

GEFLE—DALA JÄRNVÄGAR

1855—1908.



1002/49



HISTORIK
UTARBETAD PÅ UPPDRAG AF
GEFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAGS DIREKTION
TILL FEMTIOÅRSDAGEN AF JÄRNVÄGENS
ÖPPNANDE FÖR TRAFIK TILL FALUN
AF
BYRÅDIREKTÖR B. HAGBERG.

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 Brobänkshållet 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 utvärdshuset Karlsborg¹⁾ 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 oakadt 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 ingenjörbiträden. 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 därför 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,



¹⁾ Låg, där länslasarettet i Gefle nu är beläget.

Första dagen i Sätträåsen, efter en samtida teckning.

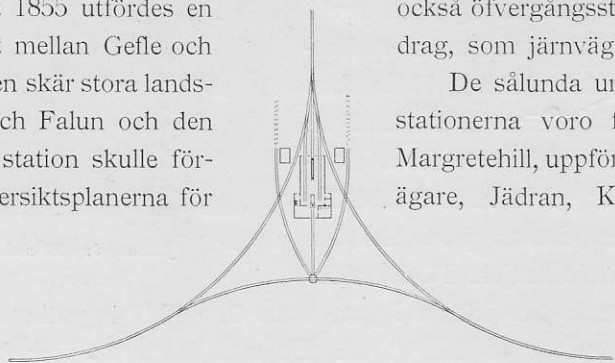
bosatt i Uppsala, som välvilligt lämnat många och värdefulla meddelanden till detta kapitel) och A. Leijonhufvud med lön af hvardera 1 200 riksdaler banko om året, samt för utförande af nödiga mätningar H. von Wolcker, S. R. Örtengren och G. Toll med hvardera 3 riksdaler banko om dagen i arfvode. Dessutom 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.



Gustaf Collvin

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



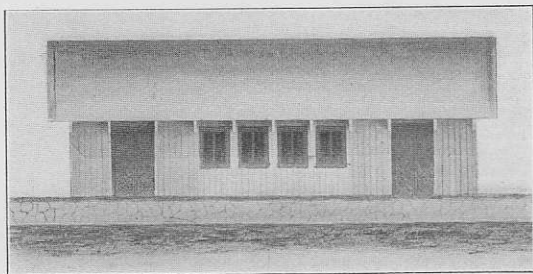
Projekterad vändanordning midt för banvaktstugan, n:r 25 Noret.

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

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

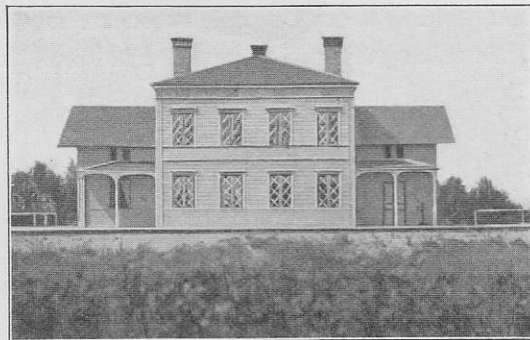
Gefle station, från och med den 6 september 1875 benämnd Gefle norra, var sålunda ursprungligen belägen å den s. k. Stora Holmen midt för ångbåtarnas tilläggsplats men har under årens lopp undergått betydande förändringar. Från och med den 15 november 1877 flyttades all persontrafik därifrån till den då nyanlagda Gefle station, som är belägen vid Järnvägsplanen. Den 4 maj 1906 blefvo stationsinspektorens expedition och därjämte vagn-



[Gefle norra stations första godsmagasin.

blef färdig, och på tio års tid icke rest till Gefle på järnväg, en vacker dag år 1878 öfverraskade trafikchefen med ansökan om tjänstledighet för att besöka Pariserexpositionen, 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 ändtligen 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-



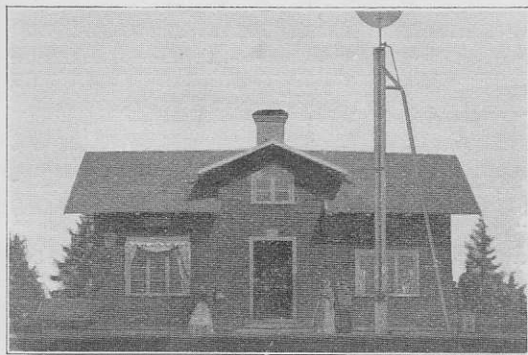
Jädrans år 1863 nedrifna stationshus.

rangeringen förlagda till den nyanlagda range-ringsbangården vid egendomen Ensta. Stationshuset nedrefs år 1907. Numera äro endast godsmagasin och godsexpedition kvar å sin ursprungliga plats.

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

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 erhöll 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.

