktober 1876. Kungl. järnvägsstyrelsen framhöll, att genom antagande af det nya förslaget skulle järnvägsförvaltningarne bilda en samtrafiksförening. En stor lättnad i samfärdseln skulle härigenom beredas, lika viktig för landets ekonomiska och kommersiella utveckling som fördelaktig för de i samtrafiken deltagande järnvägarne, hvilkas ekonomiska intressen långt ifrån att lida något intrång tvärtom skulle blifva bättre tillgodosedda genom den tillökning i rörelsen, som borde inträda, om en regelbunden samtrafik med billiga och för allmänheten lätt öfverskådliga fraktsatser komme till stånd inom hela eller åtminstone större delen af det befintliga järnvägsnätet. Direktionen, som tog framställningen under öfvervägande, biträdde förslaget, dock att börja med endast för en tid af två år, räknadt från och med den 1 juli 1881. Dessa grunder för samtrafiken gälla fortfarande.

Från och med den 1 maj 1882 infördes tur- och returbiljetter å järnvägen mellan städerna Gefle och Falun å ena sidan och öfriga stationer å den andra, genom hvilken anordning biljettpriset blef betydligt nedsatt, nämligen å kortare sträckor med omkring 10 procent och å längre med 20 å 25 procent. Giltighetstiden för återresa var bestämd för biljetter mellan Gefle och Falun samt Falun och Storvik till åtta dagar samt mellan öfriga stationer, som hade tur- och returbiljetter, från och med afstämplingsdagen till och med påföljande söckendag. Från och med den 1 april 1888 infördes tur- och returbiljetter mellan järnvägens alla stationer. Giltighetstiden för återresa å tur- och returbiljetter, som från 1 juni 1896 utsträckts till 14 dagar, blef från och med den 1 juli 1897 ytterligare utsträckt till 30 dagar. Från och med 1 januari 1906 tillämpas zontariffsystemet, hvarigenom tur- och returbiljetterna bortfallit.

Sedan Korsnäs sågverksaktiebolag i sammanhang med beslut om undersökning angående ifrågasatt flyttning af sitt sågverk till hafvet bestämt, att beräkningar skulle uppgöras för jämförelse mellan den vinst, som genom en sådan flyttning kunde beredas sågverket, och den fördel, som kunde vinnas genom järnvägsbolagets möjliga medgifvande af fraktnedsättning för sågverksbolagets tillverkningar, gjordes framställning, huruvida och i hvad mån en sådan nedsättning kunde erhållas. Vid sammanträde i direktionen den 18 december 1882 beslutades att redan från 1883 års början och tillsvidare bevilja Korsnäs sågverksaktiebolag en fraktnedsättning för dess sågade trävaror från Korsnäs till Gefle från då gällande 35 öre till 32 öre per 100 kilogram, dock under förutsättning, att någon flyttning till hafvet icke komme att äga rum.



Den 28 mars 1883 beviljades under enahanda förbehåll Stora Kopparbergs Bergslag samma fraktnedsättning från Korsnäs till Gefle för sågade trävaror. Vid 1884 års ordinarie bolagsstämma tillsattes delegerade för att uppgöra förslag till sådana anordningar, som af järnvägsbolaget borde vidtagas för att, i hvad på järnvägsbolaget ankomme, söka förhindra sågverkens förflyttning till hafvet. Delegerade hade ett sammanträde den 9 april 1885, hvarvid anmäldes, att järnvägsbolaget förklarar sig beredvilligt att träda i underhandling med sågverksbolagen angående trävarutaxan, men att sågverksbolagen icke låtit sig afhöra, hvarför delegerade ansågo sig icke hafva något vidare i saken att beställa. År 1886 nedsatte direktionen åter frakten för sågade trävaror från Korsnäs till Gefle med 2 öre eller till 30 öre per 100 kilogram.

Som den gällande taxan å järnvägen upphörde med utgången af år 1885, gjorde direktionen hos Kungl. Maj:t framställning om taxans fastställelse för en tid af 10 år endast med oväsentlig förändring i den s. k. undantagstariffen. Den 4 december 1885 erhöles också Kungl. Maj:ts resolution å ny taxa att gälla till och med år 1895.

Ordinarie bolagsstämman den 1 juli 1886 beslöt, att 1:sta klass personvagnarne skulle indragas och 1:sta klass biljettprisen försvinna, samt att 1:sta klass personvagnar skulle användas som 2:dra klass och 2:dra klassens personvagnar efterhand apteras till 3:dje klass.

Vid öppnandet för trafik af bandelen Falun—Orsa år 1889 blef statens järnvägars taxa fastställd att gälla å banan i lokaltrafik.

Sedan delar af bandelen börjat trafikeras, gjorde Gefle—Dala järnvägsaktiebolag i skrifvelse af den 10 april 1890 framställning hos Kungl. järnvägsstyrelsen om inträde i samtrafikföreningen för samtliga stationer å den nyöppnade bandelen, hvilken linje man begärde få betraktad som en förlängning af Gefle—Dala järnväg och i följd däraf såsom *en* med Gefle—Dala järnväg förenad bana. Denna framställning blef af Kungl. järnvägsstyrelsen utställd för yttrande af de i denna fråga intresserade banorna, Bergslagernas och Södra Dalarnes järnvägar. Då emellertid vederbörande vid dessa järnvägar voro af olika uppfattning i fråga om lämpligheten af den föreslagna anordningen, hvilken kunde föranleda till att samtrafikvägarne härigenom i någon del kunde blifva rubbade, föreslog Kungl. järnvägsstyrelsen, att frågan borde afgöras af skiljemän, hvartill vederbörande järnvägsförvaltningar också lämnade sitt bifall.

Skiljemännen afgjorde tvisten genom beslut af den 14 februari 1891 sålunda, att, då det visats, att hela bansträckningen mellan Gefle och Mora i allt hvad som rörer dess trafik, framträder under benämningen "Gefle—Dala järnväg" och båda banorna sålunda vid all trafik inbördes och med andra järnvägar äro förenade till *en* trafikled under samma namn, de äfven skola behandlas såsom *en* järnväg, för hvilken följaktligen endast en banafgift må beräknas.

I fråga om bandelarne Mora—Orsa och Falun—Björbo hafva sedermera enahanda förhållanden blifvit för dem tillämpade.

I enlighet med ordinarie bolagsstämmans den 21 maj 1895 gifna bemyndigande sökte direktionen fastställelse å ny taxa att gälla från och med 1896 års början, hvilket taxeförslag, hvad beträffar godstrafiken, var upprättadt i likhet med den vid statens järnvägar gällande godstaxan, och erhöles Kungl. Maj:ts stadfästelse å denna taxa den 13 december 1895 att gälla intill utgången af år 1905.



Sedan Korsnäs sågverksbolag gjort ytterligare framställning hos järnvägsbolagets direktion om uppgift å den lägsta frakt, som kunde beviljas bolaget för undvikande af dess sågverks flyttning till hafvet, och sedan järnvägsbolagets direktion vid flera sammanträden haft denna viktiga fråga under ompröfning, beslutade direktionen på sammanträde den 31 mars 1897 att, under förbehåll af bolagsstämmans godkännande, bevilja en fraktnedsättning af 25 procent i senast tillämpade fraktsatser att gälla från 1 januari 1899 under en tid af 10 år och under villkor, att 20 000 standard eller 93 456 kubikmeter årligen fraktades. Ehuru järnvägsbolaget sålunda medgaf sågverksbolaget en så afsevärd fraktnedsättning, att järnvägsbolaget knappast kunde få någon behållning på transportererna i fråga, flyttade ändock sågverksbolaget sin rörelse till hafvet strax utanför Gefle. De frakter, som Korsnäs sågverksbolag betalade på järnvägen, belöpte sig under år 1897 till 398 000 kronor, 1898 till 328 000 kronor och 1899 till 54 000 kronor. Från och med 1899 förekom icke någon vidare sågning vid Korsnäs sågverksbolag i Korsnäs förrän år 1905, då sågningen åter upptogs med 1 dubbel och 2 enkla ramar. Före nedläggningen 1899 bedrefs sågrörelsen därstädes med 27 enkelramar.

Den för Gefle—Dala järnvägar nu gällande taxan är af Kungl. Maj:ts fastställd den 24 november 1905 att lända till efterrättelse från och med den 1 januari 1906 och intill utgången af år 1915. Genom denna taxa blef vid järnvägarna zontariffsystemet beträffande persontrafiken infördt. Enligt detta erlägges för resa i 2:dra klassens vagn 30 öre per zon och för resa i 3:dje klassens vagn 20 öre per zon, hvilken inom de första 12 zonerna har en längd af 8 kilometer och inom hvarje följande grupp af 12 zoner är 1 kilometer längre än inom närmast föregående grupp. För resa i 3:dje klassen minskas afgiften för de fyra första kilometertalen af zonerna 2—12 med 10 öre. Godstaxan är upprättad i öfverensstämmelse med den för statens järnvägar fastställda taxan, endast med undantag för trämassa i sändning af minst 8 000 kilogram per vagn.

#### POSTTRANSPORT.

Med anledning af Kungl. Maj:ts skrifvelse i ärendet uppgjorde direktionen den 15 mars 1858 förslag till taxa å järnvägen för allmänna posten, och sedan ombudsmannen i Kungl. generalpoststyrelsen under juli månad 1859 till direktionen öfverlämnat förslag till öfverenskommelse mellan postverket och järnvägsbolaget om postens befordrande på järnvägen mellan Gefle och Falun äfvensom om ersättning därför, beslöt direktionen den 22 augusti 1859 att antaga denna öfverenskommelse. De afgifter, som skulle af postverket erläggas för dessa transporter, och de villkor, enligt hvilka desamma skulle verkställas, finnas intagna i Svensk författningssamling 1860 nummer 40. Den årliga afgift, som tillkom Gefle—Dala järnväg för transporterande af post, åtföljd af postiljon från Gefle till Falun och tvärtom, var år 1860 kronor 1 046 men höjdes allt efter som posttransporterna blefvo större och uppgick för år 1864 till 3 547 kronor.

Sedan Kungl. generalpoststyrelsen på därom af direktionen gjord förfrågan förklarar, att något hinder icke skulle möta för bolaget att från och med januari 1860 låta å järnvägen befordra bref mellan alla mellanstationer eller från dessa till ändpunkterna, bestämde direktionen, att betalningen för sådan refsändning skulle utgå med 3 öre riksmünt för hvarje bref samt



Frakt enligt taxa per 100 kilogram i full vagnslast och 50 kilometers väglängd  
för en del godsslag, hvilka i större partier under de gångna  
taxeperioderna transporterats å järnvägen.

G o d s s l a g	E n l i g t t a x a f ö r å r e n								
	1858— 1862	1863— 1867	1868— 1872	1873— 1877	1878— 1880	1881— 1885	1886— 1895	1896— 1905	1906— 1915
	öre	öre	öre	öre	öre	öre	öre	öre	öre
Cement .....	47	33	33	32	31	30	30	25	18
Fläsk .....	83	88	88	66	49	50	50	48	41
Fotogen .....	—	—	—	—	—	—	50	48	48
Gödningsämnen, preparerade.....	55	44	44	32	31	30	19	18	18
„ opreparerade .....						23	23	14	14
Halm .....	83	66	66	44	49	40	40	30	30
Hö .....	83	66	66	44	49	40	40	33	33
Järn och stål:									
plåtsmide .....	—	—	—	—	49	40	40	41	41
gröfre gjutgods och smide.....	69	66	66	43	38	30	30	30	30
bessemergöten och smältstycken .....	47	44	43	32	31	30	30	25	25
tackjärn .....	47	44	43	32	31	30	30	20	20
järnskrot.....	—	—	—	32	31	23	23	20	20
Kaffe .....	—	—	—	—	66	50	50	48	48
Kalk .....	55	44	44	32	24	23	19	14	14
Kalksten .....	47	33	33	31	24	19	19	14	14
Malmer .....	47	33	32	31	31	19	19	18	18
Mjöl.....	69	44	44	43	38	35	35	33	33
Papp, tak- och förhydnings.....	—	—	—	—	40	40	40	33	25
Papper, tak-, förhydnings-, kardus- och grå- .....	—	—	—	—	40	40	40	33	27
Rotfrukter .....	55	44	44	43	38	35	35	27	25
Rödfärg .....	55	44	44	43	38	35	35	30	25
Salt .....	55	44	44	43	31	30	30	27	27
Sill, saltad .....	55	44	44	43	31	35	35	33	33
Sirap .....	83	88	88	66	66	50	50	41	33
Smör .....	69	66	66	66	49	50	50	48	48
Socket.....	83	88	88	66	66	50	50	48	48
Spannmål .....	69	44	44	43	38	35	35	30	30
Specier .....	83	88	88	66	66	65	65	67	67
Spritvaror på buteljer .....	—	—	—	—	—	65	65	67	67
„ „ fat, ej specificerade .....	110	88	88	66	49	50	50	48	48
Stenkol och koks .....	47	33	32	31	31	30	30	20	20
Strömming, färsk .....	—	—	—	43	49	50	50	41	41
„ saltad.....	55	44	44	43	31	35	35	33	33
Tegel, eldfast.....	47	33	33	32	31	30	23	25	25
„ tak.....	47	33	33	32	31	23	19	18	18
„ mur.....	47	33	33	32	31	19	19	18	18
Tjära och tjärolja .....	47	44	44	44	38	35	35	27	25
Träkol.....	—	—	32	31	31	30	30	25	25
Trämassa, torr.....	—	—	—	—	31	30	30	27	27
„ vät .....							25	25	
Trävaror:									
bräder, plankor och bjälkar .....	44	33	32	26	26	23	23	20	20
rundtimmer.....	44	33	32	26	26	23	23	18	18
slanor, ved, gärdsel och träbräte.....	44	33	32	26	13	23	23	18	20
Öl och dricka på fat och i lådor.....	83	88	66	66	31	35	35	36	36



## Trafikinkomster per månad i kronor.

År	Medel- längd trafike- rad bana	Jan.	Febr.	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.	Summa
1859	72	3 868	6 407	9 861	8 383	15 753	14 941	33 717	55 485	50 557	48 184	33 902	14 870	295 928
1860	92	11 979	13 486	19 754	22 902	36 445	38 790	47 844	66 806	60 724	60 989	39 356	18 394	437 469
1861	92	23 019	28 649	43 653	41 104	57 577	79 929	84 850	76 495	56 685	73 904	34 716	19 692	620 273
1862	92	27 597	34 700	47 283	55 379	55 674	84 929	108 217	125 760	106 343	102 149	67 738	45 710	861 479
1863	92	62 093	71 597	58 146	56 937	88 858	119 225	142 453	144 541	153 817	144 843	108 305	49 744	1 200 559
1864	92	60 215	74 214	70 687	63 788	76 830	112 615	140 157	145 859	120 334	114 035	83 829	51 319	1 113 882
1865	92	44 377	47 445	60 626	59 574	131 519	135 267	152 717	166 236	158 952	143 565	96 896	49 106	1 246 220
1866	92	49 334	39 358	49 947	77 740	111 643	133 599	151 904	153 059	141 185	133 855	73 356	37 894	1 152 874
1867	92	39 441	47 357	53 837	56 504	71 567	115 391	162 271	172 597	175 030	168 090	71 874	31 563	1 165 522
1868	92	47 473	63 758	66 270	101 488	152 585	163 830	182 727	175 633	165 106	165 979	94 695	40 148	1 419 692
1869	92	43 137	48 290	58 584	97 995	163 203	182 964	185 046	180 856	185 313	169 658	99 186	62 237	1 476 469
1870	92	60 563	53 717	75 135	98 655	172 075	162 108	180 798	195 107	166 724	141 605	132 184	71 275	1 509 946
1871	92	61 991	56 519	71 235	91 137	144 276	186 266	204 090	206 176	180 364	142 391	76 134	37 458	1 458 037
1872	92	44 027	46 619	40 784	59 821	153 754	169 748	190 360	185 421	186 136	178 756	139 993	64 275	1 459 694
1873	92	59 068	66 144	81 157	102 646	171 582	176 025	199 321	203 322	193 304	176 171	139 278	74 283	1 642 301
1874	92	49 422	47 875	76 526	125 069	171 745	199 875	210 042	181 180	165 892	163 414	109 637	40 290	1 540 967
1875	92	38 769	48 268	48 680	53 917	101 183	168 296	214 113	196 277	197 590	157 252	110 818	58 827	1 393 990
1876	92	60 070	64 975	70 959	84 017	155 631	181 271	198 914	198 293	185 297	153 401	122 241	66 891	1 541 960
1877	92	64 318	69 444	91 575	94 669	123 920	199 551	212 620	226 101	222 419	201 164	127 097	89 038	1 721 916
1878	92	63 935	77 073	87 307	132 358	208 671	190 223	164 422	173 256	153 693	147 979	97 638	37 643	1 534 198
1879	92	45 484	54 948	77 080	64 959	123 652	148 851	181 934	182 337	178 960	142 325	83 976	44 098	1 328 604
1880	92	66 725	74 381	90 954	135 208	193 725	208 365	189 862	166 757	190 726	168 559	94 426	57 237	1 636 925
1881	92	49 753	54 638	94 648	69 349	109 081	171 448	204 719	227 011	194 066	175 107	116 231	68 834	1 534 885
1882	92	70 760	86 388	107 702	132 173	186 880	203 814	203 734	197 181	184 069	164 072	109 286	54 987	1 701 046
1883	92	64 238	78 453	82 335	89 043	156 242	194 794	193 492	198 526	186 904	169 476	120 297	9 945	1 543 815
1884	92	60 723	73 255	84 256	119 413	190 129	154 437	180 023	168 160	166 385	136 185	98 671	112 213	1 443 850
1885	92	45 415	57 219	76 692	83 509	156 276	168 694	172 090	162 811	142 420	145 002	93 979	124 617	1 328 724
1886	92	49 147	61 320	79 692	82 729	149 440	141 687	153 349	151 392	147 756	139 665	102 610	1 45 569	1 304 356
1887	92	45 581	69 058	74 230	107 994	139 975	132 689	137 061	120 477	125 669	113 225	75 019	47 158	1 188 136
1888	92	39 669	55 325	62 827	61 637	97 947	146 767	157 878	164 836	168 333	158 465	107 621	75 368	1 296 673
1889	96	67 994	75 075	97 916	74 038	134 981	183 250	192 740	207 840	195 926	189 922	168 013	88 859	1 676 554
1890	127	62 555	105 427	115 008	130 187	169 533	204 334	207 857	207 290	202 248	196 279	143 592	85 003	1 829 313
1891	158	68 252	106 115	112 375	101 243	156 903	177 931	192 117	189 251	200 116	194 748	159 751	112 010	1 770 812
1892	186	80 092	108 493	135 533	127 722	165 263	194 253	195 155	201 383	186 691	176 608	168 095	108 973	1 848 261
1893	194	79 499	106 780	131 648	118 065	174 138	216 745	192 519	180 208	190 000	188 027	171 971	120 316	1 869 916
1894	194	90 414	118 758	135 271	190 830	183 634	212 927	207 640	182 734	188 320	210 380	177 117	116 917	2 014 942
1895	194	85 608	90 814	131 257	132 221	198 276	216 297	219 109	209 833	240 080	228 674	195 129	139 519	2 086 817
1896	195	105 271	147 624	158 850	203 741	200 352	233 970	223 521	225 825	226 616	217 474	208 052	164 409	2 315 705
1897	196	112 378	146 473	191 918	178 987	246 325	251 779	261 733	251 423	251 738	250 784	227 171	170 139	2 540 848
1898	196	109 666	146 397	189 925	183 601	234 926	219 711	245 639	264 124	250 540	191 062	228 750	172 436	2 436 777
1899	196	106 187	130 293	160 631	146 239	232 528	250 516	243 772	256 760	257 787	230 204	188 390	164 926	2 368 233
1900	196	128 287	131 051	190 050	159 248	242 088	280 916	269 299	235 173	244 555	219 908	215 268	164 613	2 480 456
1901	196	143 894	162 238	202 420	163 008	220 091	245 145	283 038	243 916	219 036	211 174	190 074	142 259	2 426 293
1902	196	114 876	129 359	156 868	138 276	160 280	231 614	236 744	239 071	225 303	216 602	212 698	152 974	2 214 665
1903	196	115 180	146 604	171 549	190 851	206 337	234 612	238 283	228 134	230 720	234 450	181 347	178 737	2 356 804
1904	210	131 239	142 331	195 945	184 455	244 436	249 208	284 296	263 054	249 003	256 264	216 461	191 866	2 608 558
1905	227	150 098	181 494	214 510	190 790	259 931	253 167	296 171	284 469	280 920	269 215	265 263	203 235	2 849 263
1906	266	156 495	200 037	250 471	230 575	271 937	298 681	296 758	319 242	280 672	333 783	258 647	229 297	3 126 615
1907	266	183 408	210 692	250 304	247 790	289 287	312 417	306 494	317 280	284 225	302 856	290 522	236 152	3 231 427
1908	266	163 589	201 349	208 332	223 173	340 485	308 705	345 733	339 449	301 195	325 553	269 156	214 081	3 240 800

1) Sedan utbetald fraktröstning afdragits med respektive kronor 50 644, 46 096, 29 669 och 20 019.



## Person- och posttrafiken samt resgod.

År	Medel- längd trafik- kerad bana	Resande I och II klass				Resande III klass				Trupp- och fäng- biljetter				Summa		Resgod.			Extra tåg	Post
		antal		avgift		antal		avgift		antal		avgift		antal	avgift	öfvervikt ton	velo- cip:r kr.	kr.		
		km.	st.	%	kr.	%	st.	%	kr.	%	st.	%	kr.	%	st.					
																kr.	kr.	kr.		
1857	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 789	—	—	—	—	
1858	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37 105	—	—	—	—	
1859	72	17 205	25.8	31 104	44.5	49 863	74.2	38 862	55.5	—	—	—	—	66 568	69 906	88	1 528	—	213	
1860	92	18 445	22.9	35 505	40.7	62 134	77.1	51 700	59.3	—	—	—	—	80 579	87 205	124	2 541	—	1 046	
1861	92	17 706	22.7	35 316	40.1	60 370	77.3	52 729	59.9	—	—	—	—	78 076	88 045	111	2 455	—	1 355	
1862	92	20 524	20.7	36 802	37.7	78 666	79.3	60 775	62.3	—	—	—	—	99 190	97 577	233	3 965	—	2 196	
1863	92	20 070	18.6	38 847	35.5	87 754	81.4	70 685	64.5	—	—	—	—	107 824	109 532	196	3 972	—	2 821	
1864	92	19 346	17.4	37 590	34.0	91 639	82.6	73 083	66.0	—	—	—	—	110 985	110 673	199	3 627	—	3 547	
1865	92	18 377	16.9	34 854	32.4	90 405	83.1	72 829	67.6	—	—	—	—	108 782	107 683	176	3 465	—	4 000	
1866	92	13 927	15.6	26 606	29.5	75 340	84.4	63 495	70.5	—	—	—	—	89 267	90 101	144	2 706	—	4 000	
1867	92	12 626	17.3	26 587	32.0	60 535	82.7	56 435	68.0	—	—	—	—	73 161	83 022	159	2 475	—	4 000	
1868	92	12 402	16.2	27 460	30.9	64 155	83.8	61 327	69.1	—	—	—	—	76 557	88 787	111	2 199	—	4 000	
1869	92	11 955	13.0	26 356	26.5	79 879	87.0	73 185	73.5	—	—	—	—	91 834	99 541	111	2 347	—	4 000	
1870	92	14 149	12.6	28 428	25.1	98 601	87.4	84 813	74.9	—	—	—	—	112 750	113 241	148	3 393	—	4 500	
1871	92	15 790	13.5	32 449	27.6	101 497	86.5	85 157	72.4	—	—	—	—	117 287	117 606	153	3 606	—	4 500	
1872	92	17 992	13.6	36 279	28.3	113 827	86.4	91 917	71.7	—	—	—	—	131 819	128 196	178	4 102	—	4 500	
1873	92	22 312	13.4	45 130	28.3	144 080	86.6	114 598	71.7	—	—	—	—	166 392	159 728	206	4 893	—	4 500	
1874	92	24 639	12.8	48 623	27.1	167 755	87.2	130 813	72.9	—	—	—	—	192 394	179 336	211	4 935	—	4 671	
1875	92	28 346	13.6	54 365	27.5	180 408	86.4	143 500	72.5	4	—	4	—	208 758	197 869	277	5 950	—	8 600	
1876	92	28 054	13.7	49 651	26.6	175 503	86.0	136 780	73.2	619	0.3	397	0.2	204 176	186 828	209	4 434	—	8 600	
1877	92	24 929	12.6	43 877	23.7	172 868	87.2	140 909	76.2	429	0.2	224	0.1	198 226	185 010	160	3 939	—	11 157	
1878	92	18 666	10.5	35 063	20.9	156 479	87.9	131 278	78.3	2 888	1.6	1 421	0.8	178 033	167 762	150	3 453	—	13 602	
1879	92	13 587	9.5	25 947	19.4	128 606	89.5	106 711	80.0	1 459	1.0	782	0.6	143 652	133 440	130	2 875	—	13 602	
1880	92	14 740	8.8	30 504	19.6	152 676	90.6	124 954	80.1	1 038	0.6	430	0.3	168 454	155 888	137	2 909	—	13 640	
1881	92	14 760	9.0	29 469	19.3	147 987	90.4	122 580	80.2	943	0.6	711	0.5	163 690	152 760	170	2 710	—	13 552	
1882	92	14 941	8.2	27 710	18.2	164 903	90.8	122 574	80.4	1 869	1.0	2 159	1.4	181 713	152 443	173	2 654	—	13 602	
1883	92	15 000	8.1	29 899	19.7	168 215	91.0	118 276	78.0	1 701	0.9	3 511	2.3	184 916	151 686	188	2 800	—	14 551	
1884	92	14 531	7.5	25 453	16.8	178 311	91.5	121 914	80.2	1 446	0.8	4 619	3.0	189 288	151 986	193	2 938	—	14 591	
1885	92	12 067	6.7	21 482	15.7	166 852	92.6	110 795	80.9	1 348	0.7	4 640	3.4	180 267	136 917	160	2 590	—	14 551	
1886	92	11 742	6.8	19 956	15.3	160 249	92.4	105 880	81.1	1 423	0.8	4 788	3.6	173 414	130 624	154	2 507	—	14 551	
1887	92	11 609	6.5	19 288	14.5	164 914	92.8	109 225	82.0	1 178	0.7	4 735	3.5	177 701	133 248	157	2 541	—	14 551	
1888	92	11 995	6.5	19 980	14.5	170 308	92.7	112 723	81.9	1 400	0.8	4 936	3.6	183 703	137 639	163	2 654	—	14 620	
1889	96	14 036	6.3	22 441	14.3	208 446	93.2	129 749	82.7	1 196	0.5	4 712	3.0	223 678	156 902	179	2 916	—	15 206	
1890	127	18 574	6.1	28 179	13.7	282 708	93.5	173 203	84.0	1 166	0.4	4 746	2.3	302 448	206 128	207	3 331	—	18 444	
1891	158	20 295	6.3	32 723	14.1	299 066	93.1	193 591	83.7	1 718	0.6	5 105	2.2	321 079	231 419	214	3 414	—	26 907	
1892	186	22 527	6.3	38 225	14.3	331 395	92.4	220 828	82.5	4 564	1.3	8 531	3.2	358 486	267 584	241	3 886	—	32 157	
1893	194	24 049	6.5	40 464	14.6	341 404	92.6	229 510	82.6	3 159	0.9	7 690	2.8	368 612	277 664	245	3 961	95	34 355	
1894	194	25 982	6.2	42 278	14.1	392 413	93.0	249 968	83.3	3 435	0.8	7 884	2.6	421 830	300 130	263	4 390	300	34 289	
1895	194	27 678	6.2	45 084	14.8	411 518	92.9	250 294	82.4	3 967	0.9	8 347	2.8	443 163	303 725	270	4 471	50	32 979	
1896	195	30 621	6.0	48 998	14.6	477 331	93.2	278 085	82.8	4 428	0.8	8 838	2.6	512 380	335 921	315	5 216	120	39 864	
1897	196	34 666	6.0	56 151	14.8	338 024	93.2	309 658	81.5	4 708	0.8	14 152	3.7	577 398	379 961	338	5 561	—	39 956	
1898	196	40 259	6.7	61 709	15.6	358 356	92.4	323 661	82.1	4 684	0.9	9 994	2.3	604 299	394 364	375	6 163	—	42 002	
1899	196	48 520	7.2	76 420	17.1	617 329	92.1	363 113	81.1	4 498	0.7	8 141	1.8	670 347	447 674	438	7 137	—	43 444	
1900	196	53 128	7.0	80 100	16.8	696 771	92.4	387 523	81.4	4 595	0.6	8 274	1.8	754 494	475 897	523	8 297	203	42 791	
1901	196	60 201	6.9	92 007	16.7	807 825	92.2	449 864	81.4	7 651	0.9	10 546	1.9	875 677	552 417	581	8 976	902	41 711	
1902	196	48 594	7.0	77 469	17.7	641 893	92.1	351 418	80.1	6 173	0.9	9 730	2.2	696 660	438 617	552	8 698	276	41 930	
1903	196	47 378	7.2	79 115	18.0	606 461	91.9	349 080	79.6	6 326	0.9	10 335	2.4	660 165	438 530	577	9 230	470	42 528	
1904	210	49 475	6.9	87 128	18.4	657 955	91.4	373 664	78.9	12 231	1.7	13 029	2.7	719 661	473 821	608	9 599	288	45 580	
1905	227	51 501	6.6	95 060	18.9	718 497	92.5	397 754	79.0	7 228	0.9	10 505	2.1	777 226	503 319	658	10 395	145	46 707	
1906	266	53 635	6.7	96 969	17.4	739 717	92.3	450 320	80.6	7 974	1.0	11 032	2.0	801 326	558 321	463	11 721	3 751	48 463	
1907	266	60 030	6.7	109 737	17.6	825 326	92.3	502 929	80.6	8 393	1.0	11 605	1.8	893 749	624 271	532	13 687	3 984	47 256	
1908	266	56 961	6.1	105 311	16.7	876 291	93.4	519 731	82.2	4 489	0.5	7 125	1.1	937 741	632 167	545	13 788	4 505	541	49 305



## Taxerad godstrafik och extra trafikinkomster.

År	Medel- längd trafik- kerad bana	G o d s t r a f i k								Extra trafikinkomster			
		ilgods		fraktgods		fordon, båtar och lik		levande djur		telegram		öfriga extra trafik- inkomster	
		km.	ton	kronor	ton	kronor	antal	kronor	antal	kronor	antal	kronor	kronor
1857	13	—	—	—	30 173	—	—	—	—	—	—	—	—
1858	42	—	—	—	43 910	—	—	—	—	—	—	—	—
1859	72	—	779	34 365	218 109	239	850	336	463	2 708	2 987	1 094	—
1860	92	—	1 468	52 611	336 231	263	1 266	570	787	2 628	2 900	4 025	—
1861	92	—	1 273	75 907	516 897	325	1 527	500	887	2 627	2 915	4 918	—
1862	92	—	1 160	114 260	744 537	259	1 147	466	778	3 251	3 643	6 477	—
1863	92	—	—	172 765	1 070 791	222	1 189	605	1 048	3 900	4 369	6 838	—
1864	92	—	—	197 260	981 622	198	1 072	636	1 264	4 753	5 413	6 665	—
1865	92	—	—	225 771	1 115 673	180	1 085	668	1 070	4 797	5 477	7 768	—
1866	92	—	—	209 601	1 042 905	155	865	615	995	5 208	4 888	6 416	—
1867	92	—	—	222 884	1 062 109	160	911	759	1 461	6 228	5 086	6 458	—
1868	92	—	—	288 327	1 310 909	154	816	647	1 234	5 481	4 556	7 191	—
1869	92	—	—	305 285	1 356 002	132	584	629	1 191	3 921	3 585	9 219	—
1870	92	—	—	362 125	1 371 926	178	914	740	1 375	4 318	3 842	10 755	—
1871	92	—	—	345 824	1 314 158	198	1 035	914	2 061	4 882	4 258	10 813	—
1872	92	—	—	312 072	1 302 418	212	1 118	1 059	2 074	5 582	4 860	12 426	—
1873	92	—	—	402 433	1 451 799	211	969	1 439	3 103	6 073	5 333	11 975	—
1874	92	—	—	373 092	1 333 111	221	1 075	1 583	3 154	5 835	5 116	9 568	—
1875	92	—	—	344 361	1 166 928	172	—	1 863	3 486	6 595	5 701	5 456	—
1876	92	138	4 244	416 640	1 322 075	186	—	2 398	3 942	6 560	5 558	6 280	—
1877	92	192	5 864	472 983	1 500 346	143	—	1 724	4 175	6 735	5 437	5 989	—
1878	92	405	9 378	425 147	1 327 472	181	—	1 888	3 226	6 015	4 737	4 569	—
1879	92	406	9 666	381 665	1 158 225	150	—	1 212	2 382	6 008	4 778	3 636	—
1880	92	501	11 840	497 641	1 439 886	118	—	1 780	3 161	6 968	5 335	4 267	—
1881	92	522	13 033	503 779	1 339 364	92	—	1 810	3 303	7 111	5 515	4 647	—
1882	92	556	12 200	577 530	1 507 386	82	—	2 685	4 239	5 613	4 165	4 356	—
1883	92	560	12 105	538 749	1 347 175	102	—	4 413	3 634	5 224	3 873	7 991	—
1884	92	511	11 390	500 358	1 248 090	86	518	5 821	3 477	4 871	3 334	7 527	—
1885	92	446	9 817	467 420	1 151 387	60	407	4 529	3 455	4 721	3 209	6 390	—
1886	92	436	9 802	500 940	1 135 782	50	301	4 375	2 372	4 224	2 777	5 641	—
1887	92	441	10 247	467 649	1 017 174	69	381	6 428	2 777	3 745	2 139	5 080	—
1888	92	448	10 576	516 501	1 118 212	42	234	7 653	3 183	3 653	1 938	7 617	—
1889	96	470	11 991	671 186	1 462 900	43	319	10 723	3 268	6 667	2 402	20 649	—
1890	127	536	13 779	740 010	1 555 778	91	564	9 675	3 257	7 794	2 704	25 328	—
1891	158	592	15 857	666 158	1 463 764	124	624	9 461	3 893	9 082	3 055	21 879	—
1892	186	665	19 055	669 633	1 491 598	96	670	7 835	4 092	9 430	3 235	25 985	—
1893	194	718	21 248	656 206	1 498 432	112	632	7 770	4 520	9 553	3 186	25 824	—
1894	194	791	23 707	715 232	1 616 656	91	722	8 983	4 435	9 151	3 070	27 243	—
1895	194	888	26 083	767 713	1 680 852	84	787	10 284	5 473	10 288	3 670	28 728	—
1896	195	1 012	30 452	869 052	1 862 768	107	669	8 558	6 163	11 421	3 967	30 627	—
1897	196	1 206	36 122	932 112	2 039 375	117	834	7 382	6 287	10 656	3 936	28 816	—
1898	196	1 323	38 128	871 682	1 911 164	167	1 715	6 715	7 293	11 130	4 109	31 839	—
1899	196	1 399	40 509	842 417	1 772 471	262	1 981	8 016	9 022	12 613	4 623	41 122	—
1900	196	1 676	45 949	914 601	1 853 661	377	2 720	7 201	7 724	9 613	3 229	39 985	—
1901	196	2 103	56 365	899 296	1 723 942	404	2 556	7 055	6 553	9 500	3 309	29 562	—
1902	196	1 873	52 623	869 782	1 632 038	764	4 229	10 402	7 684	8 940	3 148	25 422	—
1903	196	1 885	52 334	928 994	1 761 370	676	5 056	11 401	9 362	8 272	2 814	35 110	—
1904	210	2 155	57 536	1 073 757	1 972 865	621	3 876	10 599	9 208	7 852	2 654	33 131	—
1905	227	2 201	60 779	1 168 972	2 182 150	349	2 349	9 224	6 607	7 896	2 599	34 211	—
1906	266	2 586	71 433	1 220 212	2 376 742	641	4 395	10 625	10 201	8 677	2 813	38 775	—
1907	266	2 834	75 947	1 250 857	2 402 024	788	6 069	8 359	9 791	10 063	2 986	44 220	—
1908	266	3 028	80 661	1 254 241	2 402 945	582	6 122	8 012	8 044	9 368	2 890	39 832	—



## Transportmängder af fraktgods

År	Medel- längd trafik- kerad bana km.	Trävaror och ved	Stenkol och koks	Trakol	Malmer	Järn och stål samt järnskrot	Maski- ner, redskap och gjutgods	Sten- och jordarter, tegel och asfalt	Kalk, kalksten och cement	Göd- nings- ämnen	Papp, papper, trämassa och lump	Spann- mål, arter och bröd	Ladu- gårds- alster
1860	92	19 871	—	—	3 005	15 177	—	—	—	—	—	2 467	—
1861	92	41 398	1 880	—	2 929	15 356	—	—	—	—	—	2 943	—
1862	92	71 967	2 768	—	6 363	16 877	—	3 913	—	—	—	2 769	—
1863	92	114 627	14 513	—	9 649	16 216	—	2 777	—	—	—	3 365	—
1864	92	126 883	15 958	—	10 060	15 958	—	3 920	—	—	—	4 712	—
1865	92	154 286	18 194	—	11 069	23 758	—	2 681	—	—	—	3 228	279
1866	92	142 039	17 971	—	4 333	27 435	—	1 525	—	—	—	4 269	253
1867	92	142 647	17 176	—	8 538	35 310	—	1 990	—	—	—	4 518	268
1868	92	187 836	29 887	—	11 580	34 800	—	3 015	—	—	—	7 309	318
1869	92	201 532	23 491	—	13 252	34 846	—	4 207	—	—	—	9 757	308
1870	92	234 720	31 250	—	17 128	45 055	—	10 650	—	—	—	7 713	380
1871	92	210 761	32 563	—	20 598	43 827	—	14 326	—	—	—	7 007	774
1872	92	182 871	35 871	—	28 196	54 337	—	13 458	—	—	—	8 566	1 172
1873	92	223 299	45 453	—	31 686	51 360	—	14 404	—	564	—	9 940	1 769
1874	92	196 891	41 271	—	37 703	46 915	—	11 718	—	482	—	12 955	1 965
1875	92	152 429	47 195	—	39 913	50 592	—	14 689	—	1 645	—	11 428	1 621
1876	92	185 793	63 796	—	45 623	56 913	—	17 287	—	414	—	12 632	1 766
1877	92	240 044	62 398	—	44 648	56 934	—	9 784	—	451	—	19 877	2 327
1878	92	211 665	57 656	—	36 296	58 920	—	9 485	—	416	—	18 313	2 108
1879	92	183 149	17 224	28 248	39 911	58 077	1 130	5 988	—	32	—	13 416	2 306
1880	92	204 138	38 159	41 179	59 151	65 647	1 080	10 490	—	342	—	15 613	2 850
1881	92	225 799	40 656	38 931	59 102	60 797	1 150	9 849	—	276	—	17 141	2 802
1882	92	289 160	40 257	48 107	61 558	66 797	1 175	9 011	—	92	—	16 459	2 882
1883	92	250 144	48 867	44 142	61 750	63 967	1 253	7 467	—	184	—	17 196	3 386
1884	92	218 160	41 553	46 590	58 759	56 365	1 452	8 601	—	159	2)	20 999	3 703
1885	92	212 853	41 160	40 614	45 757	50 777	1 198	9 796	—	187	—	23 360	3 441
1886	92	249 111	43 422	32 564	47 981	48 437	1 067	6 750	—	207	—	24 025	3 556
1887	92	225 776	39 223	33 336	45 223	51 809	1 375	7 223	—	128	—	20 966	3 361
1888	92	241 132	54 221	27 620	54 110	55 108	1 269	9 347	—	1 178	—	20 433	3 275
1889	96	336 344	67 346	43 068	57 312	66 882	2 680	8 839	1)	1 464	—	20 191	3 652
1890	127	314 514	91 166	66 297	65 232	—	—	14 906	—	6 193	—	21 714	4 158
1891	158	264 564	73 594	65 962	73 386	65 351	—	17 118	—	6 109	—	19 945	4 466
1892	186	270 400	84 190	60 711	77 646	62 359	—	13 963	—	9 554	3)	19 466	5 571
1893	194	266 816	77 837	59 732	80 341	53 507	—	12 257	—	10 738	—	19 758	5 592
1894	194	292 070	83 789	55 007	76 302	68 093	—	17 137	—	11 627	—	22 400	5 938
1895	194	268 705	106 620	62 861	80 373	90 174	—	18 921	—	9 875	7 990	21 917	5 769
1896	195	284 426	134 665	68 341	86 206	103 265	—	22 550	—	12 104	9 469	23 319	6 513
1897	196	332 833	130 229	74 787	95 086	97 616	—	21 823	—	14 562	10 014	18 631	23 447
1898	196	291 396	127 756	71 662	73 104	86 602	—	28 465	—	16 834	11 975	19 105	24 777
1899	196	195 441	169 791	59 671	73 210	92 523	4 698	37 728	—	19 502	12 315	28 287	28 371
1900	196	190 705	194 946	71 590	77 413	96 366	3 988	45 241	—	19 995	12 285	30 785	29 225
1901	196	219 391	147 348	89 501	77 613	75 011	3 858	48 162	—	16 534	14 339	36 987	28 934
1902	196	168 852	156 978	62 835	80 178	92 220	3 939	67 539	—	17 751	13 197	39 949	32 581
1903	196	158 531	182 536	60 122	97 730	103 833	4 891	77 234	—	16 310	13 104	41 335	31 896
1904	210	215 385	199 987	65 586	127 085	117 903	4 249	74 315	—	19 761	15 239	52 357	33 557
1905	227	251 724	192 530	61 825	147 931	122 809	3 812	81 602	—	20 957	20 072	68 535	33 903
1906	266	235 227	204 959	86 502	156 946	137 510	5 320	72 185	—	24 265	36 870	59 999	33 356
1907	266	233 682	240 575	84 500	162 052	132 616	5 421	77 025	—	23 867	42 162	54 422	33 435
1908	266	197 953	268 010	71 006	165 139	137 980	5 060	99 279	—	28 395	28 686	52 571	38 297

Anm. Gods, som eventuellt borde finnas upptaget å de tomma platserna i ofvanstående kolumner, är sammanfördt med

- 1) Endast tegel;  
 2) " kalk;  
 3) " kalk och gödningsämnen; } öfrigt till rubrikerna hänförligt gods är fördt under rubriken »annat gods».



i ton för särskilda godsslag.

Salt	Spece- rier	Hö, halm och foder- ämnen	Oljor, mineral- syror och tjärer	Fisk	Sprit- och malt- drycker	Bomull, garn, väfnader och ull m. m. d.	Rot- frukter	Rödfärg och vitriol	Koppar	Annat gods	Transito- gods	Summa	År
2 285	624	—	—	1 705	920	—	—	706	—	5 851	—	52 611	1860
2 491	—	—	—	1 648	695	—	—	715	—	5 852	—	75 907	1861
1 971	961	—	—	—	1 837	—	—	495	—	4 339	—	114 260	1862
2 250	1 047	—	—	2 124	1 483	—	—	—	—	4 714	—	172 765	1863
2 549	1 197	—	—	2 081	1 513	—	—	—	—	5 400	—	197 260	1864
2 671	886	—	—	2 019	1 649	94	143	608	391	3 815	—	225 771	1865
2 157	904	—	—	2 115	1 475	139	94	535	404	3 953	—	209 601	1866
2 678	905	—	—	2 223	1 525	143	93	471	338	4 061	—	222 884	1867
2 773	873	—	—	2 311	1 357	132	90	806	501	4 739	—	288 327	1868
3 548	1 096	—	—	2 784	1 606	193	139	924	587	7 015	—	305 285	1869
2 859	1 140	—	—	2 568	1 604	184	270	1 094	573	4 937	—	362 125	1870
2 595	1 473	—	—	2 404	2 005	246	196	1 282	564	5 203	—	345 824	1871
2 745	1 767	—	—	2 567	2 572	249	232	1 370	526	5 573	—	342 072	1872
5 527	2 654	—	—	2 657	4 392	506	255	1 344	515	6 108	—	402 433	1873
5 244	2 368	—	—	2 565	4 460	442	212	1 443	383	6 075	—	373 092	1874
3 695	2 552	—	—	2 664	3 835	394	308	1 659	396	8 503	843	344 361	1875
6 017	2 239	—	—	3 050	4 052	396	322	1 422	550	9 337	5 031	416 640	1876
4 991	2 267	—	—	2 892	3 580	465	384	1 417	543	9 194	10 587	472 983	1877
5 672	1 827	—	—	2 780	2 542	290	426	941	657	7 962	7 191	425 147	1878
6 431	1 642	—	—	2 540	2 066	253	263	—	—	11 934	6 778	381 665	1879
8 051	2 288	—	—	2 590	2 724	422	264	—	—	13 719	28 529	497 641	1880
7 482	2 227	—	—	2 653	2 333	361	227	—	—	13 904	17 389	503 779	1881
7 480	2 387	—	—	3 569	1 653	510	243	—	—	10 094	15 540	577 530	1882
6 921	2 343	—	—	3 420	1 481	399	449	—	—	10 217	14 602	538 749	1883
7 128	2 667	—	—	2 919	1 264	418	654	—	—	10 658	17 665	500 358	1884
6 974	2 145	—	—	2 430	1 084	610	179	—	—	10 434	13 847	467 420	1885
6 853	2 388	—	—	2 609	1 220	264	243	—	—	12 942	16 694	500 940	1886
6 443	2 197	—	—	2 605	1 132	287	114	—	—	13 741	11 835	467 649	1887
6 933	2 361	—	—	3 044	1 268	332	175	—	—	17 125	16 057	516 501	1888
5 710	2 696	—	—	2 963	1 427	403	253	—	—	18 503	29 075	671 186	1889
6 070	2 532	—	—	2 905	1 659	537	250	—	—	20 941	37 005	740 010	1890
5 736	2 421	—	—	2 706	1 891	717	323	—	—	24 726	37 143	666 158	1891
6 058	2 554	—	—	2 807	2 004	626	538	—	—	22 326	28 860	669 633	1892
6 045	2 812	—	—	2 296	2 374	639	628	—	—	27 474	27 360	656 206	1893
6 482	2 788	—	—	2 395	2 605	779	243	—	—	29 373	38 204	715 232	1894
6 177	2 941	—	3 091	2 921	2 806	1 017	448	—	—	25 187	27 989	767 713	1895
5 763	3 893	—	3 368	2 509	2 770	981	1 313	—	—	27 387	42 482	869 052	1896
6 651	4 202	—	4 418	2 547	2 927	1 489	531	—	—	28 028	55 807	932 112	1897
6 766	4 318	—	4 907	2 459	2 735	1 563	2 285	—	—	32 556	55 347	871 682	1898
11 255	—	2 137	5 277	2 301	3 368	1 605	4 285	—	—	26 241	56 320	842 417	1899
12 420	—	2 611	5 490	2 045	3 473	1 539	2 220	—	—	32 031	71 634	914 601	1900
11 356	—	4 628	5 604	2 376	3 613	1 619	2 281	—	—	30 591	70 765	899 296	1901
12 297	—	3 853	5 561	2 676	3 320	1 466	2 826	—	—	29 169	63 115	869 782	1902
11 645	—	2 693	5 835	2 435	2 997	1 491	1 623	—	—	27 874	75 017	928 994	1903
11 694	—	4 355	6 131	2 261	2 777	1 608	1 358	—	—	19 611	88 414	1 073 757	1904
10 497	—	6 714	6 183	2 146	2 838	1 813	1 533	—	—	19 679	101 563	1 168 972	1905
11 584	—	9 127	6 998	2 984	3 012	1 823	975	—	—	24 163	94 351	1 220 212	1906
11 258	—	9 368	6 700	3 108	2 567	1 895	1 178	—	—	24 784	87 696	1 250 857	1907
12 028	—	6 925	7 695	2 942	2 518	1 957	1 554	—	—	24 659	87 968	1 254 241	1908

\*annat gods\*.



för tidningar under 10 lods vikt, öfver hvilken vikt bref och tidningar skulle taxeras efter posttaxans bestämmelser. Dessa afgifter tillfölo oafkortade järnvägsbolaget.

På grund af Kungl. generalpoststyrelsens framställning i skrifvelse af den 5 februari 1863 beslöt direktionen, att poststationer för postutväxlingens underlättande skulle inrättas å alla järnvägsstationer utefter järnvägen. För det arbete, som härigenom ålades stationsföreståndarne, erhöilo dessa af postverket ett årligt arvode af 200 riksdaler riksmünt hvardera. Genom denna öfverenskommelse upphörde järnvägsbolagets rätt att till befordran själf emottaga lösbref och tidningar och därför uppbära afgiften.

I skrifvelse af den 4 februari 1864 anhöll Kungl. generalpoststyrelsen om berättigande att mot erläggande af en viss rund summa för år få försända post med alla tåg, med hvilka sådan befordran kunde efter omständigheterna befinnas erforderlig. Med anledning däraf öfverenskoms, att postverket mot en till järnvägsbolaget utbetald ersättning från och med 1865 i ett för allt af 4000 riksdaler riksmünt om året skulle berättigas att med postiljon en gång om dagen fram och åter mellan Gefle och Falun få sända karterad post samt en gång om dagen post, innesluten i säck, från Gefle till Falun och omvänt äfvensom breflådor med alla andra annonserade tåg, dessa breflådor så inrättade, att de kunde vid stationerna med skyndsamt uttagas och insättas. Härigenom blef sålunda öfverenskommelsen af år 1859 upphäfd.

För att bereda större bekvämlighet åt postpersonalen vid postbefordringen lät järnvägsbolaget från och med år 1870 i broms- eller resgodsvagnen inreda ett rum af erforderlig storlek, i hvilket postiljon eller vederbörande posttjänsteman ägde färdas och verkställa postbehandlingen; i samband därmed höjdes afgiften för postbefordringen från och med detta år till 4500 riksdaler riksmünt om året.

På framställning från Kungl. generalpoststyrelsen, att fullständigare postförbindelse å järnvägen måtte åvägbringas i det afseendet, att särskilda postkupéer borde inrättas, hvilka kupéer skulle medfölja 2 tåg dagligen i hvardera riktningen mellan Gefle och Falun, blefvo sådana från och med år 1875 af järnvägsbolaget anordnade. Såsom hittills ägde postverket dessutom att med öfriga tåg, som därtill kunde ifrågakomma, befordra breflåda så inrättad, att särskildt löst fack fanns för hvarje station, där postbehandling skulle ske. På grund af dessa omändringar erlades i ersättning till järnvägsbolaget från och med 1 januari 1875 kronor 8600 per år.

Den 29 september 1876 blefvo bestämmelserna i afseende å postbefordran å järnväg genom Kungl. kungörelsen af samma dag, Svensk författningssamling 1876 nummer 38, ändrade, och från och med den 1 juli 1877 inträdde å Gefle—Dala järnväg dessa nya bestämmelser med den högre ersättning, som i kungörelsen angifves. Från och med den 1 oktober 1889 tillämpades ny förordning för postförsändning å järnvägar, intagen i Svensk författningssamling 1888 nummer 80. De nu gällande, förändrade bestämmelser, enligt hvilka post befordras å järnväg, finnas intagna i Svensk författningssamling af år 1895 nummer 86.

Å bolagets ångbåt mellan Leksand och Rättvik befordras post med hvarje tur i slutna påsar eller säckar äfvensom lösa paket och breflådor mot en ersättning af 150 kronor för seglationstiden, räknad från 15 maj till 30 september. Denna ersättning minskas dock med ett i förhållande till ofvannämnda period lämpligt belopp för den tid, ångbåtens turer blifvit inställda eller båten icke anlitas för postbefordran.



## TELEGRAF OCH TELEFON.

Vid anläggningen af telegraflinjen hade bolaget för att få rättighet att mot vanlig afgift befördra privata telegram förskaffat sig de mest fullständiga apparater af Morses system, som funnos att tillgå, eller alldeles enahanda apparater, som då användes vid Kungl. telegrafverket. Som telegraufföreståndare anställde bolaget också redan vid järnvägslinjens öppnande till Kungsgården assistenten vid Kungl. telegrafverket filosofie magister Carl Johan Strömbäck, hvilken kvarstod i denna sin befattning hos bolaget till sin död den 14 mars 1881.



*Carl Johan Strömbäck*

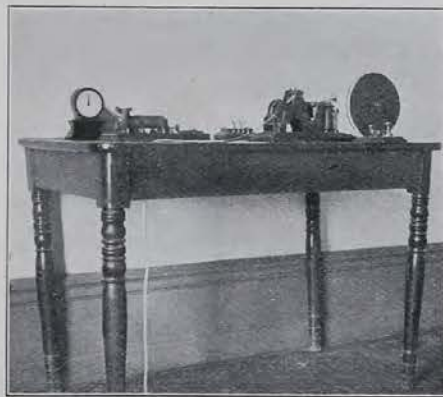
Doktor Strömbäck, som var mycket musikaliskt begåfvad, var en lika lärd som slagfärdig man. Såsom sällskapsman var han både angenäm och underhållande; i tjänsten däremot tämligen kärf både mot öfver- och underordnade samt trafikanter. Med denna kärfhet blandade sig dock ofta en stor humor, och många små episoder, betecknande för detta hans skaplymne, berättas ännu i dag om honom. Under järnvägens första tid, då telegraferingen var obetydlig och personalen den minsta möjliga, fick telegraufföreståndaren äfven tjänstgöra som biljettförsäljare vid Gefle station.

De första Morseapparaterna voro försedda med stift, hvilka på pappersremsan verkställde telegrafskriften genom inristande af skårar i remsan. Dessa apparater utbyttes mot blåfärgsapparater år 1865 å stationerna Gefle och Falun samt omkring år 1874 å linjestationerna. Denna sålunda från början fullständiga telegrafanordning vållade bolaget en anläggningskostnad, som blef betydligt större, än om endast enkla apparater hade anskaffats, hvilka för bolagets eget tjänstebehof varit fullt tillräckliga.

Enligt Kungl. telegrafverkets skrifvelse af den 10 november 1857 berättigades också bolaget att vid järnvägsstationerna å banan emottaga telegram — depescher — till såväl svenska som utländska telegrafstationer att befördras vidare öfver Gefle eller Falun, hvilka statstelegrafstationer också hade skyldighet att till järnvägens stationer befördra telegram. Genom skrifvelse af den 15 december 1859 fastställdes för den privata telegramväxlingen å Gefle—Dala järnväg samma reglemente, som gällde för telegrafverket.

Under år 1864 såg bolaget sig nödsakadt att på grund af inrättandet af mötesplatser mellan stationerna Robertsholm — nuvarande Hofors — och Korsnäs upplägga ytterligare en telegraftråd å stolparne samt förse dessa bägge stationer och banvaktstugorna vid Långsjön och Ryggen med telegrafapparater. Å denna nya linje anskaffades emellertid för telegraferingen s. k. visaretelegrafapparater.

Vid Margretheshill station — nuvarande Forsbacka — inleddes telegraf först under sommaren 1876.



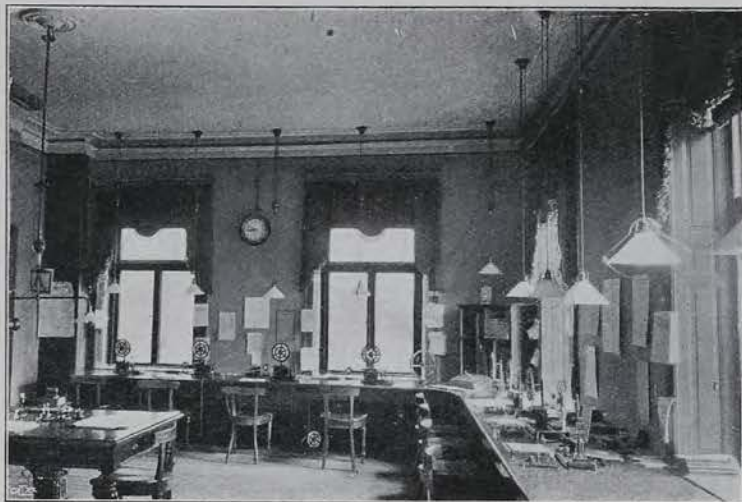
Gefle telegrafexpedition år 1859.



Då tågmöten dessförinnan icke förekommit vid denna station, hade telegraf därstädes dittills ansetts vara obehöflig.

Under år 1876 förbands järnvägsstationen i Falun med statstelegrafstationen därstädes genom telegraflinje och apparater af den anledning, att afståndet mellan de bägge telegrafstationerna var ganska stort och den privata telegramväxlingen från järnvägens stationer öfver Falun särdeles liflig. Först år 1885 vidtogs enahanda sammanbindning mellan järnvägsstationen i Gefle och statstelegrafstationen därstädes.

Sedan det visat sig, att *en* telegraflinje var otillräcklig för besörjande af de tjänste- och privattelegram, som befordrades å järnvägen, beslöt direktionen under juni månad 1890 att



Gefle telegrafexpedition år 1909.

för en beräknad kostnad af omkring 6 000 kronor anlägga ytterligare en telegraflinje, hvilken blef färdig och togs i användning under år 1891.

Enär Gefle—Dala bolagets stolplinje var i behof af reparation och ombyggnad, uppgjorde direktionen under juni månad 1896 med Kungl. telegrafverket aftal om att enligt de grunder, som finnas angifna i öfverenskommelsen af den 27 november 1879 mellan Kungl. telegrafstyrelsen och Kungl. järnvägsstyrelsen

sen, få öfverflytta bolagets telegrafledning på statens inom järnvägens område uppsatta stolplinje. Öfverflyttningen påbörjades år 1896 å linjen Gefle—Storvik samt afslutades 1897 till Falun. Å bandelen Falun—Orsa samt mellan Mora och Elfdalen är bolagets telegrafledning upplagd å telegrafverkets stolpar, men mellan Mora Noret och Mora samt å bandelen Falun—Björbo ligger telegrafledningen å bolagens stolplinj.

Järnvägsbolaget har efter hand uppsatt dubbeltrådig telefonledning med telefonapparat vid hvarje banvaktstuga och station utefter järnvägslinjen Gefle—Falun, och gjordes början med denna anläggning år 1898, då linje byggdes och telefonapparater insattes å linjen Gefle—Håde. År 1900 byggdes linjen Håde—Forsbacka, 1902 Storvik—Korsnäs, hvarvid visareapparaterna utbyttes mot telefonapparater, samt år 1903 Forsbacka—Storvik och Korsnäs—Falun. År 1898 uppsattes telefonledning mellan stationerna Vikarbyn—Stumsnäs—Garsås—Fu.

Den 31 december 1908 funnos å järnvägslinjerna sammanlagdt 39 telegrafstationer, däraf 31 öppna både för in- och utländsk korrespondens samt 8 öppna för inländsk samt norsk och dansk korrespondens. Af apparater för Morses system funnos 52 stycken. Några visareapparater finnas numera icke, men däremot användas, som ofvan nämnts, telefonapparater.



## Telegraf- och telefonledningarnes längd 1909:

Telegrafledning	Gefle—Falun .....	2	ledningar	å	92	kilometer	=	184	kilometer
"	Falun—Orsa .....	1	"	"	102	"	=	102	"
"	Mora Noret—Mora .....	2	"	"	2	"	=	4	"
"	Falun—Björbo .....	1	"	"	70	"	=	70	"
"	Mora—Elfdalen .....	1	"	"	41	"	=	41	"
						Summa		401	"
Telefonledning	Gefle—Gefle norra—Falun .....							94	"
"	Vikarbyn—Fu .....							23	"
"	Mora Noret—Mora .....							2	"
						Summa		119	"

**VÄXLINGS-, ÖFVERFÖRINGS- OCH TRANSPORT-  
AFGIFTER INOM STATIONERNA.**

Några afgifter för vagnars växling å bispår inom stationsområdena hafva af bolaget, såvida vagnarne fraktdebiterats, icke uttagits vid några andra stationer än tidtals och delvis i Gefle och Korsnäs. Före 1880 erlades i Gefle icke någon afgift för växlingar af vagnar å hamn- och magasinsspår, såvida nämligen vagnarne ankommit å eller skulle vidare transporteras å järnvägen. Visserligen hade under årens lopp spårsystemet inom Gefle norra bangård med tillhörande hamnspår utvecklat sig afsevärdt, men den från början häfdvunna principen att åt Gefle stads köpmän bereda så stora lindringar som möjligt hade därmed icke blifvit förändrad. Emellertid blef under år 1880 ett nytt magasinsspår mellan första och andra magasinraden å stora holmen af järnvägsbolaget färdigbyggt, och då bestämde direktionen, att en afgift af kronor 1: 50 skulle erläggas för hvarje vagn, som inväxlades å förenämnda magasinsspår. Att en sådan bestämmelse icke var för köpmännen välkommen, var tydligt, och det dröjde icke heller länge, förrän den ena påtryckningen efter den andra inkom till vederbörande om denna skäligen afgifts borttagande. Detta ledde också till att afgiften för växlingen upphörde vid 1881 års slut. Men sommaren 1907 bestämdes åter en växlingsavgift vid Gefle norra, likväl efter öfverenskommelse mellan köpmännen och järnvägsbolaget, nämligen för vagnar, som växlas till eller från ett detta år nybyggt magasinsspår i andra magasinsgatan. Denna afgift utgår med 1 krona per vagn. Till eller från Fredriksskans erlägges växlingsavgift från och med sommaren 1905 på så sätt, att för gods till eller från Gefle—Dala eller annan järnvägs stationer utom Gefle norra, Gefle södra eller stationer öfver Gefle södra erlägges 10 öre per begynnande ton, dock minst 1 krona per vagn. I Korsnäs utgår växlingsavgiften för allt vagnslastgods till eller från Runnsågen med 1 krona per vagn.

För gods från Gefle södra station till Gefle norra station eller tvärtom utgick öfverföringsavgiften från och med september 1875 med 1 öre per centner. Från och med februari månad 1877 ändrades denna afgift till kronor 1: 75 per vagn i de fall, då vagnen växlades till något af hamnspår. Från och med 1881 bestämdes afgiften till 2 öre per 100 kilogram, hvilken afgift från och med år 1886 ändrades därhän, att, om båda banorna erhöilo frakt, transporten



genom Gefle skulle verkställas gratis, men i annat fall skulle afgiften per vagn oafsedt vikten utgå med kronor 1: 75. På grund af införande af vagnar med hög bärighet höjdes ifrågasvarande öfverföringsafgift från och med maj 1906 så, att för försändelser mellan Gefle södra och stationer öfver Gefle norra eller mellan Gefle norra och stationer öfver Gefle södra skulle afgiften utgå med för vagnslastgods 2 kronor per vagn om högst 12 ton och 3 kronor per vagn öfver 12 ton, och för försändelser endast mellan Gefle norra och Gefle södra stationer med 3 kronor per vagn om högst 12 ton och 4: 50 kronor per vagn öfver 12 ton. De två sistnämnda afgifterna fördelas mellan Gefle—Dala och Uppsala—Gefle järnvägar. Från Fredrikskans till Gefle södra station eller stationer öfver Gefle södra eller tvärtom tillkommer till ofvan nämnda öfverföringsafgift en växlingsafgift af 75 öre per vagn oafsedt vagnens bärighet.

Från och med sommaren 1905, då öfverenskommelse träffades mellan Gefle—Dala järnväg och Gefle stad angående trafikeringen af hamn- och magasinsspåren, bestämdes, att s. k. transportafgift skulle utgå för vagnslastgods, som transporterades uteslutande inom Gefle norra bangård, med 2 kronor per vagn om högst 12 ton och 3 kronor öfver 12 ton, men om godset transporterades till eller från Fredriksskans, med respektive 2: 50 eller 3: 75 kronor per vagn. Inom Korsnäs station utgår transportafgift med 3 kronor per vagn med undantag af s. k. upplägningsvirke, för hvilket afgiften är bestämd till 2 kronor per vagn.

#### **SIDOBANOR, NYA STATIONER OCH HÅLLPLATSER.**

Sedan de olika järnvägslinjerna blifvit slutaafsynade och öppnade för trafik, hafva följande sidobanor tillkommit samt nya stationer och hållplatser öppnats.

Sidobana från Håde till Mackmyra bruk, 3 kilometer, öppnades för trafik den 10 november 1890.

Sidobana från Forsbacka till Forsbacka bruk, 3 kilometer, öppnades för trafik den 29 november 1871.

Sidobana från Hofors till Hofors bruk, 3 kilometer, öppnades för trafik den 17 oktober 1866, förlängdes under år 1895 till Hofors valsverk.

Gefle centralstation öppnades för allmän trafik den 15 november 1877; förutvarande Gefle station benämnes Gefle norra från och med den 6 september 1875.

Hagaström hållplats, som öppnades samma dag Lexe hållplats indrogs eller den 5 november 1898, är från och med den 22 december 1900 föreningsstation för Sala—Gysinge—Gefle järnväg, som uppläts för trafik sistnämnda dag. Stationen öppnades för fullständig lokaltrafik å Sala—Gysinge—Gefle järnväg den 22 december 1900, för fullständig samtrafik den 20 maj 1901 och för fullständig lokaltrafik å Gefle—Dala järnväg den 1 juli 1901.

Valbo station hette först Bäck och låg 2 kilometer väster om Valbo, flyttades till sin nuvarande plats den 15 maj 1866 under benämningen Lund, som ändrades till Valbo den 1 september 1875.

Bäck hållplats öppnades för resandetrafik den 1 juni 1894.

Forsbacka station öppnades för allmän trafik den 1 december 1860 under namnet Margrethehill, hvilket den 1 juni 1894 ändrades till nuvarande namn.



- Sandviken station hette först Jädran och låg 2 kilometer öster om Sandviken, flyttades till nuvarande plats den 1 januari 1863.
- Storvik station, som fick sin nuvarande plats, då norra stambanan den 6 september 1875 öppnades för allmän trafik till Storvik, låg förr 2 kilometer längre åt väster, där Öfre Storvik hållplats nu är belägen.
- Öfre Storvik hållplats öppnades för resandef trafik den 5 november 1896.
- Granstanda hållplats öppnades för resandef trafik den 15 maj 1879.
- Hofors station hette Robertsholm till den 1 juni 1894, då namnet ändrades till Hofors.
- Korsån station öppnades för persontrafik den 1 januari 1862 och för godstrafik den 14 februari 1862 under namnet Källviken, hvilket den 1 januari 1896 ändrades till nuvarande namn. Stationen sköttes af Hofors till den 1 mars 1896, då den blef själfständig station.
- Born station öppnades för allmän trafik den 11 november 1866 men sköttes till och med 1871 af Hofors, på hvilken station inkomsten äfven lades under dessa första år. Själständig station från och med 1872 indrogs densamma den 31 december 1892 men existerar fortfarande som hållplats.
- Ryggen hållplats öppnades för resandef trafik under år 1861.
- Hosjö hållplats öppnades för resandef trafik den 1 oktober 1886.
- Runnsågen hållplats öppnades för resandef trafik den 18 juli 1899.
- Lustebo hållplats öppnades för resandef trafik den 23 maj 1890.
- Utby hållplats öppnades för resandef trafik den 12 juli 1898. Hållplatsen är öppen endast under tiden 15 maj—30 september årligen.
- Persborg hållplats öppnades för resandef trafik den 23 juni 1894.
- Stumsnäs hållplats öppnades för resandef trafik den 8 juni 1892, förändrades från hållplats till station för fullständig trafik från och med den 1 januari 1895.
- Fu hållplats öppnades för resandef trafik den 17 december 1891 och som fullständig station den 1 januari 1892.
- Färnäs hållplats öppnades för resandef trafik den 20 juli 1896.
- Mora station öppnades för trafik med bandelen den 21 september 1896.
- Vattnäs hållplats öppnades för resandef trafik den 1 september 1892.
- Holen hållplats öppnades för resandef trafik den 1 september 1892.
- Källviken hållplats öppnades för resandef trafik den 13 december 1907.
- Bäsna hållplats öppnades för resandef trafik den 1 maj 1906.
- Brötjärna hållplats öppnades för resandef trafik den 22 juni 1908.
- Lillstupet hållplats öppnades för resandef trafik den 5 mars 1908.
- Osängsholm hållplats öppnades för resandef trafik den 1 maj 1906.







mente föreskrifver lägsta och högsta aflöning för en del — ej för alla — befattningar vid järnvägen, finnes i detsamma icke angifvet, hvilken princip skulle följas för erhållande af aflöningsförhöjning, utan beviljades förhöjningarne på förslag af vederbörande föreståndare alltefter visadt intresse i tjänsten, arbetsförmåga och påpasslighet. Förändring i dessa förhållanden skedde genom det aflöningsreglemente, som af direktionen antogs att gälla från och med år 1899, i hvilket icke blott finnas detaljerade bestämmelser för lägsta och högsta aflöning för hvarje olika befattning vid järnvägen utan äfven angifvas de grunder, efter hvilka löneförhöjningarne borde utgå, likväl med den föreskrift, att endast den kunde komma i åtnjutande af löneförhöjning, som genom nit och skicklighet i tjänsten äfvensom oförvitlig vandel och städadt uppförande gjort sig därpå förtjänt.

År 1902 vidtogs en mindre revidering i 1899 års aflöningsreglemente i afseende å aflöningarna till en del lägre befattningshafvare.

Under år 1906 gjorde järnvägarnes lägre personal, som då ganska allmänt inträdt i svenska järnvägsmannaförbundet, å skilda platser i Sverige framställningar om förbättrade löneförmåner. Äfven till direktionen för Gefle—Dala järnväg riktades den 24 april 1906 en framställning från de verkstadsarbetare, som tillhörde svenska järnvägsmannaförbundets afdelning nr 10, om löneförhöjningar. Underhandlingar med delegerade fördes först i Gefle och fortsattes sedan i Stockholm den 1—5 juli under ledning af doktor H. Elmqvist, som på uppdrag af chefen för civildepartementet bemyndigats att tillhandagå de enskilda järnvägarna med hjälp vid förlikning eller skiljedom. Dessa underhandlingar ledde till att åtskilliga jämkningar i de begärda lönerna gjordes, men resultatet blef ändock väsentliga förbättringar i verkstadsarbetarnes aflöning. Samtidigt erhöles äfven de extra banarbetarne ökning i dagaflöningen med omkring 20 procent. Då emellertid genom ofvannämnda öknningar åtskilliga olikformigheter i förhållande till den öfriga lägre personalen uppstått, beslöt direktionen den 10 juli 1906, att ny aflöningsstat skulle gälla från och med den 1 juli för samtliga de ordinarie lägre befattningshafvarne, i hvad an gick deras arfvoden, beklädnadsersättning samt dyrortstillägg.

Sedan under vårens lopp 1906 "De svenska järnvägarnas arbetsgifvareförening, södra distriktet" bildats med ändamål att behandla uppkommande meningsskiljaktigheter mellan järnvägsförvaltningar och järnvägspersonal äfvensom att uppgöra lönestater m. m., efterföljdes denna distriktsförening under sommarens lopp af liknande föreningar inom mellersta och norra distrikten. Dessa föreningar sammanslogo sig sedermera till "Svenska järnvägarnas arbetsgifvareförening", som konstituerades den 23 november 1906. Mellan denna arbetsgifvareförening och järnvägsmannaförbundet hafva sedan hufvudaftal blifvit upprättade.

Ehuru, såsom förut nämnts, reglering af de lägre järnvägsmännens löner skedde från den 1 juli 1906, inlämnade denna personal redan den 15 december 1906 framställning om ytterligare förhöjda aflöningar. Gemensamt med Bergslagernas järnvägar, Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg och tvenne andra större järnvägsbolag fördes härom underhandlingar, och nytt löneafstal undertecknades den 20 april 1907 att gälla retroaktivt från och med den 1 januari 1907 intill utgången af år 1910. Enligt detta löneafstal blefvo de lägre järnvägsmännens löneförmåner betydligt högre än förut.



Den 3 maj 1907 fastställdes nya löneafstal och bestämmelser för verkstadspersonalen efter förhandling mellan delegerade från järnvägsbolaget och svenska järnvägsmannaförbundets afdelning n:r 10. Aftalen gälla intill den 15 maj 1909 och därefter år efter år, därest icke uppsägning sker.

För kontorspersonalen fastställde direktionen nytt aflöningsreglemente den 24 augusti 1907, äfven detta afsedt att gälla retroaktivt från den 1 januari 1907. Härigenom erhöll kontorspersonalen afsevärda löneförbättringar.

Den 4 januari 1908 godkändes efter underhandlingar ett uppgjort förslag till arbetsaftal mellan Gefle—Dala järnväg och svenska järnvägsbyggnadsarbetarefackförningens sektion n:r 39 angående nybyggnadsarbeten vid Nynäs och Sandviken. Aftalet gäller till den 1 januari 1909 och därefter år efter år, därest icke uppsägning sker.

#### *Beklädnadsersättning.*

Allt från järnvägens början har den personal, som varit anställd i stations- eller tågtjänst, varit skyldig att under tjänstgöring bära uniform enligt af trafikchefen utfärdade föreskrifter.



Först använda bevingade hjul i mössan och på ståndkragen.

Det var emellertid icke förbjudet att bära enstaka uniformspersedlar tillsammans med för öfrigt civila kläder, och till följd däraf begagnade i synnerhet stationspersonalen i allmänhet icke annan uniformspersedel än mössa. Man kan säga, att uniformeringen af personalen var ganska ofullständig ända till år 1876, då järnvägen kom i samtrafik med andra banor. Från detta år föreskrifver sig också det första, mera fullständiga uniformsreglementet. Uniformsknappar och gradbeteckningsgarnityr till-

handahöllös den lägre personalen kostnadsfritt från förrådet ända till år 1900. Det nu gällande uniforms- och beklädnadsreglementet, som tillämpats från och med år 1900, föreskrifver uni-



Först använda uniformsknappar af förgylld metall för tjänstemän.

formens utseende för hvarje särskild befattning vid järnvägen. Men från och med nämnda tid till år 1907 fick vederbörande personal själf köpa uniformsknappar och gradbeteckningsgarnityr. Endast kontorsvakter, notisbärare och telegrambud erhöilo uniform "in natura". Öfrig lägre personal fick i stället af järnvägsbolaget beklädnadsersättning.

Dylik hade redan på 1860-talet börjat utgå till banmästare och banvakter med 25 kronor per år, och i midten på 1870-



Först använda uniformsknappar af gul metall för betjante.

talet utsträcktes den till all ordinarie lägre personal, som var skyldig att bära uniform, med belopp från 25 till 120 kronor per år. Denna ersättning har utgått ända till år 1907, men genom det detta år upprättade löneaftalets bestämmelser inräknas beklädnadsersättningen numera i aflöningen med skyldighet för den lägre personalen att fortfarande i tjänstgöring bära uniform. Uniformsknappar och gradbeteckningsgarnityr skola enligt löneaftalen numera erhållas på järnvägsbolagets bekostnad. Likaså skall järnvägsbolaget tillhandahålla vissa befattningshafvare s. k. skyddande beklädnad, nämligen åt lokomotivförare och eldare päls och pälsmössa samt åt bromsare päls, pälsmössa, regnkappa och värmande fotbeklädnad. Vid stationer, där ständig växeltjänst förekommer, tillhandahållas åt växelpersonalen oljerockar.

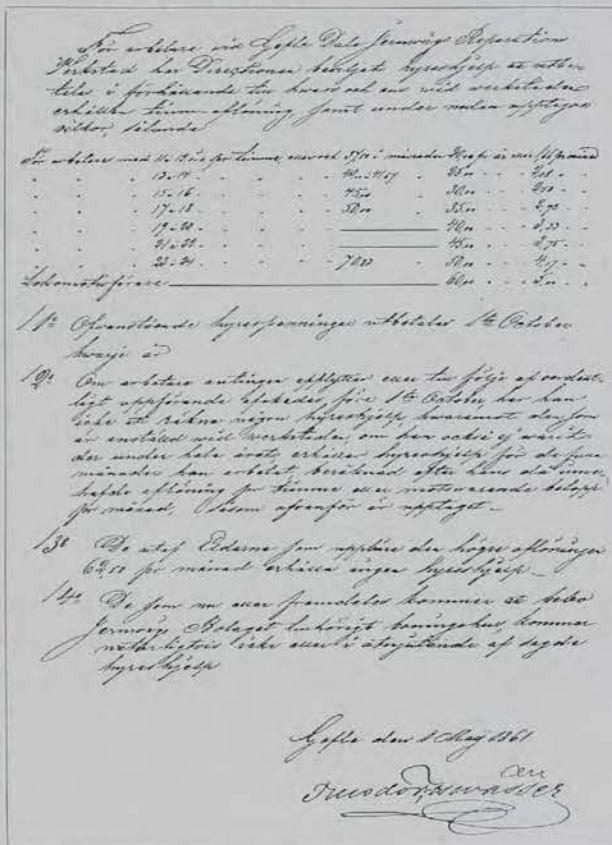


*Inkvarteringsersättning.*

Till verkstadsarbetare och för öfrigt en del af maskinafdelningens personal har bolaget sedan maj 1861 utbetalt något mindre belopp i så kallad hyreshjälp. Till personalen vid de andra afdelningarna har i allmänhet någon hyresersättning icke ifrågakommit förrän år 1876, från hvilket år så kallad hyresersättning utbetalts till all den personal, både af högre och lägre grad, som icke af järnvägsbolaget erhållit bostad och vedbrand "in natura", hvilken så kallad inkvarteringsersättning under den första tiden bestämdes till vissa fixerade belopp, i allmänhet beräknade efter en låg hyreskostnad för det antal rum, en befattningshafvare ansågs böra ha. I 1889 års aflöningsreglemente stadgades emellertid, att inkvarteringsersättning skulle utgå med 15 procent af hvarje befattningshafvares arvode, och i 1899 års aflöningsreglemente höjdes densamma till 20 procent af arvodet. I aflöningsreglementet för kontorspersonalen af år 1907 samt i löneaftalet med den lägre personalen af samma år finnes icke någon särskild inkvarteringsersättning upptagen, utan är densamma inräknad i aflöningen. För dem af personalen, som bebo järnvägen tillhöriga lägenheter, sker afdrag med visst belopp per rum. Härifrån undantagas dock stationsinspektorer och stationsmästare, hvilka erhålla bostad jämte vedbrand kostnadsfritt af järnvägsbolaget såsom en särskild förmån utöfver den kontanta lönen.

*Milpengar.*

Till lokomotivförare och eldare ha sedan järnvägens första tid utbetalts kol-, olje- och smörjepremier efter under tidernas lopp växlande principer ända till år 1889, då ofvannämnda premier ersattes med milpengar, hvilka utgingo efter tåg- och vagnkilometer samt lokomotivkilometer i stations- och hjälptjänst i enlighet med de bestämmelser, som från och med år 1888 tillämpades vid statens järnvägar. Från den 1 januari 1886 erhöilo äfven konduktörerna kilometerpengar med 3 öre per 10 tågakilometer och från och med år 1889 packmästarne äfvensom de stationskarlar, som användas i tågtjänst. Från och med år 1895 höjdes dessa kilometerpengar till 5 öre per 10 tågakilometer. Enligt det nya löneaftalet af år 1907 beräknas denna ersättning till den åkande personalen efter visst belopp per timme och 10-tal tågakilometer samt benämnas resekostnadsersättning.



1861 års bestämmelser om hyreshjälp åt personal vid maskinafdelningen.



*Nattjänst-, öfvertids- m. fl. dylika ersättningar.*

Då 1899 års aflöningsreglemente trädde i kraft, tilldelades de lägre befattningshafvarne vid trafik- och banafdelningarne för sådan tjänstgöring, som inföll mellan kl. 10 e. m. och kl. 4 f. m., s. k. nattjänstersättning, hvilken utgick med olika belopp per timme för olika befattningar. Emellertid upphörde denna ersättning med utgången af år 1902, då i allmänhet lönerna för de lägre befattningshafvare, som denna nattjänstersättning tillföll, samtidigt höjdes. I 1907 års löneafstal stipuleras tjänstgöringstiden för lägre befattningshafvare, och för arbete utöfver den fastställda tjänstgöringstiden lämnas ersättning med visst pris per timme utöfver lönen. I samma aftal bestämmes också, att åt den personal i Gefle och Falun, som sysselsättes uteslutande med växling, skall utbetalas ett extra tillägg af 30 öre för s. k. växelbas och 20 öre för öfrig personal i växellag, allt per arbetsdag. Likaså utgår extra ersättning med 50 öre per dag åt stationskarlar och eldare, som efter order tjänstgöra i högre befattning minst 15 dagar i följd, och åt banvakt hvar dag, han tjänstgör som banmästare eller reparationsförman för lag af minst 5 man.

*Felräkningspengar.*

År 1896 uppgjorde dåvarande trafikchefen förslag till utbetalande af uppbördsprovision eller s. k. felräkningspengar åt uppbördspersonalen att utgå efter tre tiondedels procent af stationens kontanta uppbörd. Detta förslag antogs af direktionen att gälla från och med år 1897. I det år 1899 upprättade aflöningsreglementet fastställdes felräkningspengarne i hufvudsaklig öfverensstämmelse med vid statens järnvägar då gällande bestämmelser, nämligen med olika procent för särskilda slag af redovisade trafikinkomster. År 1902 beslöt direktionen, att felräkningspengarne från och med år 1903 skulle utgå med bestämda belopp, nämligen för stationsinspektör med 120 kronor, för expeditionsföreståndare vid Gefle norra med 500 kronor, för öfriga expeditionsföreståndare med 300 kronor, för stationsskrifvare, som har daglig uppbörd, med 120 kronor, för ångbåtsbefälhafvare med 60 kronor samt för lägre befattningshafvare, som har daglig uppbörd, med 60 kronor, allt per år. 1907 års aflöningsreglemente för kontorspersonalen föreskrifver nya bestämmelser beträffande felräkningspengarne, nämligen att till trafikpersonal, som i regelbunden tjänstefördelning handhafver uppbörd från allmänheten, felräkningspengar skola utgå med högst 0,1 procent af samtliga redovisade trafikinkomster jämte efterkraftsbelopp till lika fördelning mellan nämnda personal på afsändnings- och emottagningsstationen, med iakttagande af att beloppet för år räknadt ej må öfverstiga för expeditionsföreståndare 300 kronor, för förste stationsskrifvare 180 kronor, för stationsföreståndare och stationsskrifvare 120 kronor och lägre befattningshafvare 60 kronor. Därjämte erhåller kassör 500 kronor och tjänsteman, som handhafver underkassörsgöromål vid ban- och maskinafdelningarne, 200 kronor om året.

*Traktamentsersättning.*

Första bestämmelsen om traktamentsersättning till personalen skedde den 15 augusti 1876, då direktionen beslutade att för tillfällig tjänstgöring å annan station än den ordinarie ett extra arfvode från 1 till 3 kronor per dag skulle utgå efter trafikchefens bestämmelse.



Sedermera beslöt direktionen den 20 december 1889, att en reseersättning med 7 kronor per dygn skulle tillerkännas kontrollör, materialförvaltare och telegrafföreståndare. Det första traktamentsreglementet är af den 25 januari 1893. I detta bestämmes traktamentsersättningen för de flesta befattningshafvare äfvensom tidsberäkning för traktamentes erhållande.

År 1899 bestämdes, att för tjänstgöring, som fordrade bortavaro från egen station eller bostadsplats, traktamentsersättning skulle utgå, beräknad per dygn. Härvid iaktogs, att bortavaro en natt eller från minst 8 till och med 24 timmar ersattes med ett traktamente och bortavaro öfver 24 timmar till och med 48 timmar med två traktamenten o. s. v. Till ordinarie tågpersonal skulle traktamentsersättning vid tjänstgöring å tåg icke utbetalas för första dygnet, utan först när bortavaron uppgick till 10 timmar utöfver första dygnet, erhöles ett traktamente o. s. v. I löneaftalet af år 1907 äro dessa bestämmelser för den åkande personalen ändrade så, att traktamentsersättning utbetalas först, sedan befattningshafvaren varit borta från hemorten minst 2 nätter i följd. För öfrig personal utgår traktamentsersättning vid bortavaro under minst 6 å 8 timmar. Traktamentsersättningens storlek är bestämd för hvarje befattning. Om vid bortavaro öfver natten järnvägsbolaget icke kan tillhandahålla öfverliggningsrum, utgår nattlogiersättning till den lägre personalen med 1 krona 50 öre samt till den personal, som innefattas i aflöningsreglementet för kontorspersonal, med 2 kronor 50 öre per natt.

#### *Sjukvård och begrafningshjälp.*

Allt från början har kostnadsfri läkarevård äfvensom af järnvägsläkaren föreskrifven medicin lämnats åt ordinarie personal samt hos dem boende hustrur och oförsörjda barn äfvensom åt sådana tillfälliga biträden och extra arbetare, som under tjänstgöring vid järnvägen ådragit sig sjukdom eller lidit kroppsskada. För personalen ha äfven i regel bekostats tillfälliga fria bad, massage, specialistbehandling och dylikt, om sådant af järnvägsläkaren ordinerats. Vård å sjukhus jämte den behandling, som under tiden af läkaren föreskrifvits, har af järnvägsbolaget intill år 1899 bekostats till fulla beloppet för all personal, som var berättigad till fri läkarevård, samt till halfva beloppet för sådana af personalens familjemedlemmar, som voro berättigade till fri läkarevård. Från och med 1899 indrogs förmånen af half ersättning för lasarettsvård för familjemedlemmarne, hvarjämte å sjukhus vårdad befattningshafvare förklarades skyldig att afstå halfva arvodet, så länge hans vård å sjukhus af järnvägsbolaget bekostades. Vid ådragen skada i järnvägens tjänst har järnvägsbolaget dock alltid bekostat all den vård och behandling, som järnvägsläkaren föreskrifvit, för såväl ordinarie som extra och tillfällig personal.

Vid dödsfall har alltid till sterbhuset utbetalats den aflidnes aflöning för hela den månad, hvarunder han dött, och därjämte från och med år 1876 såsom begrafningshjälp ett belopp, motsvarande en månads aflöning.

#### *Fribiljetter.*

Biljetter för fria resor å egen järnväg hafva alltid tilldelats järnvägens personal och dess familjemedlemmar, under järnvägens första 10-tal år visserligen ganska sparsamt men likväl utan någon reglementerad begränsning ända till år 1899, då fribiljettsreglemente fastställdes. Däri bestämdes, att hushållsbiljetter, som gälla för en resa för familjemedlem eller tjänare

*Fortsättning å sid. 245.*



De aflöningsbelopp, inberäknadt inkvarterings- och beklädnadsersättningar, hvilka i verkliheten utgått till respektive befattningshafvare under åren 1859, 1869 och 1879, äfvensom de aflönningar, hvilka sedermera varit bestämda i gällande aflöningsreglementen, upptagas i nedanstående tabell:

Befattning	1859	1869	1879	1889		1899		1909 <sup>1)</sup>	
	Högsta aflöning	Högsta aflöning	Högsta aflöning	Begyn-nelse-aflöning	Slut-aflöning	Begyn-nelse-aflöning	Slut-aflöning	Begyn-nelse-aflöning	Slut-aflöning
Trafikchef .....	4 400	7 150	8 800	10 350		—	—	—	—
Byrådirektör .....	—	—	—	—		—	—	7 600	8 600
Kamrer .....	3 000	2) 4 000	2) 6 000	2) 6 600		6 000	7 200	—	—
Bandirektör .....	—	—	—	—		7 600	8 600	7 600	8 600
Trafikdirektör .....	—	—	—	—		7 600	8 600	7 600	8 600
Maskindirektör .....	—	—	—	—		7 600	8 600	—	—
Baningenjör .....	2 000	3 000	5 500	5 600		3 600	4 800	—	—
Maskiingenjör .....	3 300	4 000	4 420	6 210		3 600	4 800	6 200	—
Kassör .....	3 000	—	—	—		3 240	4 320	3 600	5 000
Trafikdirektörsassistent .....	—	—	—	—		3 600	4 800	—	—
Byråassistent I kl. ....	—	—	—	—		2 520	3 600	3 600	5 000
Kontrollör .....	2 000	2 400	3 800	5 600		4 800	6 000	—	—
Andre kontrollör .....	—	—	—	—		—	—	3 300	4 500
Milkontrollör <sup>6)</sup> .....	—	2 500	3 750	—		—	—	—	—
Telegrafinspektör .....	1 500	2 000	2 500	1 725	4 140	3 240	4 320	3 600	5 000
Verkmästare .....	2 500	2 750	2 770	2 070	3 450	3 240	4 320	3 600	5 000
Förrådsförvaltare .....	—	3 000	3 200	1 725	4 140	3 240	4 320	3 600	5 000
Byråassistent II kl. ....	—	—	—	—		—	—	2 700	4 000
Förste stations-skrifvare .....	—	—	—	—		1 800	2 880	2 700	4 000
Kontors-skrifvare .....	—	—	2 000	1 035	2 415	1 296	2 880	1 500	3 300
Stations-skrifvare .....	1 000	1 200	2 000	1 035	2 415	1 296	2 520	1 500	3 300
Ångbåtsbefalhavare .....	—	—	—	—		—	—	2 100	3 300
Ritare .....	1 000	2 000	1 200	—		1 440	2 880	1 500	3 300
Stationsinspektör I kl. ....	2 000	2 500	3 600	3 600	—	3 500	4 000	3 600	4 500
” II ” .....	1 800	2 200	3 000	3 000	—	3 000	3 500	3 300	4 000
” III ” .....	1 000	1 000	2 500	2 500	—	2 400	3 000	3 000	3 600
” IV ” .....	—	—	2 400	1 800	—	1 800	2 400	2 700	3 300
” V ” .....	—	—	1 800	1 500	—	1 500	2 100	1 800	2 400
Stationsmästare VI ” .....	—	700	1 000	840	1 500	1 080	1 320	1 500	2 100
” VII ” .....	—	—	—	900	—	1 080	1 350	1 350	1 800
Öfverbanmästare .....	—	—	—	—	—	1 220	2 280	1 800	2 700
Byggmästare .....	—	—	—	—	—	1 220	2 280	1 800	2 700
Lokomotivförare <sup>2)</sup> .....	1 100	1 350	1 900	1 164	2 130	1 220	2 220	1 500	2 280
Banmästare .....	660	685	865	888	1 233	1 100	1 416	1 380	1 860
Trädgårdsmästare .....	—	—	—	—	—	1 040	1 440	1 380	1 860
Telegrafarbetsförman .....	—	—	—	—	—	—	—	1 380	1 860
Polisman .....	—	—	—	—	—	1 160	1 920	1 380	1 860
Öfverkonduktör <sup>5)</sup> .....	—	—	—	—	—	1 160	1 920	—	—
Konduktör <sup>3)</sup> .....	750	900	1 240	948	1 500	1 160	1 920	1 260	1 860
Packmästare <sup>4)</sup> .....	—	—	945	—	—	1 016	1 256	—	—
Maskinist .....	530	590	795	—	—	1 040	1 440	1 380	1 860
Bangårdsförman .....	—	—	1 440	—	—	1 040	1 560	—	—
Magasins- och resgodsförman .....	750	900	1 240	948	1 500	1 040	1 560	—	—
Vagnförman .....	—	—	—	—	—	1 040	1 296	1 380	1 680
Vaktmästare .....	—	—	—	—	—	980	1 560	1 260	1 560
Stationsförman .....	—	—	—	—	—	—	—	1 260	1 560
Kontorsbiträde .....	—	—	—	—	—	896	1 392	1 260	1 560
Stationskarlsförman .....	—	750	1 060	681	1 026	956	1 256	1 260	1 560
Eldare <sup>5)</sup> .....	750	750	1 035	750	1 164	980	1 356	1 260	1 560
Lok- och vagnputsareförman .....	—	—	—	—	—	—	—	1 260	1 560
Portvakt .....	—	—	1 110	948	1 500	980	1 280	1 170	1 470
Vagn-tillsyningsman .....	—	—	—	—	—	—	—	1 170	1 470
Banvakt .....	580	580	735	612	819	836	956	1 050	1 350
Stationskarl .....	530	600	820	612	888	836	1 016	1 050	1 350
Kolvakt .....	—	530	—	—	—	800	980	1 050	1 350
Lokputsare .....	—	590	795	483	828	800	980	1 050	1 350
Vagnputsare .....	—	—	—	—	—	800	980	1 050	1 350
Pumpare .....	450	—	795	552	828	800	980	1 050	1 350
Vagnsmörjare .....	—	—	—	—	—	740	980	1 050	1 350
Förrådsvakt .....	—	—	795	552	828	740	920	1 050	1 350

- 1) Uppgifterna för år 1909 upptaga aflöning å billigaste ort, sålunda där dyrortstillägg icke ifrågakommer. 2) Tillika kassör.  
 3) Stationsinspektörer och stationsmästare erhålla utom lönen fri bostad och vedbrand. De stationsföreståndare, som tillika äro poststationsföreståndare, afstå från och med år 1907 af lönen ett belopp, motsvarande  $\frac{1}{3}$  af det arvode, de erhålla af postverket.  
 4) Stationsföreståndare å V kl. station benämnas i nu gällande aflöningsreglemente stationsmästare. 5) Med dessa befattningar följa äfven mil- eller kilometerpenningar, numera benämnda resekostnadsersättningar; för lokomotivförare och eldare från järnvägens början, för konduktörer från och med år 1886 samt för packmästare från och med år 1889 så länge befattningen behållits. 6) Bolaget skötte genom egen tjänsteman t. o. m. år 1890 själft milkontrollen, hvarefter densamma utförts af Enskilda järnvägars milkontor.

ANM. Då nu gällande aflöningsreglemente för någon befattning upptager mindre aflöning än den aflöning, som för samma befattning finnes i föregående reglemente bestämd, har befattningshafvaren aldrig fått nedsättning i sin aflöning, utan har han erhållit den högre aflöningen, så länge han kvarstätt i innehavande befattning.



fram och åter mellan tvenne stationer eller för fri transport af förnödenheter och effekter för egen räkning, skola tilldelas högre befattningshafvare till ett antal af högst 12 och lägre befattningshafvare eller arbetare till ett antal af högst 6 i hvarje kvartal. Dessa biljetter gälla till 3:dje klass, men högre befattningshafvares familjemedlem äger att medelst användande af två fribiljetter färdas i 2:dra klass. Stående fribiljetter utfärdas i 2:dra klass för högre befattningshafvare och i 3:dje klass för en del af den lägre personalen. Den öfriga lägre personalen erhåller tillfälliga fribiljetter till obestämdt antal.

#### *Tjänstledighet.*

Ända till år 1876, d. v. s. intill den tid, då järnvägen kom i samtrafik med andra banor, förekom icke så ofta, att personalen begärde tjänstledighet, men sådan beviljades i allmänhet, då den begärdes. Vanligen afsåg dylik ledighetsansökan kortare tider, såsom några få dagar. S. k. frisöndagar förekommo icke, men ville någon vara ledig en söndag, gjordes framställning därom. Sådan begäran förekom ytterst sällan, endast en eller annan gång under årets lopp. Härvid må likväl ihågkommas, att några godståg icke förekommo under sön- och helgdagar, utan att under dessa dagar endast de få persontåg, som voro upptagna i tidtabellen, expedierades. Från och med år 1876 däremot till och med år 1898 var bestämdt, att högre befattningshafvare kunde erhålla 30 dagars och lägre 20 dagars tjänstledighet per år, i hvilken tid dock icke medräknades de sön- och helgdagar eller hvarje tredje sådan, som personalen reglementsenligt var befriad från tjänstgöring, icke heller den tid, som åtgick för fullgörande af allmän värnplikt. Från och med 1899 erhåller afdelningschef högst 45 dagars, högre befattningshafvare högst 30 dagars och lägre högst 15 dagars tjänstledighet per år. Under den tid, som åtgår för fullgörande af allmän värnplikt, indragas tjänstgöringspengarne.



## HOTELLEN OCH ÅNGBÅTEN.



aktadt växlande sammansättning under årens lopp har direktionen alltjämt haft vidsynt blick för de kraf, som järnvägens trafik framkallat, och lagt i dagen stort intresse för att träffa sådana anordningar, hvilka, på samma gång de ansetts bidra till järnvägens ekonomiska förkofran, äfven äro till gagn och trefnad för de resande. Det har sålunda ansetts vara ur flera synpunkter fördelaktigt, att på de orter, där järnvägstrafiken visat sig ha behof af hotell eller ångbåt, bolaget själfst föranstaltat om dylika anläggningar, när de icke kunnat komma till stånd genom enskild företagsamhet. På så sätt har järnvägsbolaget blifvit ägare till flera hotell utefter järnvägslinjen samt till ångbåten Rättvik å sjön Siljan. Att dessa affärer i och för sig icke skulle för järnvägsbolaget blifva vinstgivande, har man helt visst från början insett, men att de varit och fortfarande äro för järnvägens trafik af betydelse, har icke kunnat förnekas. För att skaffa banorna större turisttrafik har järnvägsbolaget därjämte vid olika tillfällen låtit trycka och sprida broschyrer öfver järnvägsresor å bolagets järnvägar i synnerhet till Dalarne. Sålunda trycktes under förvåren 1893 en bok, benämnd "På järnvägsfärd", i 4 000 exemplar på svenska språket och i 3 000 exemplar på hvardera af tyska och engelska språken. Denna bok efterföljdes 1897 af en ny resebroschyr, kallad "Stockholm—Dalarne", som trycktes i 10 000 exemplar på svenska och 5 000 exemplar på hvardera af tyska och engelska språken. Broschyren upptog en rundresa från Stockholm öfver Hedemora—Leksand till Orsa och åter öfver Falun—Gefle till hufvudstaden. Till densammas utgifvande bidrogo flera af de järnvägar, som turen berörde. Utgifvandet af boken och bestyret med dess spridning åtog sig emellertid Gefle—Dala järnväg ensam. År 1901 lämnade järnvägsbolaget bidrag till boken "Gefle 1901", i hvilken redogjordes för en turistresa från dåvarande utställningsstaden Gefle till Dalarne. Slutligen har under våren år 1908 tryckts en resebroschyr "Stockholm—Dalarne öfver Gefle" i 8 000 exemplar på svenska språket och 7 000 exemplar på hvardera af tyska och engelska språken. Bidrag till densamma har lämnats af Uppsala—Gefle järnväg, men själfva utgifvandet skedde genom Gefle—Dala järnvägs försorg.

### HOTELL FENIX I GEFLE.

Vid den ursprungliga Gefle station låg sedan gammalt, ungefär på Hotell Fenix nuvarande plats, ett utvårdshus, den s. k. Wesslerska paviljongen, men detta skadades genom våldeld på hösten 1861 så betydligt, att det måste rifvas. Då det emellertid visat sig vara alldeles nöd-



vändigt att vid järnvägsstationen, som då låg i närheten af ångbåtarnes tilläggsplats, hafva ett hotell, gjorde järnvägsbolagets direktion hos magistraten anhållan om tillstånd att få å ungefär samma plats inom det åt järnvägen upplåtna området uppföra en byggnad för hotell- och restaurantrörelse, och magistraten lämnade den 29 mars 1862 tillstånd till anläggningen. Hotellet uppfördes och inrättades med 6 resanderum, matsalar m. fl. behöfliga lokaler för rörelsen. Då Gefle centralstation år 1877 öppnades för trafik, och därefter någon afsevärd persontrafik icke vidare ägde rum å järnvägsstationen vid hamnen, hvilken i samband därmed blef uteslutande godsstation, förefanns icke längre något skäl för järnvägsbolaget att hålla hotell vid gamla stationen. En tanke uppstod därför i slutet af 1870-talet att omändra hotellet till personalbostäder, men denna plan blef icke satt i verket.



Hotell Fenix i Gefle.

Hotellbyggnaden har kostat bolaget dels i ursprunglig anläggningskostnad 33 000 kronor, dels för under år 1890 tillbyggd glasveranda 5 000 kronor eller sammanlagt 38 000 kronor.

#### TURISTHOTELLEN I RÄTTVIK.

På därom af enskild person gjord förfrågan förklarade Gefle—Dala järnvägsbolags direktion den 12 juli 1892 sig villig att under förbehåll af Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags styrelses godkännande upplåta plats inom Rättviks stationsområde för en hotellbyggnad. Då likväl detta af bolaget meddelade tillstånd sedermera icke togs i anspråk, beslutade direktionen den 21 augusti 1893 att, enär det visat sig alltmera behöfligt, att ett hotell uppfördes vid Rättvik station, och då efterfrågan på rum för längre eller kortare vistelse därstädes var betydligt



Turisthotellen i Rättvik.

större, än hvad som kunde effektueras vid Karlsvikshotell eller hos enskilda, med det snaraste låta uppföra en hotellbyggnad vid Rättvik. Den första af hotellbyggnaderna blef färdig och togs i användning på midsommaraftonen 1894, och järnvägsbolaget hade vid den tidpunkten ingen tanke på att bygga något ytterligare hotell



å platsen. Emellertid ökades resandetraffiken hastigt, och i synnerhet under sommarmånaderna men äfven tidtals under vintern voro alla rummen upptagna å Rättviks turisthotell, så att den starka efterfrågan på rum icke kunde tillfredsställas. Detta föranledde direktionen att den 22 oktober 1896 besluta att uppföra dels ett nytt hotell, det så kallade engelska hotellet, dels ock ett kallbadhus, hvilka bägge nybyggnader blefvo färdiga under juni månad 1897. Till kallbadhuset leder en vinkelrätt mot stranden byggd, 740 meter lång och 3 meter bred brygga, hvilken fortsätter äfven bortom kallbadhuset och där avslutas med ångbåtsbryggan för persontrafik. Den alltjämt ökade resandefrekvensen vållade, att hotellarrendatorn hos direktionen gjorde framställning om uppbyggande af en särskild restaurationsbyggnad emellan de bägge hotellen, hvarigenom bland annat skulle vinnas den fördelen, att de rum i den äldsta hotellbyggnaden, hvilka hittills användts till matsal med mera, skulle kunna förändras till resanderum. Den 9 september 1897 beslöt direktionen att uppföra en restaurationsbyggnad, hvilken färdigbyggdes under åren 1897—1898. Vattenledning infördes i alla byggnaderna under år 1897. Maskiner för alstrande af värme och elektrisk belysning insattes i källaren under år 1899, hvarefter sålunda alla byggnaderna äro försedda med värmeledning och elektriskt ljus. Samma år påbörjades uppförandet af hotellbetjäningsbostaden, färdig år 1900.

Att bedöma, huru stor del af resandeinkomsten å Rättvik station belöper sig på den egentliga turisttraffiken, faller sig icke så lätt. Om man emellertid besinnar, att de tre stationer, som äro belägna inom Rättvik socken, äga trafikområden, som i afseende på den bofasta befolkningens närings- och lefnadsförhållanden äro analoga, och om man vidare tager hänsyn till folkmängdssiffrorna inom dessa respektive trafikområden, erhåller man vid en uträkning ifråga om inkomster af resandetraffiken vid dessa tre stationer för Rättvik station ett öfverskott, hvilket skulle kunna anses utgöra inkomsten af turisttraffiken. Att en beräkning kan grundas på detta antagande, vinner stöd i den omständigheten, att, innan det första turisthotellet år 1894 öppnades och då turisttraffiken var relativt obetydlig, resandeinkomsten för Rättvik station stod, jämförd med de bägge andra stationerna, i samma förhållande till folkmängdssiffrorna. Kan resandetraffiken sålunda fördelas i enlighet med ofvannämnda antagande, så skulle den egentliga turisttraffiken vid Rättvik station ha inbringat för bandelen Falun—Orsa under tioårsperioden 1895—1904 kronor 4 600 i medeltal per år, med mindre belopp under första åren af tioårsperioden och större under de senare åren, samt under fyraårsperioden 1905—1908 kronor 5 200 i medeltal per år. Härvid är dock medräknad, såsom ofvan nämnts, endast den inkomst, som tillfallit bandelen Falun—Orsa. Att äfven inkomsten för bandelen Gefle—Falun och likaså trafikerna å ångbåten Rättvik rönt inverkan af denna turisttrafik, torde vara själfklart. Hotellen i Rättvik användas emellertid rätt mycket såsom pensionat, i det att de resande i allmänhet bo där längre tider. Omsättningen af resande är sålunda därstädes icke så stor som på hotell i allmänhet.

Kostnaderna för turisthotellen hafva varit följande:

byggnadskostnaden för alla hus tillhörande hotellen.....	227 000 kronor
anskaffningskostnaden för inventarier.....	110 500 „
	Summa 337 500 kronor.



**JÄRNVÄGSHOTELLET I ORSA.**

Vid järnvägens slutpunkt i Orsa var så illa ställdt med bostäder för resande, att bolagets direktion den 17 december 1892 fann sig för-anlåten att besluta uppföra en hotellbyggnad därstädes. Man tog också för afgjort, att turisttrafiken härigenom skulle i afsevärd grad kunna dragas åt Orsa, hvilket emellertid endast i mindre mån hittills lyckats. Sedan anbud å byggnadens uppförande inkommit, visade det sig, att en byggnad af sten skulle blifva lika prisbillig som en af trä, hvadan direktionen beslutade uppföra byggnaden af sten. Arbetet påbörjades under våren 1893, och huset afsynades den 12 juli 1894. Sedermera hafva under åren 1898 och 1904 uppförts uthus med häststall samt en mindre byggnad, innehållande 2 betjäningsrum. Kostnaden för bolaget har utgjorts af:



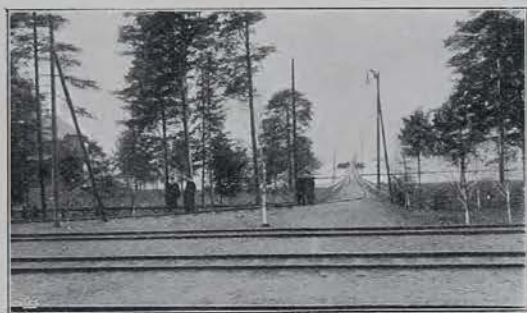
Järnvägshotellet i Orsa.

byggnadskostnaden för hotell med tillhörande byggnader .....	65 000 kronor
anskaffningskostnaden för inventarier .....	17 000 „

Summa 82 000 kronor.

**ÅNGBÅTEN RÄTTVIK.**

Enär ångbåtstrafiken å sjön Siljan under Falun—Rättvik—Mora banans första år, sådan den var anordnad af Ångbåtsaktiebolaget Österdalarna med anlöpande af Rättvik endast två dagar i veckan och på tider, som icke stodo i förbindelse med tågen, naturligtvis icke medförde något gagn för järnvägen, tog direktionen under september månad 1894 under ompröf-



Ångbåtsbryggan i Rättvik för persontrafik.

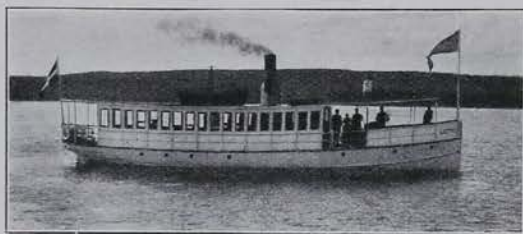


Ångbåtsbryggan i Rättvik för godstrafik.

ning, huruvida skäl icke skulle förefinnas att insätta egen ångbåt på sjön Siljan. Båten skulle i så fall göra dagliga turer mellan Rättvik och Leksand och stå i förbindelse med tågen till och från Falun. För öfrigt skulle den vara tillgänglig i Rättvik för lustresor. Att båten i och



för sig icke kunde vara en affär insågs, men man förmenade, att den skulle lämna ganska



Ångbåten Rättvik.

afsevärd indirekt vinst genom den ökade persontrafiken äfvensom genom någon godstrafik, som kunde blifva tillförd järnvägen. Vid sammanträde den 21 september 1894 beslöt direktionen anskaffa en däckad god ångbåt till ungefärligt pris af 22 000 kronor. Ångbåten Rättvik är byggd på O. A. Brodins skeppsvarf i Gefle och insattes på traden Rättvik—Leksand under juni månad 1895.



## PENSIONS KASSOR.



Frågan om att söka bereda personalen och dess familjemedlemmar förmånen af pension förekom första gången vid 1872 års ordinarie bolagsstämma, då dåvarande ordföranden i direktionen, förutvarande verkställande direktören i bolaget, grosshandlaren P. Murén gjorde framställning om att en pensionsinrättning för järnvägens tjänstemän och arbetspersonal skulle bildas samt lämpligt reglemente för en sådan anstalt upprättas. Bolagsstämman beslöt ock att uppdraga åt en kommitté, bestående af direktionens ledamöter och trenne andra per-

soner, att till nästa bolagsstämma uppgöra förslag till reglemente för dels en pensionsinrättning, dels en änke- och pupillkassa. Såsom en fond för pensionsinrättningen afsatte bolagsstämman samtidigt 10 000 riksdaler riksmünt. Till ordinarie bolagsstämman 1873 aflämnade kommitterade förslag såväl till reglemente för Gefle—Dala järnvägs pensionsinrättning som äfven till reglemente för Gefle—Dala järnvägs änke- och pupillkassa med därtill hörande tabellriskiska uppställningar och beräkningar. Bolagsstämman beslöt att antaga de i förslaget stadgade grunderna för såväl pensionsinrättningen som änke- och pupillkassan.

I sammanhang därmed beslöt bolagsstämman att till pensionsinrättningen afsätta för en gång ett belopp af 125 000 riksdaler riksmünt att tillsammans med förut för sagda ändamål anslagna medel med därå upplupen ränta utgöra en hos bolaget innestående fond, å hvars årliga behållning bolaget skulle allt framgent erlägga 5 procents ränta, räknadt från och med början af år 1873. För pensioneringens fullständiga utförande beviljades därjämte ett årligt bidrag, motsvarande de uti en af de åberopade tabellerna upptagna bidragen från delägarne och beräknadt till omkring 4 000 riksdaler riksmünt om året.

För att möjliggöra åstadkommandet af en änke- och pupillkassa beslöt bolagsstämman vid samma tillfälle att till nämnda kassa afstå redan inbetalda och därefter inflytande böter, ådömda järnvägspersonalen, äfvensom afkastningen af sådana Gefle—Dala järnväg tillhöriga, inom banområdet belägna jordstycken, hvilka icke vore till boställsjord upplåtna eller för trafikens skötsel eller annat allmänt behof erforderliga, likasom ock inkomster vid försäljning af sådana inom järnvägens område tillvaratagna men icke inom behörig tid återfordrade effekter och af sådant kvarliggande outlöst gods, som på grund af gällande trafikreglemente på offentlig auktion afyttrades. Därjämte beslöts att anslå ett årligt bidrag till kassan af den storlek, som erfordrades för att till 3 000 riksdaler riksmünt uppbringa, hvad som årligen inflöte af här ofvan uppräknade till kassan anslagna inkomster, de redan influtna bötesbeloppen dock däruti icke inräknade.



Slutligen beslöt bolagsstämman uppdraga åt kommitterade att uppgöra fullständigt utarbetade reglementen för oförmälda kassor i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de till bolagsstämman aflämnade förslagen samt att å bolagets vägnar hos Kungl. Maj:t söka nådig fastställelse därå.

Vid bolagsstämman 1874 anmälde kommitterade, att de, såväl med anledning af det ständigt och betydligt växlande förhållande, som rådde i afseende på aflöningsvillkoren, synnerligast för arbetspersonalen, som äfven på grund af den tillökning i tjänstemännens och arbetspersonalens antal, som blifvit nödvändig, funnit grunderna för pensioneringen icke fullt ändamålsenliga utan uppgjort förslag till ett nytt reglemente, i hvilket de pensionsberättigade vore fördelade i särskilda klasser med bestämda pensionsbelopp för hvarje klass. För dess genomförande fordrades emellertid, att bolaget utom förr beviljade anslag ytterligare anvisade för en gång ett belopp af 25 000 riksdaler riksmünt, samt att det årliga anslaget höjdes från 4 000 till 5 000 riksdaler riksmünt. Det nu afgifna förslaget till reglemente för Gefle—Dala järnvägs pensionsinrättning antogs i dess helhet äfvensom reglemente för Gefle—Dala järnvägs änke- och pupillkassa. Sålunda kunna både pensionsinrättningen och änke- och pupillkassan räkna sin tillkomst från bolagsstämman den 30 juni år 1874. Pensionskassan däremot äger bestånd först från och med år 1899.

#### GEFLE—DALA JÄRNVÄGS PENSIONSINRÄTTNING.

Enligt pensionsinrättningens första reglemente af den 30 juni 1874 var personalen i pensionshänseende, såsom ofvan nämnts, indelad i klasser, och de årliga pensionsbeloppen voro bestämda i förhållande till dels den klass, till hvilken befattningen var hänförd, och dels den pensionsberättigades antal tjänsteår. Det var sålunda i reglementet bestämdt, att efter 30 års tjänst, sedan sammanräknade lefnads- och tjänsteår uppgått till talet 95, skulle till exempel en stationsinspektör å första klassens station erhålla 1 150 kronor i årlig pension, en stationsbokhållare 450 kronor, en banvakt eller en stationskarl 300 kronor och en lokomotivputsare 250 kronor.

Under mars månad 1884 gjorde 35 tjänstemän i bolaget i skrifvelse till direktionen hemställan om att tillfälle måtte beredas personalen att genom egna inbetalningar till pensionsinrättningen kunna förskaffa sig högre pension, och att sålunda pensionsinrättningens fond skulle skiljas från bolagets räkenskaper, äfvensom att klassindelningen i reglementet skulle försvinna och pensionen utgå efter aflöningen. Denna tjänstemännens framställning hänsköts af direktionen utan någon dess behandling till bolagets revisorer af 1884 års räkenskaper. Revisorerna i sin ordning hemställde till ordinarie bolagsstämman den 27 juni 1885, att bolaget ville låta verkställa en utredning för att få kännedom om det kapitalbelopp, till hvilket pensionsinrättningens fond borde uppgå för att kunna uppfylla sitt ändamål, och erhöll direktionen af bolagsstämman i uppdrag att låta verkställa en sådan utredning.

Till ordinarie bolagsstämma den 10 juni 1886 förelåg denna färdig, utarbetad af lektor Walter Jochnick. Den visade, att pensionsinrättningens fond vid 1885 års slut hade en brist af i rundt tal 13 000 kronor, om personalen fördelades, såsom reglementet föreskref, i klasser



efter befattning, men om personalen däremot fördelades i klasser efter aflöning, utgjorde bristen 35 000 kronor. Lektor Jochnick ansåg klassindelning efter befattning vara olämplig och föreslog, att klasserna borde fördelas efter aflöning, samt anförde vidare, att han visst icke ville afråda bolaget från att öka sin frikostighet mot järnvägens personal, men att det syntes honom rådligast, att, om personalen ville genom egna bidrag tillförsäkra sig högre pension, än bolaget lämnade, detta borde ske oberoende af dåvarande pensionsinrättning, hvarjämte ett förslag till bestämmelser och en tabell för afgifter till en sådan kassa bifogades.

På grund af den gjorda utredningen, och då det visat sig, att pensionsbeloppen vid fördelning i klasser efter befattning varierade mellan 25 och 64 procent af aflöningen, hvaremot vid fördelning i klasser efter aflöning inom begränsade belopp pensionen skulle komma att variera mellan 33 och 50 procent, ville direktionen hos bolagsstämman förorda:

*att* klasserna bestämdes efter aflöning sålunda, att till exempel i 5:te klassen med aflöning från 1 500 till 2 300 kronor pensionen skulle utgå med 750 kronor, i 7:de klassen med aflöning från 900 till 1 200 kronor pensionen skulle utgå med 450 kronor och så vidare;

*att* järnvägens årliga påförande till pensionsinrättningens fond skulle ske efter andra af direktionen föreslagna grunder än dittills;

*och att* fondens ställning årligen skulle utredas.

I afseende på den af tjänstemännen gjorda framställningen att genom personalens egna tillskott till fonden vinna större pensionering kunde direktionen icke tillstyrka någon inblandning häraf i den af bolaget en gång öfvertagna pensioneringen, enär bolaget i så fall skulle få utbetala fondens godtskrifna kapital, i stället för att fonden nu endast var en bokföringsåtgärd.

Vid bolagets årsrevision, då revisorerna fingo del af utredningen och direktionens åsikt i frågan, biträdde de icke densamma utan framställde — dock utan detaljerad utredning — följande förslag till frågans lösning: 1) pensionsfonden godtskrifves till 450 000 kronor; 2) bolaget lämnar sin personal efter 30 tjänsteår pension med 50 procent af deras vid pensionstillfället innehafvande aflöning.

Direktionen framförde revisorernas förslag till bolagsstämman men förklarade därvid, att det för direktionen naturligtvis var omöjligt att ens närmelsevis uppgifva, huru stor den kontanta årliga utgiften i en framtid kunde blifva för pensioneringen. Häri låg sålunda en af direktionen afgifven reservation beträffande utgiftsökningen för pensioneringen. Bolagsstämman antog den 10 juni 1886 reglemente för Gefle—Dala järnvägs pensionsinrättning, uppgjort i öfverensstämmelse med revisorernas åsikt. Sålunda erhöll personalen år 1886 ett förbättrat pensionsreglemente, uppgjort utan att någon som helst utredning var gjord, huru detta reglemente i framtiden skulle komma att verka för bolaget.

Såsom var att vänta, stego bolagets pensioner till personalen år efter år. De ökades snabbt eller från kronor 4 500 år 1886 till kronor 43 000 år 1897.

På grund af *dels* osäkerheten om till hvilket högsta belopp pensionerna ur pensionsinrättningen framdeles skulle komma att uppgå, *dels* direktionens lifliga önskan att säkerställa pensionerna för bolagets personal, föranleddes direktionen att under november månad år 1898 vidtala professor And. Lindstedt att företaga utredning rörande kostnaden för pensioneringen af tjänstepersonalen.



Den af professor Lindstedt den 3 april 1899 aflämnade utredningen hvilade: 1) på beräkning af personalens aflöning vid 1898 års slut efter då gällande aflöningsreglemente; 2) på den förutsättningen, att dåvarande tjänstepersonals antal icke komme att ökas, och att dåvarande aflöningsreglemente icke komme att ändras; 3) på medelåldern vid antagandet; och visade, att den årliga pensionskostnaden för bolaget skulle efter 40 à 50 år blifva 107 000 kronor, hvilket motsvarade, efter år 1898 gällande aflöningsreglemente och utan någon som helst personalökning, en medelutgift af 85 600 kronor per år till ofvan angifna tid. Emellertid blef från och med år 1899 nytt aflöningsreglemente tillämpadt med för personalen betydligt högre aflöningsförmåner, hvilket ökade medelutgiften för pensioneringen till omkring 95 000 kronor per år under de närmaste 50 åren.

Utredningen föranledde direktionen att till ordinarie bolagsstämman 1899 göra hemställan, att bolagsstämman ville lämna direktionen i uppdrag att till nästa ordinarie bolagsstämma inkomma med utredning och förslag till nytt pensionsreglemente, grundadt likväl på den principen, att bolaget icke borde utsträcka sin pensionsförbindelse utöfver den dåvarande. Om pensionsprocenten ansågs böra höjas, var det förenadt med stora svårigheter att förändra pensionsinrättningen till en pensionskassa, enär hela personalen i så fall skulle göra inbetalningar för förhöjd pension och de betydliga retroaktivbelopp, som då måste affordras de äldre bland personalen, skulle verka afskräckande om icke rent af visa sig omöjliga att utgöra. Detta föranledde bildandet af en ny pensionskassa för alla dem, som blifvit ordinarie från och med nya aflöningsreglementets antagande eller år 1899, hvarom vidare omförmäles här nedan under rubrik "Gefle—Dala järnvägs pensionskassa".

Till ordinarie bolagsstämman den 16 maj 1900 föreslog direktionen alltså bildandet af denna nya pensionskassa för dem, som blifvit ordinarie från och med år 1899, äfvensom att den personal, som antagits i ordinarie tjänst före 1899, fortfarande skulle erhålla sin pension från pensionsinrättningen, men att denna sistnämnda personal emellertid skulle äga rättighet att ingå i den nya kassan för 10 procents pension och mot villkor, att hvar och en betalade sina afgifter själf. Bolagsstämman uppdrog åt en kommitté af 3 personer att granska förslaget. Sedan denna kommitté fullgjort sitt värf, antog extra bolagsstämman den 27 oktober 1900 förslaget, och pensionsinrättningen fortfor sålunda att fungera för alla, som antagits i bolagets ordinarie tjänst före år 1899.

Den 10 juli 1906 beslöt direktionen, utan att någon framställning därom gjordes från personalen, att från och med den 1 juli höja aflöningen för den lägre personalen, men föreskref samtidigt, att personal, som tillhörde pensionsinrättningen och sålunda komme i åtnjutande af pension med 50 procent af arfvode och inkvartering utan att därtill själf hafva bidragit, icke ägde påräkna pension å högre arfvode än i enlighet med dittills gällande aflöningsreglemente. Ordinarie bolagsstämman den 28 maj 1907 beslöt också sådan ändring i reglemente för Gefle—Dala järnvägs pensionsinrättning, som i direktionens cirkulär till personalen af den 10 juli 1906 nämnts.

Sedan bolaget emellertid afslutat aftal i aflöningsfrågan med all personal vid järnvägen, hvarigenom aflöningarne i allmänhet i högst afsevärd grad ökats, inkommo den 10 oktober 1907 representanter för vissa af Svenska järnvägsmannaförbundets afdelningar samt för Gefle—



Dala järnvägs kontorspersonalförening med framställning om vissa ändringar i gällande reglemente för Gefle—Dala järnvägs pensionsinrättning i syfte att få pensionsförmånerna i flera afseenden förbättrade äfvensom att få direktionens ofvannämnda beslut af den 10 juli 1906 och ordinarie bolagsstämmans den 28 maj 1907 fastställelse däruppå upphäfda. Härpå lämnade direktionen vederbörande det svar, att direktionen icke kunde biträda den af dem gjorda framställningen, men att tillfälle skulle beredas dem, som så önskade, att före 1908 års slut inträda i Gefle—Dala järnvägs pensionskassa för ett pensionsbelopp af en tiondedel af vederbörandes aflöning, därvid dock tjänsteinnehafvare hade att själfva vidkännas ifrågavarande afgifter, likväl icke upplupen ränta, som direktionen ville hos bolagsstämman föreslå, att bolaget skulle förbinda sig att erlägga. Ordinarie bolagsstämman den 29 maj 1908 godkände också direktionens hemställan att för den personal, som anmälde sig till inträde i Gefle—Dala järnvägs pensionskassa före den 1 januari 1909, erlägga upplupen ränta å ifrågakommande afgifter. Ingen af personalen har emellertid anmält sig till dylikt inträde.

Följande tablå visar Gefle—Dala järnvägs pensionsinrättnings verksamhet.

Under år	Nya pensionärer	Pensionärer vid årets slut	Utbetaladt pensionsbelopp under året	Under år	Nya pensionärer	Pensionärer vid årets slut	Utbetaladt pensionsbelopp under året	Under år	Nya pensionärer	Pensionärer vid årets slut	Utbetaladt pensionsbelopp under året	Under år	Nya pensionärer	Pensionärer vid årets slut	Utbetaladt pensionsbelopp under året
	antal	antal	kronor öre		antal	antal	kronor öre		antal	antal	kronor öre		antal	antal	kronor öre
1875	1	1	2 000	1883	1	9	3 044 25	1891	7	30	13 299	1900	4	69	47 025 01
1876	2	2	477	1884	—	8	3 024	1892	6	35	18 015 17	1901	3	70	44 678 67
1877	2	4	2 759 16	1885	—	8	3 025 25	1893	6	37	19 079 85	1902	7	74	52 728 25
1878	3	6	3 201 91	1886	3	10	4 510 50	1894	3	39	22 157 51	1903	5	73	55 428 42
1879	2	8	3 617 75	1887	5	12	4 773 83	1895	3	41	22 946 17	1904	12	82	58 647 66
1880	—	8	4 546	1888	10	18	8 056 83	1896	24	65	37 431 07	1905	13	87	64 034 83
1881	3	11	4 829	1889	3	21	9 210 25	1897	3	64	42 766 24	1906	8	86	66 283 08
1882	1	8	3 683 17	1890	7	24	9 855	1898	4	67	43 308	1907	8	88	66 594 33
								1899	5	71	46 287 49	1908	6	90	65 964 75

#### GEFLE—DALA JÄRNVÄGS ÄNKE- OCH PUPILLKASSA.

Vid sin afgång ur Gefle—Dala järnvägs direktion vid 1874 års bolagsstämma öfverlämnade grosshandlaren P. Murén såsom en gård af sin belåtenhet med den arbetspersonal, som under hans deltagande i direktionen varit hos bolaget anställd, en gåfva af 5 000 kronor, hvilket belopp skulle användas till inträdesafgifter för den vid järnvägen tjänstgörande betjäningpersonal, som vid den föreslagna änke- och pupillkassans trädande i verksamhet anmälde sitt inträde i densamma, och skulle möjligen blifvande öfverskott tillfalla kassan.

Järnvägsbolaget hade, såsom ofvan nämnts, vid bolagsstämman 1873 anslagit inkomsten af höskörd utefter banan, försäljning af tillvaratagna effekter, böter, annonseringar å stationerna m. m. att årligen öfverlämnas till en blifvande änke- och pupillkassa, och om dessa inkomster icke skulle uppgå till 3 000 kronor per år, hade bolaget åtagit sig att själf fylla beloppet.



Kassans kapitalbildning började sålunda redan år 1873, och reglementet antogs af bolagsstämman den 30 juni 1874, men det oaktadt vidtogos inga anstalter för kassans trädande i verksamhet förrän under hösten 1876, då cirkulär utgick till all personal med anmaning att teckna sig för inträde i kassan.

Från och med den 1 november 1876 kan kassans verksamhet dateras, och utgjordes det kapital, som kassan då ägde, af följande belopp:

P. Muréns gåfva med 5 procents ränta därå .....	5 598: 62
hvarifrån afgår inträdesafgiften för dem af järnvägens betjäning, som	
före den 1 november 1876 anmälde sig till medlemmar .....	4 986: 42   612: 20
af järnvägsbolaget anslagna inkomster till och med 1875 med 5 procents ränta därå	6 721: 57
	Kronor 7 333: 77

De viktigaste bestämmelserna i reglementet voro, *att* delägarnes årsafgifter skulle utgå med 3 procent af aflöningen, då inträdet skedde före fyllda 30 lefnadsår, och med en tiondedels procents förhöjning för hvartannat därefter fylldt år intill 40 år samt därefter en tiondedels procents förhöjning för hvarje fylldt år öfver 40 år, *att* pensionsberättigade voro den aflidnes änka, så länge hon lefde ogift och vore i besittning af medborgerligt förtroende, samt hvarje den aflidnes barn, som vore yngre än 18 år, *och att* pensionsbeloppet utgjorde 20 procent af medeltalet af aflöningen för de fem sista åren.

På grund af kassans små utgifter i början och relativt stora inkomster ökades kapitalbehållningen hastigt och hade efter 10 år eller vid 1886 års slut stigit till 157 413 kronor, hvilket föranledde revisorerna af 1886 års räkenskaper att väcka förslag om pensionens höjning från 20 till 30 procent. Detta förslag omfattades äfven af kassans församlade fullmäktige vid deras sammanträde den 11 juni 1887. De ansågo en sådan höjning önskvärd, såvida den kunde ske utan menlig inverkan på kassans fortfarande bestånd, och beslöto hos styrelsen hemställa om att låta verkställa beräkning härför. Professor R. Rubenson utförde den begärda uträkningen, och densamma visade, att ökning af en eller annan procent visserligen vore möjlig men ingalunda en ökning af 10 procent. Frågan föll denna gång men upptogs åter 1891, då styrelsen till fullmäktige gjorde framställning om att, då det visat sig, att den år 1887 befarade nedsättningen i räntefoten uteblifvit, att kassan fortfarande hastigt tillväxte — under de sista 5 åren med 70 000 kronor — samt att de utgående pensionerna ännu på åtskilliga år icke torde uppgå till så afsevärda belopp, fullmäktige för sin del ville besluta, att pensionerna måtte utgå med 25 procent af delägares vid dödstillfället innehafvande löneförmaner, och att förhöjningen måtte utgå från och med det kvartal, som infölle näst efter det, då beslutet blifvit af Gefle—Dala järnvägsaktiebolags bolagsstämma fastställdt, äfvensom att sagda höjning måtte tillgodokomma äfven förutvarande pensionstagare. Fullmäktige beslöto vid sitt sammanträde den 9 maj 1891 att till årets bolagsstämma hemställa dels om den föreslagna pensionsförhöjningen, dels att den aflidnes barn måtte komma i åtnjutande af pension intill fyllda 20 år. Denna framställning bifölls af årets ordinarie bolagsstämma, hvarjämte denna med anledning af Rättviksbanans tillkomst höjde bolagets årliga bidrag från 3 000 kronor till 4 500 kronor. År 1895 gjorde fullmäktige åter framställning om höjning af pensionen till 30 procent, men detta afstyrktes af styrelsen och afslogs af bolagsstämman år 1896, sedan ut-



redning öfver kassans ställning verkstälts af professor A. Lindstedt. Med anledning af att nytt aflöningsreglemente med betydligt förhöjda aflöningar tillämpades från och med år 1899, hvilket aflöningsreglemente äfven kräfdes åtskilliga ändringar i denna kassas reglemente, beslöt styrelsen under november månad år 1899 att sätta sig i förbindelse med professor A. Lindstedt för att erhålla dels nödiga beräkningar öfver kassans ställning efter det nya aflöningsreglementets tillkomst och dels hjälp vid affattandet af förslag till ändringar i reglementet för densamma. Då rätt betydande förarbeten måste göras för denna utredning, kunde professor Lindstedt icke aflämnas den förrän under september 1901. Uträkningen visade då, att kassan med det delägareantal och det aflöningsbelopp, som ifrågakommo under år 1900, hade en kapitalbrist af 157 000 kronor. Det fordrades därför, att järnvägsbolaget ökade sitt årliga bidrag till 10 780 kronor, hvilket i det närmaste motsvarade två tredjedelar af delägarnes afgifter, för att denna kapitalbrist skulle kunna försvinna. Styrelsen för kassan gjorde då framställning till järnvägsbolagets direktion med begäran om direktionsens tillstyrkan hos bolagsstämman, att det till änke- och pupillkassan från och med den 1 januari 1901 utgående årliga bidraget från järnvägsbolaget måtte utgöra två tredjedelar af delägarnes afgifter, och att bolagets bidrag måtte till kassan inbetalas månadsvis, samtidigt med det delägarnes afgifter erlades. Styrelsen för kassan motive-  
rade denna sin framställning med bland annat, *att*, ehuru de af-



Gefle—Dala järnvägs änke- och pupillkassas fastighet nr 63 i Gefle stads första kvarters första afdelning.

gifter, som delägarne erlade, och det bidrag, som bolaget utfäst sig att betala, från kassans början stodo i visst förhållande till hvarandra, denna proportion blifvit rubbad genom det ökade antalet delägare och den högre aflöningen, *att* man sålunda kunde antaga att, därest de bägge faktorerna — bolagets bidrag och delägarnes årsavgifter — hållits vid samma proportion, som vid början fastslagits, kassan icke behöft laborera med någon brist, *att* bolaget såsom den ena kontrahenten vid kassans bringande till stånd å bolagsstämman fastställt kassans reglemente och bestämt, att inträde i kassan var obligatoriskt för alla underlydande, *att* bolaget ensamt ägde rätt att öka personalens antal, *samt att* genom hvarje ökning af personalens antal äfven delägareantalet i kassan ökats, utan att bolaget på motsvarande sätt höjt sitt bidrag till kassan, hvadan, om icke förändrade förhållanden inträdde i afseende på kassans inkomster, kassan inom en ej aflägsen framtid vore urständsat att fullgöra sina åtagna förbindelser. Järnvägens direktion, hvilken fann de skäl, som anförts för en ökning af bolagets bidrag, fullgiltiga, beslöt hemställa hos bolagsstämman om bifall till styrelsens



framställning. Ärendet förevar vid bolagsstämman den 24 maj 1902, hvarvid stämman efter en längre öfverläggning beslöt i enlighet med kassans styrelses förslag, alltså att järnvägsbolagets bidrag skulle från och med 1 januari 1901 utgöra två tredjedelar af delägarnes afgifter. Däremot bortföll enligt det förnyade reglementets bestämmelser det hittills utgående anslaget af inkomsten för höskörd m. m., hvilka inkomster, som ofvan nämnts, ursprungligen inräknats i bolagets bidrag å respektive 3 000 och 4 500 kronor.

Då ordföranden i änke- och pupillkassan kapten C. F. Asker lämnade sin befattning som verkställande direktör i bolaget vid ordinarie bolagsstämman 1904, öfverlämnade han såsom gåfva till kassan 1 000 kronor med i gåfvobrevet uttalad önskan, att beloppet förvaltas af styrelsen såsom öfriga tillgångar under namn af "Ellen Askers julgåfvefond till barnen",



Gefle—Dala järnvägs änke- och pupillkassas fastigheter  
n:ris 60 och 61 i Gefle stads fjärde kvarter.

att halfva afkastningen utdelas den 23 december årligen till barn, tillhörande kassan, som styrelsen bestämmer, samt att andra hälften af afkastningen tillägges fonden.

På grund af en af ledamöterna i änke- och pupillkassans styrelse den 27 november 1907 gjord skriftlig hemställan, och sedan styrelsen för kassan lifligt uttalat sig för densamma samt järnvägsbo-

lagets direktion till framställningen lämnat sitt tillstyrkande, beslöt ordinarie bolagsstämman den 29 maj 1908, att de så kallade "diverse inkomster", som härflyta från försäljning af sådana inom järnvägens område tillvaratagna men icke inom behörig tid återfordrade effekter och af sådant kvarliggande outlöst gods, som på grund af gällande trafikreglemente på offentlig auktion afyttras, från annonsering och dylikt inom järnvägens område, från försäljning af gångbiljetter och å järnvägens expeditioner samlad makulatur, äfvensom från höskörd å sådan järnvägens jord, som icke är till boställsjord upplåten eller för järnvägens eget behof användes eller till enskilda personer eller järnvägens personal utarrenderats, samt slutligen inkomsten af tidningsförsäljning och chokolad- och karamellautomater skulle till änke- och pupillkassan från och med år 1908 öfverlämnas för att bilda en fond, ställd under styrelsens vård och benämnd "Gefle—Dala järnvägsaktiebolags gåfvofond", hvars ränteafkastning årligen skall användas till understöd åt pensionstagare eller förutvarande delägares afkomlingar, hvilka kunna vara i särskildt behof däraf.

Änke- och pupillkassan är ägare till tre fastigheter i Gefle, nämligen egendomarne n:r 63 i första kvarterets första afdelning samt n:ris 60 och 61 i fjärde kvarteret. Den förstnämnda egendomen är uppförd genom kassans försorg, och västra delen af densamma blef färdig för inflyttning den 1 oktober 1898 samt östra delen ett år därefter. De tvenne andra egendomarne har kassan under sommaren 1906 inköpt af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag. Efter inköpet hafva boningshusen emellertid blifvit betydligt reparerade och omändrade samt påbyggda med frontespisvåningar. Den 1 april 1907 voro de färdiga i sitt nuvarande skick och togos då i användning.



Änke- och pupillkassans utveckling klargöres af nedanstående tablå.

Un- der år	Nya del- ägare vid årets slut	Del- ägare vid årets slut	I n k o m s t e r						Nya pen- sio- närer vid årets slut	Pen- sio- närer vid årets slut	U t g i f t e r				Kapital- behållning vid årets slut							
			järnvägs- bolagets afgifter		del- ägarnes afgifter		räntevinst				summa	pensioner	omkost- nader	afskrifnin- gar		summa						
			kr.	öre	kr.	öre	kr.	öre									kr.	öre	kr.	öre		
1876	161	159	7 374	77	7 785	26	623	62	15 783	65	1	1	26	33	148	26	—	—	174	59	15 609	06
1877	37	187	2 976	22	8 692	67	1 473	92	13 142	81	3	4	481	83	10	—	—	—	491	83	28 260	04
1878	10	190	3 016	67	7 837	10	2 047	84	12 901	61	1	5	833	—	—	—	—	—	833	—	40 328	65
1879	8	191	2 763	62	7 536	13	2 783	83	13 083	58	2	7	992	—	—	—	—	—	992	—	52 420	23
1880	4	193	3 314	48	8 768	63	3 408	47	15 491	55	1	8	1 562	—	—	—	—	—	1 562	—	66 349	81
1881	9	196	2 495	85	8 124	22	4 227	47	14 847	54	2	10	1 562	—	5	40	—	—	1 567	40	79 629	95
1882	10	202	3 389	67	8 151	16	4 511	75	16 052	58	1	11	2 220	—	8	75	—	—	2 228	75	93 453	78
1883	8	204	2 624	88	8 489	60	5 748	24	16 862	72	1	12	2 446	50	4	75	—	—	2 451	25	107 865	25
1884	9	209	3 074	61	8 224	70	5 848	93	17 148	24	2	14	2 785	—	20	—	—	—	2 805	—	122 208	49
1885	6	212	2 514	60	8 848	42	7 160	05	18 523	07	1	14	3 044	33	14	—	—	—	3 058	33	137 673	23
1886	18	225	6 176	20	9 391	65	7 543	04	23 110	89	2	16	3 366	—	5	—	—	—	3 371	—	157 413	12
1887	5	228	3 000	—	8 707	36	8 495	20	20 202	56	1	17	3 246	—	7	25	—	—	3 253	25	174 362	43
1888	5	232	3 000	—	8 650	97	8 692	57	20 373	54	2	18	3 744	—	20	25	—	—	3 764	25	190 971	72
1889	21	246	3 000	—	9 252	55	9 576	51	21 829	06	3	21	4 487	—	1) 821	70	—	—	5 308	70	207 492	08
1890	50	292	3 000	—	11 403	42	10 829	67	25 233	09	2	23	5 039	—	16	65	—	—	5 055	65	227 669	52
1891	30	319	4 500	—	12 054	46	10 695	70	27 250	16	1	23	6 582	25	56	85	—	—	6 639	10	248 280	58
1892	40	355	4 500	—	12 656	82	12 353	07	29 509	89	1	24	7 190	—	42	—	2) 2 500	—	9 732	—	268 058	47
1893	24	371	4 500	—	13 213	70	13 396	55	31 110	25	2	25	7 430	—	78	50	—	—	7 508	50	291 660	22
1894	24	392	4 500	—	15 166	95	13 944	27	33 611	22	4	28	8 391	75	25	05	—	—	8 416	80	316 854	64
1895	19	409	4 500	—	15 227	50	13 448	75	33 176	25	1	29	8 865	—	164	25	2) 2 205	—	11 234	25	338 796	64
1896	29	433	4 500	—	16 233	22	16 163	62	36 896	84	3	30	8 992	92	59	50	—	—	9 052	42	366 641	06
1897	17	439	4 500	—	15 704	81	16 107	50	36 312	31	2	31	9 421	25	84	50	—	—	9 505	75	393 447	62
1898	39	467	4 500	—	17 748	50	16 893	72	39 142	22	5	36	10 085	92	1) 1 770	32	—	—	11 856	24	420 733	60
1899	24	482	4 500	—	20 400	36	19 994	51	44 894	87	4	39	12 956	75	117	65	—	—	13 074	40	452 554	07
1900	31	501	4 500	—	19 127	98	23 973	73	47 601	71	6	40	14 083	08	439	10	—	—	14 522	18	485 633	60
1901	20	511	4 500	—	19 311	80	22 841	46	46 653	26	3	42	14 061	50	1) 1 308	75	—	—	15 370	25	516 916	61
1902	6	501	21 300	40	19 388	78	10 367	25	51 056	43	3	44	14 924	58	271	72	2) 25 737	88	40 934	18	527 038	86
1903	8	483	12 473	39	18 182	69	15 539	90	46 195	98	4	46	15 682	—	302	72	2) 11 492	14	27 476	86	545 757	98
1904	17	494	12 703	84	18 975	55	20 012	15	51 691	54	3	47	17 308	25	249	61	—	—	17 557	86	579 891	66
1905	17	496	12 587	04	18 871	71	22 865	22	54 323	97	7	54	18 930	25	315	60	2) 4 085	54	23 331	39	610 884	24
1906	24	505	17 490	08	26 235	18	24 076	01	67 801	27	3	57	20 345	25	377	34	—	—	20 722	59	657 962	92
1907	32	525	28 282	12	42 423	21	29 732	97	100 438	30	6	60	21 020	42	532	40	2) 10 549	79	32 102	61	726 298	61
1908	17	537	16 407	21	24 610	89	29 230	50	70 248	60	1	61	21 886	08	956	55	—	—	22 842	63	773 704	58

1) Härin ingår kostnaden för verkställda matematiska beräkningar för pensionsförhöjningar. 2) Afskrifning å för högt betalda obligationer. 3) Afskrifning å kassans husbyggnader.

#### GEFLE-DALA JÄRNVÄGS PENSIONS KASSA.

Frågan om ett lämpligare ordnande af personalens pensionering, än hvad pensionsinrättningen i en framtid kunde åstadkomma, hade vid flera tillfällen bragts på tal bland personalen, och, såsom ofvan nämnts, hade åtskilliga tjänstemän i bolaget redan under år 1884 hos bolagets direktion anhållit om att genom egna inbetalningar till pensionsinrättningen kunna få



förskaffa sig bättre pensionsvillkor, hvilken framställning likväl af ordinarie bolagsstämman 1886 afslogs, sedan bolagsstämman emellertid beslutat vissa förbättringar i pensionsinrättningens reglemente.

Då det emellertid år efter år visade sig, att de ur pensionsinrättningen utgående pensionerna snabbt ökades, beslöt direktionen under november 1898 anmoda professor A. Lindstedt att verkställa utredning i fråga om kostnaden för pensioneringen af tjänstepersonalen vid järnvägen. Denna utredning visade, att den årliga pensionskostnaden med det aflöningsreglemente och de aflönings- och befordringsförhållanden, som gällde 1898, framdeles skulle uppgå till omkring 20 procent af aflöningssumman. Då aflöningsförhållandena emellertid visade tendens till stegring och pensionsbeloppen sålunda alltjämt komme att ökas, föranleddes direktionen, som funnit de berörda omständigheterna påkalla särskild uppmärksamhet, att för ordinarie bolagsstämman år 1899 framhålla lämpligheten af att grunda en särskild pensionskassa, skild från bolagets tillgångar och förvaltd af egen styrelse i likhet med hvad förhållandet var med änke- och pupillkassan. Direktionen meddelade därvid äfven, att en stor mängd af personalen, som genom utsändt cirkulär blifvit satt i tillfälle yttra sig härom, inkommit med uppgift om att de voro lifligt intresserade för frågans ordnande på ofvannämnda sätt och icke obenägna att genom egna bidrag få pensionerna höjda. Bolagsstämman tog direktionens framställning under ompröfning och beslöt enhälligt att lämna direktionen i uppdrag att till nästa bolagsstämma inkomma med utredning och förslag till en ny pensionskassa för personalen.

De beräkningar, som uppgjordes i denna fråga, visade, att för att vinna ett pensionsbelopp af 60 procent af aflöningen erfordrades inbetalning af 6,6 procent af den aflöning, som erhöles vid antagandet, och att ofvannämnda procent skulle utgå från inträdet i första ordinarie tjänst och intill dess lefnads- och tjänsteår tillsammans utgjorde talet 95, men att vid skeende befordran eller aflöningsförhöjning denna afgiftsprocent icke längre var tillräcklig, enär afgiften för den vunna tillökningen i pensionsrätten icke var erlagd under lika lång tid som för den första pensionen, hvadan sålunda rätt höga retroaktivbelopp vid hvarje aflöningsförhöjning erfordrades.

Det af direktionen åsyftade pensionsförslaget gällde, att personalens årsavgifter skulle utgå med 3 procent af enhvar tillkommande aflöning, och att vid aflöningsförhöjningar i retroaktivavgift skulle under en månad erläggas skillnaden mellan den förra och den nya aflöningen. Öfriga nödiga bidragsbelopp skulle af bolaget erläggas och dessa belopp utgå i enlighet med de uträknade tabeller, som voro fogade vid reglementsförslaget.

Det uppgjorda förslaget behandlades af ordinarie bolagsstämman den 16 maj 1900, hvarvid bolagsstämman med hänsyn till ärendets synnerliga vikt ansåg det vara nödvändigt, att förslaget, innan det antoges, underkastades så allsidig granskning som möjligt. Därför beslöts att uppdraga åt en kommitté af tre personer att granska förslaget, med rätt för kommitterade att därvid tillkalla sakkunnigt biträde, och uttalade bolagsstämman, att utredningen borde vara verkställd så tidigt, att ärendet åter kunde förekomma å extra bolagsstämma å hösten. Kommitterade tillstyrkte i skrifvelse af den 19 september 1900 förslaget i dess helhet, allenast med den ändring, att för rätten till inträde i pensionskassan måtte fastställas en viss åldersgräns. Extra bolagsstämman den 27 oktober 1900 antog därpå reglementet med kommitterades ändringsförslag att gälla retroaktivt för den personal, som antagits till ordinarie tjänst från och med



den 1 januari 1899. Men då den före år 1899 i ordinarie tjänst antagna personalen genom cirkulär inbjöds att inträda i denna kassa mot erläggande af månadsavgifter, som skulle berättiga till erhållande af en fyllnadspension, utgörande 10 procent af den aflöning, som af vederbörande vid afskedstagandet innehades, anmälde sig endast fyra personer af dessa till inträde i pensionskassan.

Af följande tabell belyses pensionskassans ställning.

Under år	Nya delägare	Delägare vid årets slut	Inkomster								Utgifter		Kapitalbehållning vid årets slut	
			järnvägsbolagets avgifter		delägarnes avgifter		räntevinst		summa		omkostnader			
			kronor	öre	kronor	öre	kronor	öre	kronor	öre	kronor	öre	kronor	öre
1899—1900	53	52	31 907	65	2 090	31	1 692	65	35 690	61	325	30	35 365	31
1901	23	70	11 077	37	2 707	41	2 297	70	16 082	48	159	80	51 287	99
1902	6	70	9 783	20	3 154	32	3 142	17	16 079	69	69	36	67 298	32
1903	8	74	8 771	38	3 335	28	3 527	12	15 633	78	109	70	82 822	40
1904	17	88	10 476	07	3 872	82	4 497	41	18 846	30	45	—	101 623	70
1905	17	100	9 881	07	<sup>1)</sup> 3 494	67	5 425	56	18 801	30	64	72	120 360	28
1906	24	118	21 131	98	5 521	81	6 964	57	33 618	36	52	—	153 926	64
1907	32	147	46 231	47	8 969	56	9 294	42	64 495	45	284	07	218 138	02
1908	17	161	14 594	15	7 295	19	12 088	91	33 978	25	210	35	251 905	92

<sup>1)</sup> Efter afdrag af återbetalda avgifter till en f. d. delägare.



## TRAFIKSAMMANSLUTNINGEN.



Under de sista dagarna af februari månad 1908 anlände till direktionen från grosshandlaren William Olsson i Stockholm, hvilken såsom representant för ett konsortium redan under mars månad 1907 hade förvärfvat tre åttondelar af aktierna i Gefle—Dala järnvägsaktiebolag och underhandlat med Gefle stad om stadens köp af denna aktiestock, följande skrifvelse: "Till styrelsen för Gefle—Dala järnvägsaktiebolag. Såsom representant för ett konsortium, som innehar 19 500 aktier i Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, får jag vördsamt anhålla, att styrelsen ville sammankalla till extra bolagsstämma att utse personer med uppdrag att underhandla med Bergslagens järnvägsaktiebolag om eventuell utarrendering af Gefle—Dala järnväg med underlydande järnvägar till Bergslagens järnvägsaktiebolag. Stockholm den 28 februari 1908. William Olsson." Direktionen beslöt att utlysa extra bolagsstämma för behandling af i skrifvelsen väckta förslag att hållas i Gefle onsdagen den 18 mars 1908 kl. 6 e. m. Å denna stämma beslutades med 19 201 röster mot 6 293 — aktiernas antal var sedan december 1907 fördubbladt — att Gefle—Dala järnvägsaktiebolag skulle upptaga underhandlingar med Bergslagens järnvägsaktiebolag om arrendering af banan.

Omedelbart efter förenämnda extra bolagsstämma uppgjorde emellertid konsortiet, som ytterligare förvärfvat något mera än 4 500 aktier, köpeaftal med Bergslagens järnvägsaktiebolag, hvarigenom detsamma blef ägare till något öfver 24 000 aktier i Gefle—Dala järnvägsaktiebolag. Härigenom hade Bergslagens järnvägsaktiebolag förvärfvat något mer än halfva aktiekapitalet i bolaget och hade sålunda absolut majoritet därinom.

Samtidigt härmed hade underhandlingar pågått mellan Bergslagens järnvägsaktiebolag och Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag om dessa båda bolags sammanslutning i trafikafseende, och en preliminär öfverenskommelse härom hade dem emellan träffats.

Sedan sålunda Bergslagens järnvägsaktiebolag förvärfvat aktiemajoriteten i Gefle—Dala järnvägsaktiebolag och, såsom ofvan nämnts, med Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag träffat villkorligt aftal om gemensam trafikförvaltning enligt skriftligen uppgjorda grundbestämmelser, påyrkade detsamma, att Gefle—Dala järnvägsaktiebolag måtte för sina banor ansluta sig till samma aftal, och hemställde i sådant syfte, att Gefle—Dala järnvägs direktion måtte bemyndiga lämpliga personer att med delegerade från Bergslagens järnvägsaktiebolags och Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolags styrelser uppgöra förslag till grundbestämmelser om gemensam trafikförvaltning, hvilket förslag därpå



borde föreläggas extra bolagsstämma med Gefle—Dala järnvägsaktiebolag, som skyndsamt för ärendets behandling måtte utlysas. Till representanter utsågos verkställande direktören John Johnson, vice häradshöfdingen Gust. Sandström och kamreraren B. Hagberg. Underhandlingarne ägde rum i Stockholm under början af april 1908, hvarvid förut omnämnda grundbestämmelser antogos att ligga till grund för öfverenskommelses uppgörande.

Extra bolagsstämma den 27 april 1908 bemyndigade direktionen att med de tvenne ofvan nämnda järnvägsaktiebolagen träffa bindande aftal om gemensam trafikförvaltning. Ordinarie bolagsstämman den 29 maj 1908 bekräftade detta åt direktionen gifna bemyndigande.

Under september månad 1908 uppgjordes i Stockholm på anmodan af verkställande direktören af utsedde kommitterade från de tre bolagen, nämligen från Bergslagernas järnvägar bandirektören kapt. H. Bernhardt, från Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar trafikdirektören kapt. H. Swartling och från Gefle—Dala järnvägar kamreraren B. Hagberg förslag till öfverenskommelsen ifråga.

Å gemensamt sammanträde i Stockholm den 17 oktober 1908 mellan delegerade från de trenne järnvägsbolagens styrelser företogs granskning af det sålunda upprättade förslaget till öfverenskommelse, hvarefter detsamma öfverlämnades till hvarje järnvägsaktiebolags styrelse för vidare behandling. Den 9 november antogs detsamma af styrelsen för Bergslagernas järnvägsaktiebolag samt den 19 november af styrelsen för Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag och af direktionen för Gefle—Dala järnvägsaktiebolag. Sistnämnda dag underskrefs i Stockholm öfverenskommelsen af de tre järnvägsaktiebolagens styrelser.

Öfverenskommelsen har följande lydelse:

*“Öfverenskommelse*

*mellan Bergslagernas järnvägsaktiebolag (B. J.), Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag (S. V. B. J.) och Gefle—Dala järnvägsaktiebolag (G. D. J.) om gemensam trafikförvaltning af de järnvägar, som af de tre bolagen trafikeras.*

I ändamål att genom de olika järnvägarnas sammanförande för gemensamt begagnande under en trafikförvaltning, benämnd "Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gefle" (Tfv. G. S. G.), åstadkomma förbättrade trafikanordningar och mera rationell trafikskötsel för järnvägarna såsom en helhet, ledande till såväl höjning af inkomsterna som minskning af utgifterna, har mellan de tre bolagen träffats öfverenskommelse om gemensam trafikförvaltning på nedannämnda villkor under en tid af fem år, räknad från och med den 1 januari 1909.

Öfverenskommelsen omfattar följande järnvägslinjer jämte till desamma ledande bispår:

<i>Bergslagernas järnvägar:</i>		Engelsberg—Kärrgrufvan .....	18 km.	
Göteborg—Falun .....	478 km.	Norberg—Klackberg .....	5 "	
Daglösen—Filipstad .....	8 "	Spånga—Riddersvik .....	6 "	476
Alfhem—Lilla Edet .....	15 "			
	501			
<i>Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar:</i>		<i>Gefle—Dala järnvägar:</i>		
Stockholm—Tillberga—Köping och		Gefle—Falun .....	92 km.	
Tillberga—Engelsberg .....	196 km.	Falun—Orsa, Mora Noret—Mora .....	104 "	
Engelsberg—Vansbro .....	147 "	Mora—Elfdalen .....	41 "	
Tillberga—Sala .....	28 "	Falun—Björbo .....	70 "	
Ramnäs—Kolbäck .....	27 "	Gefle—Fredriksskans .....	3 "	310
Enköping—Heby—Runhällen .....	49 "			
				Summa kilometer 1 287

§ 1.

*Mom. 1.* Trafikförvaltningen, som i enlighet med denna öfverenskommelses bestämmelser äger å de särskilda bolagens vägnar besluta och handla i afseende å järnvägarnas drift och underhåll, handhafves af ett trafik-



utskott, bestående af två därtill befullmäktigade ledamöter med två suppleanter från hvar och en af de tre bolagens styrelser samt en verkställande direktör.

*Mom. 2.* Trafikutskottet utser inom sig ordförande och vice ordförande.

*Mom. 3.* Verkställande direktören, som skall vara bosatt i Stockholm, väljes efter förslag af trafikutskottet af de respektive bolagen i föreskrifven ordning med ett års ömsesidig uppsägning. Till verkställande direktör för åren 1909—1911 är utsedd direktören J. D. Simonsson.

*Mom. 4.* Intilldess verkställande direktör blifvit utsedd, så ock vid förfall för verkställande direktören förordnar trafikutskottet, huru med tjänstens handhavande skall förfaras.

### § 2.

*Mom. 1.* Trafikutskottet sammanträder vid påfordran af verkställande direktören eller någon annan dess ledamot på tid och ort, som af tjänstgörande ordföranden bestämmes. I ordförandens och vice ordförandens frånvaro föres ordet af därtill för tillfället vald ordförande. Ordinarie ledamot från ett bolag kan ersättas endast genom suppleant från samma bolag. Protokoll skall vid sammanträdet föras och, på sätt trafikutskottet närmare bestämmer, justeras senast inom åtta dagar efter sammanträdet. Afskrift af trafikutskottets protokoll skall omedelbart tillställas respektive bolags styrelser.

*Mom. 2.* Inom trafikutskottet äger hvarje ledamot en röst, dock att för besluts giltighet fordras, att verkställande direktören samt en fullmäktig för hvar och ett af de tre bolagen skola vara om beslutet ense. I frågor, som röra verkställande direktören eller hans tjänst, erfordras dock ej verkställande direktörens samtycke till beslutet.

Om sådan pluralitet, som här ofvan nämnts, icke ernås, hänskjutes frågan till respektive bolags styrelser. I händelse styrelserna stanna i olika beslut, skall frågan, därest den icke rör ämnen, som omförmålas i § 1 eller § 5 mom. 4, hänskjutas till skiljemän i enlighet med bestämmelserna i § 20.

### § 3.

*Mom. 1.* För trafikutskottet skall af hvar och en af de tre bolagens styrelser utfärdas fullmakt att å respektive bolags vägnar handhafva förvaltningen af bolagens järnvägar i de fall och på sätt denna öfverenskommelse bestämmer.

*Mom. 2.* Skriftlig afhandling, som trafikutskottet ingår, må undertecknas med "Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gefle" af den eller dem bland trafikutskottets medlemmar, som utskottet därtill utsett.

### § 4.

*Mom. 1.* I den gemensamma trafikförvaltningen skola anses ingå järnvägarna i befintligt skick med personal, bana och husbyggnader, däri inbegripna respektive bolag tillhöriga hotellbyggnader inom järnvägarnas område, äfvensom sådana anordningar, hvilka för trafikens höjande å respektive banor redan finnas föranstaltade, rullande materiel, inventarier och materialier.

*Mom. 2.* Vidkommande personalen skall gälla, att enivar bibehålles i tjänst i enlighet med de mellan respektive bolag och deras personal gällande aftal, likväl med rättighet för trafikutskottet att, såvida icke aftalen däremot lägga hinder, förflytta personal till hvilken tjänstgöringsplats som helst vid järnvägarna. Vid denna öfverenskommelses slut skall emellertid den personal, som tillhört respektive bolag före sammanslutningen, fortfarande tillhöra samma bolag, oafsedt vid hvilken järnväg densamma då tjänstgör.

*Mom. 3.* Så snart ske kan efter 1909 års ingång, skall vid denna öfverenskommelse fogas förteckning öfver järnvägarna med bolagen tillhörande egendomar och jordområden, rullande materiel, inventarier och materialier med angifvande af anskaffningskostnaden, hvarefter respektive bolag i räkenskaperna godtgöras för materialierna efter ursprunglig kostnad.

### § 5.

*Mom. 1.* Alla inkomster — likväl med undantag af hvarje bolags egna räntor och inflytande aktieutdelningar — uppbäras af trafikutskottet, som jämväl bestrider alla utgifter för drift och underhåll äfvensom för sådana förändringar af bana med byggnader och anläggningar samt rullande materiel, hvilka icke äro af natur att öka kapitalvärdet.

*Mom. 2.* Uppkommande nettobehållning fördelas efter förhållandet mellan nettoinkomsterna på samtliga ifrågavarande banor för åren 1904—1907 sålunda, att under femårsperioden 1909—1913 erhåller B. J. 51,0 procent, S. V. B. J. 25,2 procent och G. D. J. 23,8 procent.

*Mom. 3.* Skulle under aftalstiden arrendet för någon i denna öfverenskommelse ingående järnvägslinje upphöra eller ock ny järnvägslinje tillkomma till den gemensamma förvaltningen eller ansluta sig till därtill hörande bana, skall särskildt aftal angående eventuell förändring af nettoinkomstens fördelning träffas mellan bolagens styrelser.

*Mom. 4.* I händelse under aftalstiden försäljning till statsverket af någon af de i denna öfverenskommelse



berörda järnvägar skulle komma till stånd, skall genom nytt aftal bestämmas, om afveckling skall ske i den ordning § 19 stadgar eller om ny fördelning af nettoinkomsten skall företagas. Därest enighet mellan respektive styrelser icke kan därvid uppnås, skall afveckling äga rum.

## § 6.

Därest under aftalstiden omständigheter skulle tillkomma, hvilka väsentligen förändra driftkostnaden för någon af banorna, däri äfven inbegripen eventuell ökning i nu utgående omkostnader för Stockholms centralstation och norra station, skall vederbörlig ändring af nettoinkomstens fördelning ske.

## § 7.

Till trafikutskottet inflytande medel skola, i den mån de icke omedelbart erfordras för täckande af utgifter, genast insättas i bank och endast i mån af behof därifrån uttagas.

## § 8.

I afräkning å nettobehållningen för året skall trafikutskottet i medlet af hvarannan månad till respektive bolags kassor inleverera influtna belopp i den mån de äro disponibla. Slutafräkning för året skall vara verkställd före den 20 februari nästföljande år.

## § 9.

*Mom. 1.* Erforderliga nyanläggningar och nyanskaffningar, däri jämväl inbegripna utvidgningar och förbättringar, som anses öka banornas kapitalvärden, äfvensom anskaffande af grustag och inventarier, erforderliga för någon banas särskilda behof, skola efter förslag af trafikutskottet beslutas och bekostas af vederbörande bolag.

*Mom. 2.* När rullande materiel anses vara uttjänt och böra slopas, skall af trafikutskottet meddelande därom lämnas vederbörande bolag, som i mån af behof ersätter den materiel, som sålunda slopas.

*Mom. 3.* Beträffande nyanskaffning af rullande materiel skola på förslag af trafikutskottet lokomotiv och personvagnar anskaffas af det bolag, å hvars banor sådan materielförstärkning visat sig erforderlig, och godsvagnar anskaffas af hvarje bolag i förhållande till ökningen i antal godsvagnaxelkilometer å dess banor, detta dock först sedan nu beräknad brist af 135 godsvagnar af vanliga typer vid behof fyllts i proportion 59 af B. J., 50 af S. V. B. J. och 26 af G. D. J.

*Mom. 4.* Underlåter styrelse att verkställa nyanskaffning eller nyanläggning, som i denna paragraf afses och af trafikutskottet föreslagits, skall frågan hänskjutas till skiljemäns afgörande enligt § 20.

## § 10.

Utom de i § 9 omnämnda utgifter skall hvarje bolag för sig vidkännas egna omkostnader, såsom räntor, bidrag till pensionsinrättningar och understöd, kostnader för styrelse och revision, skatter, brandskada, olycksfallsersättningar och dylikt. Dock skola bidrag till respektive pensionskassor för personal, som får sin verksamhet anvisad direkt vid de gemensamma kontrollkontoren och statistiska kontoren, hvarom i § 11 här nedan förmäles, eller vid de kontor, som dessutom för den gemensamma förvaltningen kunna komma att anordnas, utgå af de gemensamma inkomsterna. I fråga om pensionsavgifter för den personal, som får sin verksamhet förlagd vid annat i denna öfverenskommelse deltagande bolags järnvägsförvaltning än det bolags, vid hvilken densamma är anställd, skola pensionsavgifterna betalas af förstnämnda bolag.

## § 11.

De nu vid de olika järnvägarna befintliga administrativa byråerna bibehållas med undantag af kontrollkontoren och statistiska kontoren, hvilka sammanföras till gemensamma kontor för de samverkande järnvägarna och förläggas i Göteborg. Arbetsordning för de administrativa byråerna skall utfärdas af trafikutskottet.

## § 12.

I fråga om antagning, befordran och entledigande af personal eller förflyttning af sådan från en af de i öfverenskommelsen ingående banorna till en annan, så ock beträffande personalens lönevillkor uppgöres förslag af trafikutskottet, hvarefter frågan hänskjutes till bolagens styrelser.

## § 13.

*Mom. 1.* Förslag till taxa för transporter å respektive järnvägar skall inom af Kungl. Maj:t föreskrifven tid upprättas af respektive bolags styrelser och, sedan förslaget blifvit granskadt af trafikutskottet, underställas Kungl. Maj:ts pröfning.

*Mom. 2.* Nedsättningar i de af Kungl. Maj:t fastställda taxor må af trafikutskottet göras.





*Aug. Wikander*



*C. A. Dalin*



*L. Bengtson*



*Oscar Andersson*



*J. W. Lundström*

Ledamöterna i bolagets nuvarande direktion.



## § 14.

Under den tid denna öfverenskommelse gäller må intet af bolagen i andra fall än i § 5 mom. 3 och 4 bestämmas utan trafikutskottets särskilda medgifvande afhända sig något, som kan anses vara af väsentligt behof för trafiken och dess utveckling.

## § 15.

Alla transporter, afsedda för någon banas eget behof, verkställas fraktfritt.

## § 16.

*Mom. 1.* Trafikutskottets räkenskaper skola årligen för kalenderår sammanföras i fullständigt bokslut, som skall vara verkställt senast den 1 mars påföljande år.

*Mom. 2.* Trafikutskottet åligger att månatligen tillställa respektive bolags styrelser dels trafikrapporter samt dels boksluts- och kassarapporter.

## § 17.

Revision af trafikutskottets förvaltning och räkenskaper sker genom de respektive bolagens revisorer.

## § 18.

Arvodet till verkställande direktören skall utgå af de gemensamma inkomsterna till belopp, som trafikutskottet bestämmer.

## § 19.

När öfverenskommelsen upphör, skola då befintliga materialier af bolagen öfvertagas efter aftal, som därvid träffas. Afräkning och likvidation skall då ske, hvarvid till grund läggas de förteckningar, som omförmälas i § 4 mom. 3. Afvecklingen, som ombestyres af trafikutskottet, skall vara avslutad senast ett år efter det öfverenskommelsen för öfrigt upphört.

## § 20.

*Mom. 1.* Därest enighet mellan bolagen icke skulle ernås i frågor, som blifvit hänskjutna till de respektive bolagens styrelser, eller eljest tvist på grund af denna öfverenskommelse — äfven under afvecklingstiden — skulle uppstå, får tvistefrågan icke dragas inför domstol, utan skall afgöras af tre skiljemän, nämligen: f. d. öfverdirektören Axel Rudolf Corin, öfversten Fredrik Wilhelm Hansen och f. d. justitierådet Johannes Hellner.

*Mom. 2.* Till suppleanter för skiljemännen äro utsedda: distriktschefen majoren Fredrik Enblom, majoren Carl Wilhelm Jung och vice häradshöfdingen Adolf Hjalmar von Sydow, hvilka anses som suppleanter: Jung för Corin, Enblom för Hansen och von Sydow för Hellner samt förty vid förfall för ordinarie skiljeman i första hand inkallas i öfverensstämmelse härmed.

*Mom. 3.* Möter hinder för så många af skiljemännen och deras suppleanter, att sammanlagda antalet icke uppgår till tre, utser Svenska järnvägsföreningens styrelse den eller de skiljemän, som erfordras.

*Mom. 4.* Vid skiljemännens sammanträden äger hvarje bolag närvara och utföra sin talan.

Stockholm den 19 november 1908.

## BERGSLAGERNAS JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

*Aug. Wijkander.*

*G. B. A. Holm. Gust. Lagerbring. Emil Fischer. A. E. Seaton.*  
*Richard Ossbahr. Justus A. Waller. Carl Aug. Kjellberg.*

## FÖR STOCKHOLM—VÄSTERÅS—BERGSLAGENS NYA JÄRNVÄGS AKTIEBOLAG.

*Rich. Åkerman.*

*Richard Ossbahr. Abel Bergman. Matths Falk.*  
*John Karlsson. Carl Schnell. Carl Taube.*

## GEFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

*C. W. Berggren.*

*Aug. Wijkander. G. B. A. Holm.*  
*Oscar Flensburg. J. D. Simonsson.*



Genom denna öfverenskommelse, som är träffad för en tid af fem år, räknad från och med den 1 januari 1909, hafva sålunda ofvannämnda tre järnvägsaktiebolag beslutat att sammanföra de olika järnvägarna för gemensamt drifvande under en trafikförvaltning, benämnd *Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gefle*, för att därigenom åstadkomma förbättrade trafikanordningar och en mera rationell trafikskötsel af järnvägarna såsom en helhet, hvilket skall leda till såväl höjning af inkomsterna som minskning af utgifterna.

Den trafiksammanslutning, som sålunda skett, och hvilken Gefle—Dala järnvägar efter 1908 års slut tillhöra, måste ur trafiksynpunkt anses fördelaktig. Det är ock att hoppas och antaga, att densamma skall lända icke blott järnvägsaktiebolaget utan äfven de invid järnvägslinjen liggande samhällena och deras näringslif till båtad.



## MINNESFESTEN.



Med anledning däraf, att tisdagen den 13 juli 1909 femtio år förflutit, sedan järnvägen mellan Gefle och Falun öppnades för allmän trafik, skall en minnesfest denna dag äga rum i Gefle. Den firas dels med en högtidlighet i Gefle Hel. Trefaldighetskyrka kl. 3,30 e. m., hvarvid Kungl. Patriotiska sällskapets medaljer komma att utdelas till 45 af järnvägens personal, och dels med middag å stadshuset i Gefle kl. 6 e. m.

Programmet för högtidligheten i kyrkan:

Högtidsmarsch för orgel.

Kantat, förra delen.

Minnestal af förste pastoratsadjunkten Oscar Hedberg.

Utdelning af Kungl. Patriotiska sällskapets medaljer. Under öfverlämnandet af medaljerna utföres å orgeln ett högtidsstycke.

Kantat, senare delen.

Kort avslutningsbön med Välsignelsen förrättas af prostén, teologie doktor F. T. L. Åsbrink.

Sv. psalmboken 383, vers 4 och 5.

Slutmarsch för orgel.

Den vid tillfället utförda kantaten med ord af adjunkten vid Gefle högre allmänna läroverk Mauritz Sterner och musik af musikdirektören i Gefle Wilh. Björkgren har följande lydelse.

## I.

“Kör.

“Vak upp, du titan af järn och kol,  
din slummetid är förbi,  
och sjung med jättelunga af stål  
en gryende dags melodi!  
Tag på dig sagans vingade sko  
och ila på glänsande stråt  
genom sjumila skog, öfver hed och mo  
med dånande takt framåt!”



Så talade tidens ande — det klang  
 som en skapande viljas bud,  
 från lågande själ en gnista sprang,  
 och det döda fick lifvets skrud.  
 De krafter, som slumrat förutan gagn,  
 eller tumlat i blindt raseri,  
 som fålar spändes för snillets vagn  
 och jagade stolt förbi.

*Recitativ.*

På tusenårig bautasten i nötta runors skrift  
 förtäljes än om vapenlek och lysande bedrift.  
 Med frejdigt mod en skara drog till äfventyr på våg,  
 och hän mot fjärrbelägen kust gick deras härnadståg.

Men uti mörka skogars famn ett annat släkte stred  
 för odlad bygd, för lag och rätt, för hem och ljus och fred,  
 och fast ej vapenbragdens glans kring deras namn sig göt,  
 i sten höggs in: *Han byggde bro och nya vägar bröt.*

*Aria.*

Höga makt, hvars storhet glänser  
 fram i stjärnehärars prakt,  
 rummet ej för Dig har gränser,  
 Dig är allting underlagt!  
 Stoftets svaga barn Du skänkte  
 längtan emot fjärran mål  
 och en själ, som inga skrankor,  
 inga mörkrets fjättrar tål.

Se, för mäktig mänskotanke  
 falla alla hinder ned!  
 Vägar sprängas genom klippan,  
 och det jämnas färdeled.  
 Djärfva drömmar, starka viljor,  
 och en värld tar ny gestalt,  
 dvalans tunga välde brytes,  
 lifvet segrar öfverallt.



## II.

*Aria.*

Åt snillet tinning viras  
odödlighetens krans,  
och hjältebragder stråla  
i minnets trolska glans.

Men år af idog sträfvan,  
de bygga ock en värld,  
och hvardagsmödans hjälte  
är värd sin hyllningsgård.

Det är ej blix, som bländar,  
förrn den i natt är släckt,  
men solens tysta strålar,  
som väfva lifvets dräkt.

*Kör.*

Eviga flöde af kraft,  
som strömmar i skapelsens ådror,  
ingen Din källa har sett,  
dit endast aningen når.  
Solar gunga som spån  
på Dina mäktiga böljor,  
värdarnas hvirflande dans  
följer Din stolta musik.  
Former födas och dö,  
men den Ande, som danat dem alla,  
lefver i strålande glans,  
alstrande rik i sin makt.“

Till middagen! å stadshuset hafva inbjudits medaljörerna, så många af bolagets tjänstemän i öfrigt, som kunnat bli lediga, äfvensom andra personer till ett antal af omkring 300.







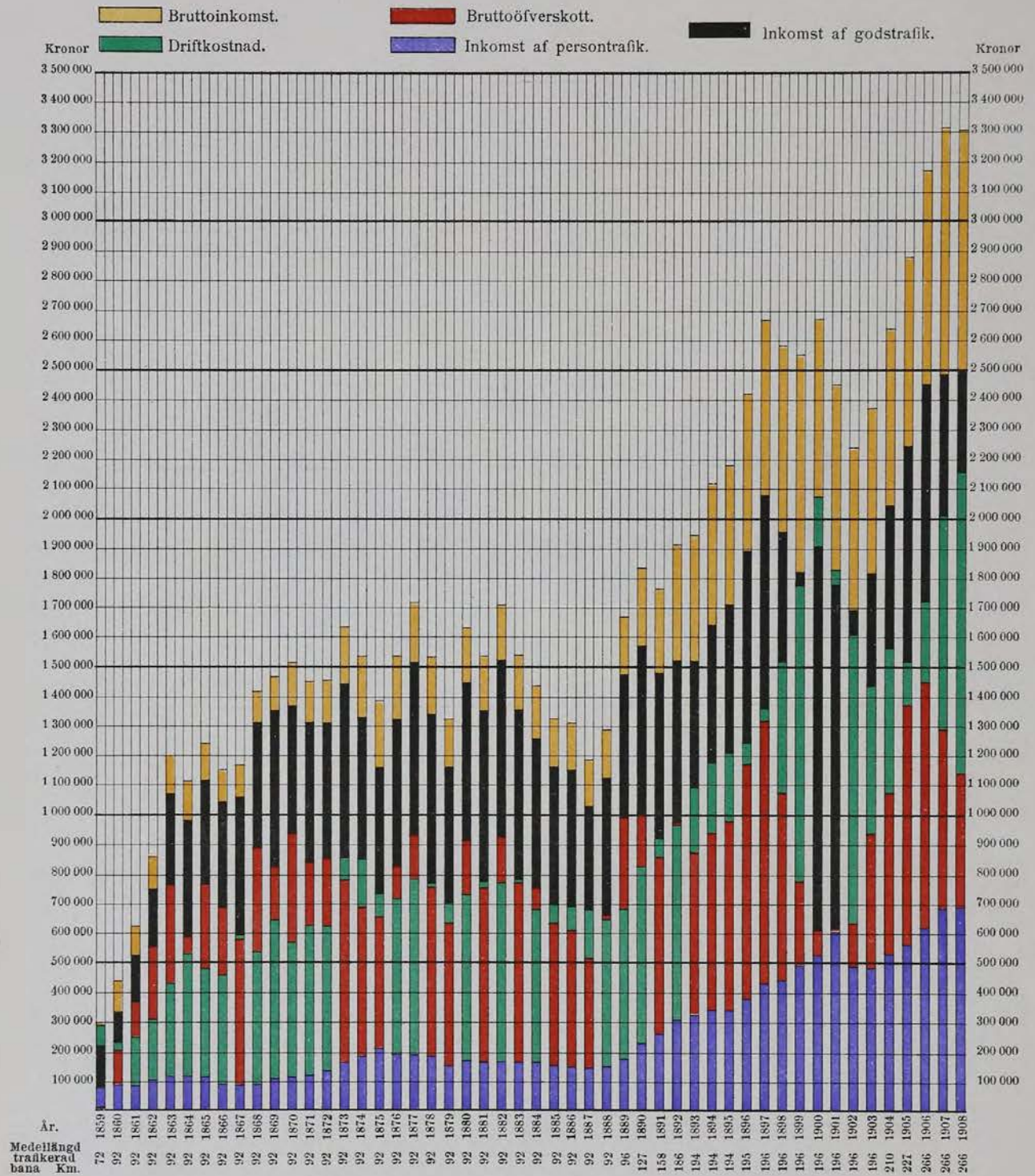
Af Gefle—Dala järnvägsaktiebolag präglad medalj till femtioårsdagen af järnvägens öppnande för trafik till Falun.  
Verkliga storleken.



GRAFISKA FRAMSTÄLLNINGAR.

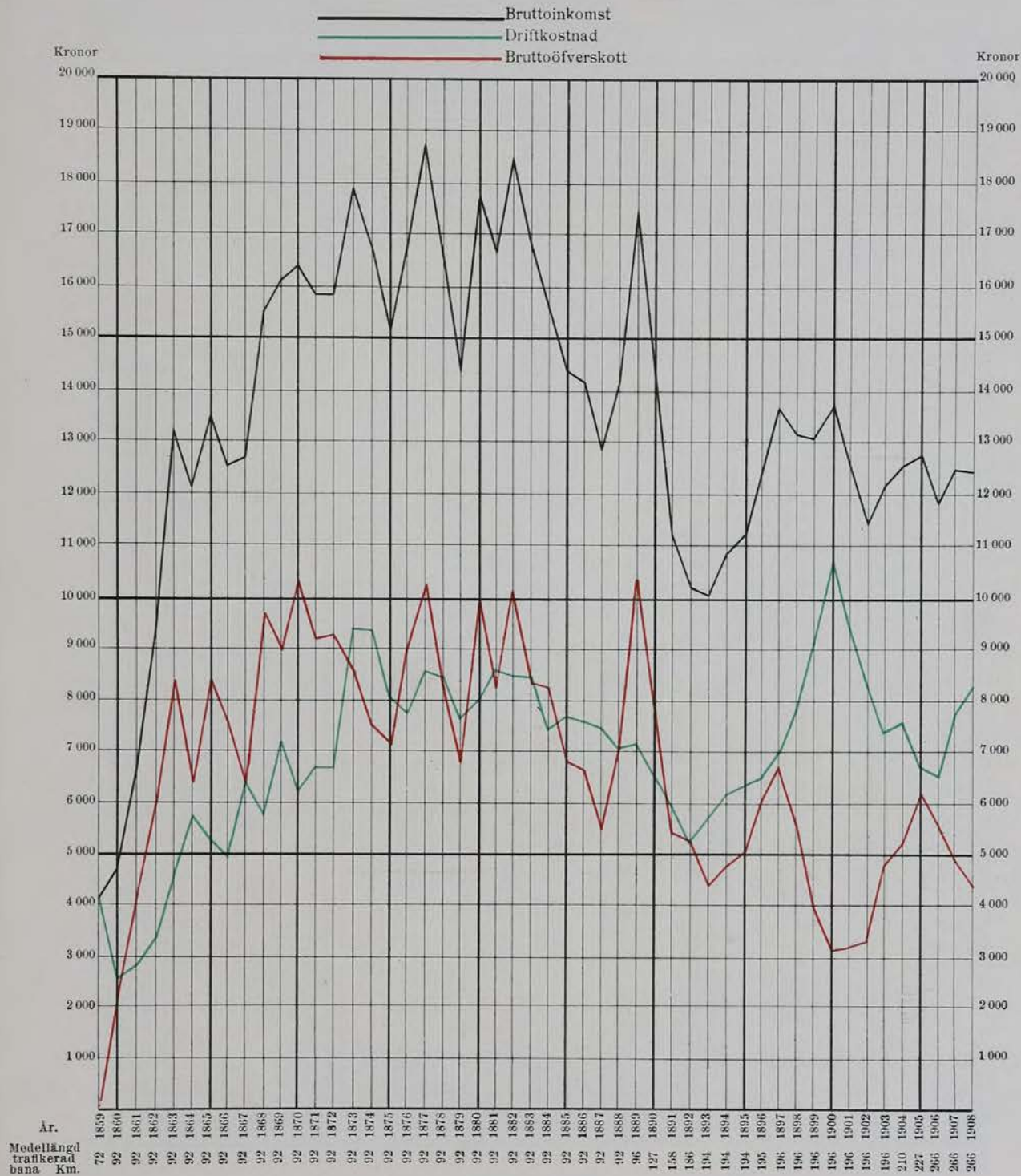


## Inkomster, driftkostnad och bruttoöfverskott vid Gefle-Dala järnvägar 1859-1908.



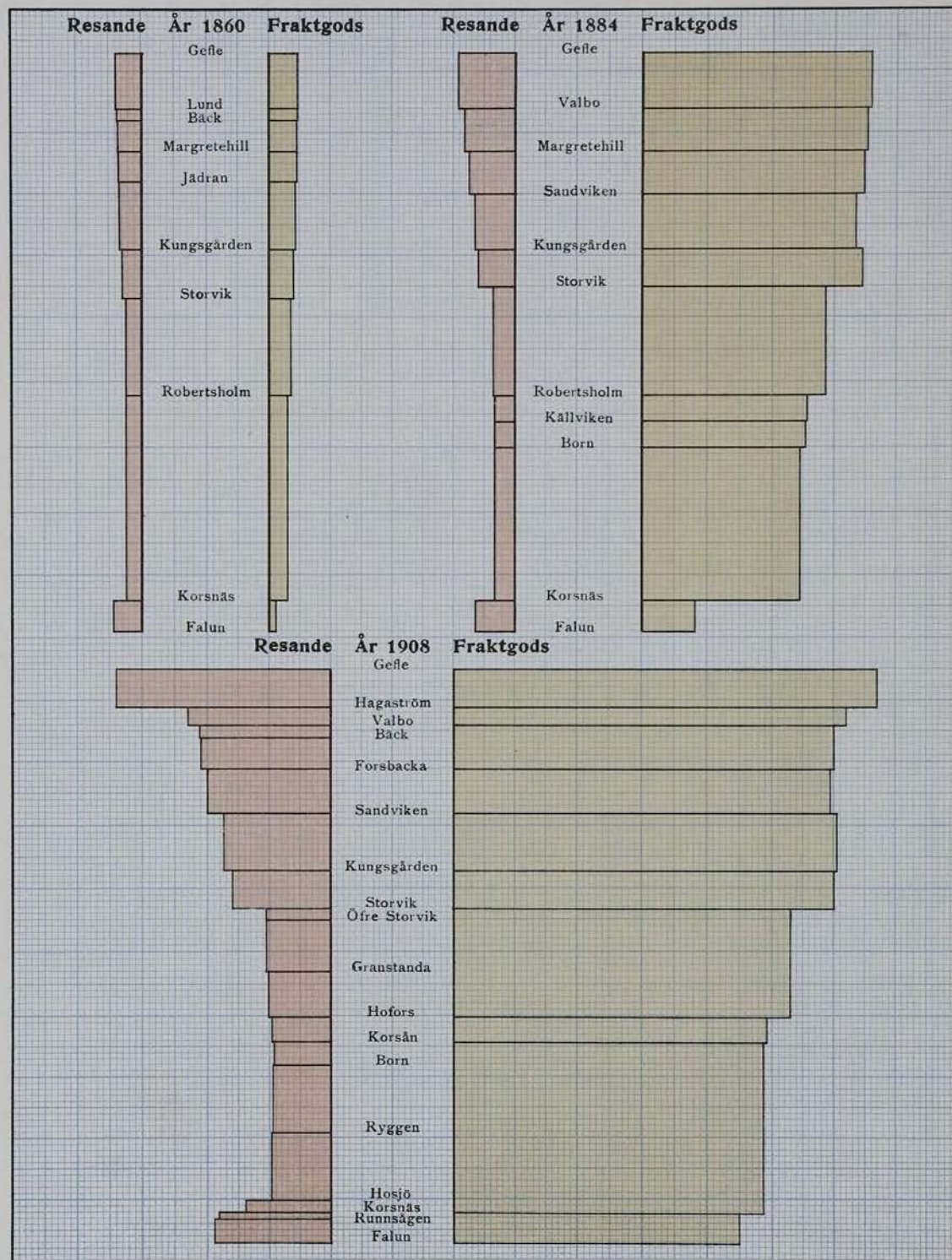


Bruttoinkomst, driftkostnad och bruttoöfverskott per bankilometer  
vid Gefle - Dala järnvägar 1859-1908.





276 Trafikintensiteten af resande och fraktgods per bankilometer å de olika bansträckorna mellan stationerna.



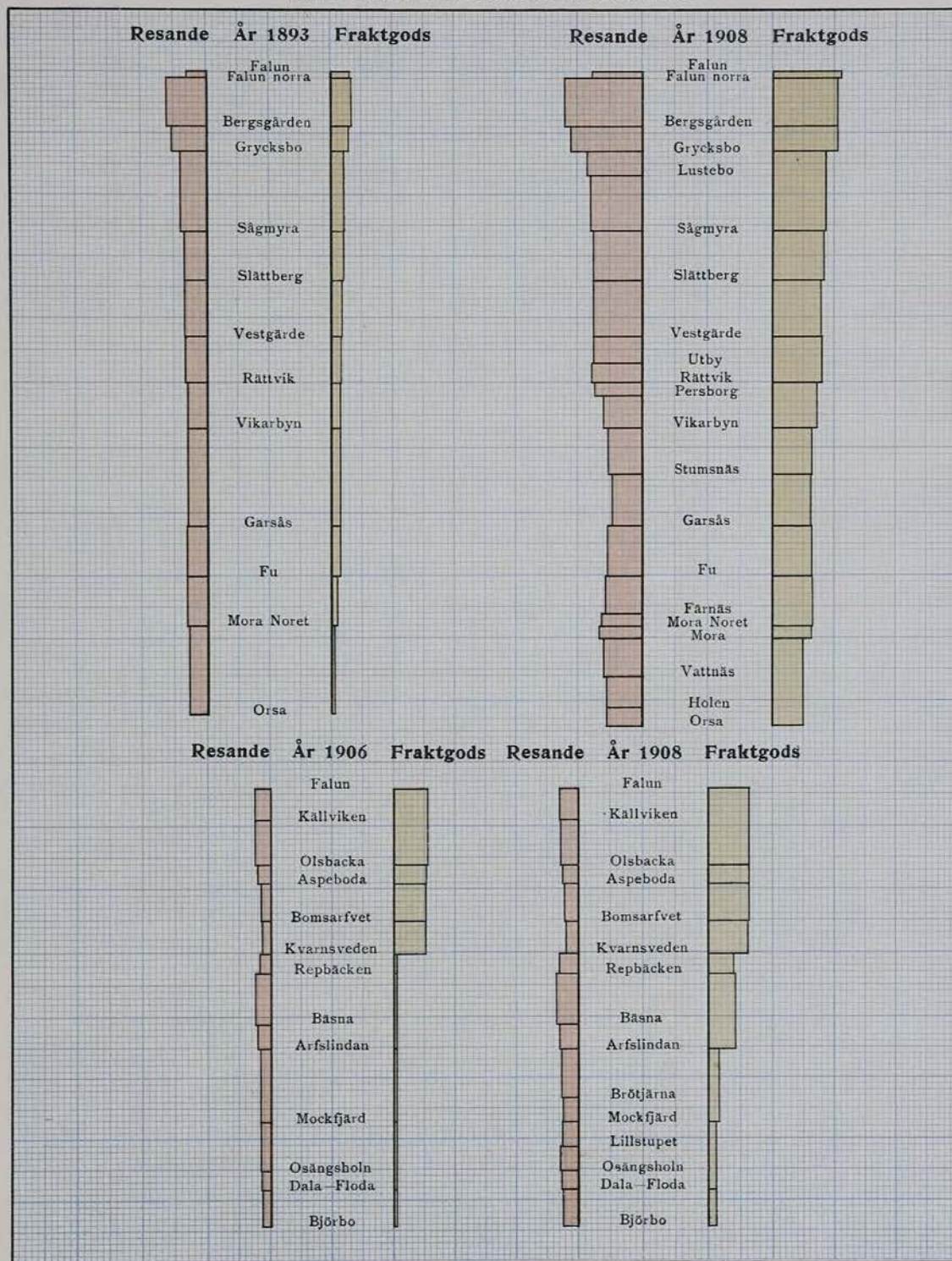
Höjdskala: 1 millimeter = 1 kilometer.

Breddskala: 1 " = 10 000 resande, resp. 10 000 tons fraktgods.

1 kvadratmillimeter = 10 000 personkilometer, resp. 10 000 fraktgodstonkilometer.



Trafikintensiteten af resande och fraktgods per bankilometer å de olika bansträckorna mellan stationerna. 277



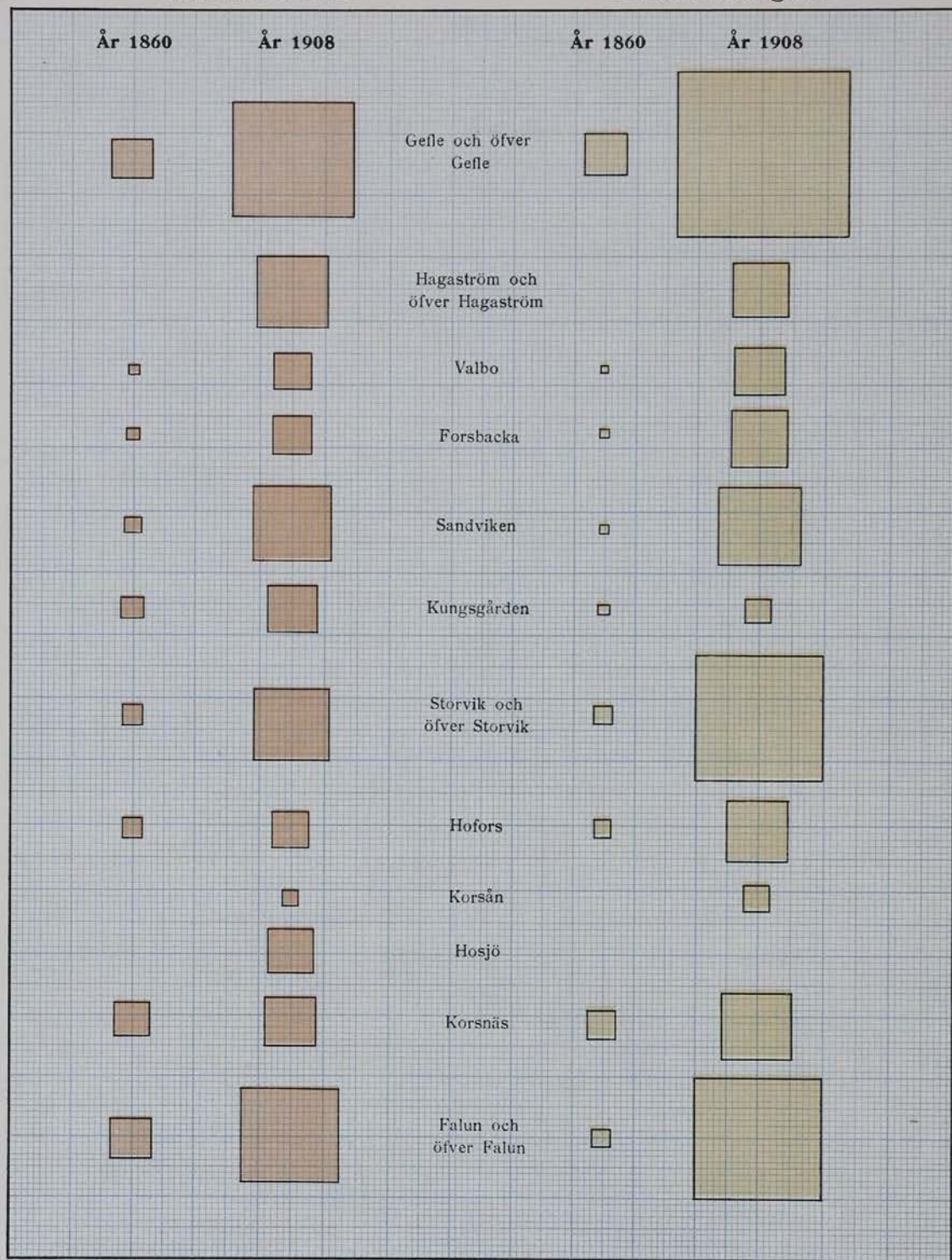
Höjdskala: 1 millimeter = 1 kilometer.

Breddskala: 1 " = 10 000 resande, resp. 10 000 tons fraktgods.

1 kvadratmillimeter = 10 000 personkilometer, resp. 10 000 fraktgodstonkilometer.



**Stationernas storlek i afseende på  
antalet afsända och  
anlända resande** **vikten å afsändt och  
anländt fraktgods**



1 kvadratmillimeter = 1000 resande, resp. 1000 tons fraktgods.









GEFLE-POSTENS TRYCKERI  
GEFLE 1909