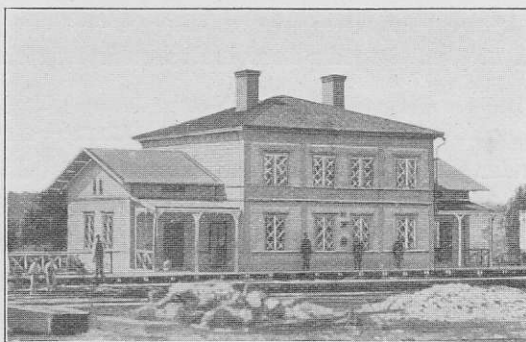
Storvik station är ändrad till hållplats, numera benämnd Öfre Storvik, och stationen förflyttad till Nedre Storvik, nu med namnet Storvik, i föreningspunkten mellan Gefle—Dala och norra stambanan.

Korsnäs station undergick under 1860-talets första år rätt stora förändringar. Platsen, hvilken före järnvägens tillkomst utgjordes af en stenig backsluttning 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 befinnes 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 järnvägslinjen 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

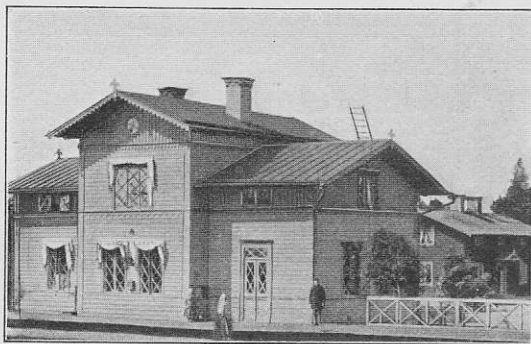
en reservteckning, som man hoppades, att aktietecknarna icke skulle behöfva utbetala. Adelsköld skaffade sig därför direktionens uppdrag att uppgöra ny undersökning och utstakning af järnvägen samt nytt kostnadsförslag. Denna undersökning och uträkning visade, att väglängden härigenom visserligen skulle 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 penningställning, då det visade sig nästan omöjligt att skaffa pengar, och de finansiella svårigheterna syntes mången gång nära nog oöfver-

vinneliga. Genom de ledande människans ovanliga energi och fasthet samt lefvande tro på företagens 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.

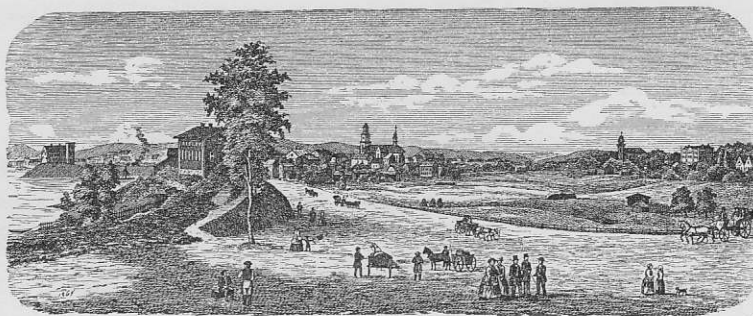
Arbetsstyrkan, som under januari—maj 1856 växlat mellan 560 och 950 man, uppgick under juni, juli och augusti till omkring 1 300 man, och under september—december varierade den mellan 900 och 650 man per månad. Hälsotillståndet bland arbetarne under år 1856 var godt, men väderleken var synnerligen ogynnsam, 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 ordnad, 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 norrmannen 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 hvarst pålning måste verkställas till förekommande af vidsträcktare sjunkning.

Inom den andra afdelningen på den 2 1/2 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-

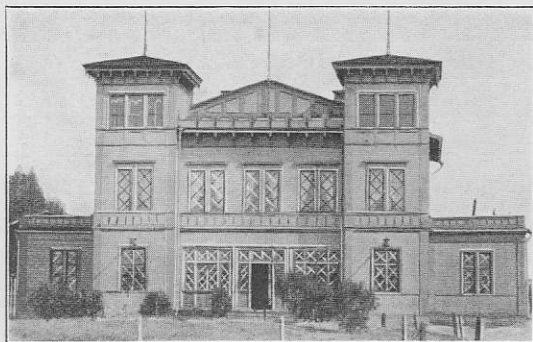


Platsen där Falun station anlades, efter en samtida teckning.

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 Korsån 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.

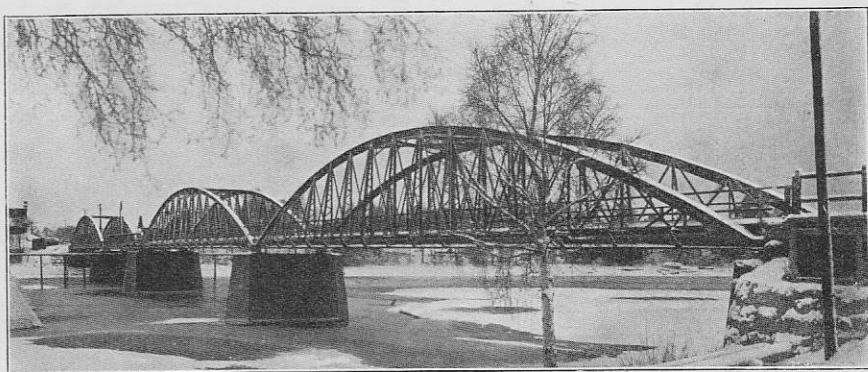
Ett gammalt tämligen förslitet persontågslokomotiv samt tvenne nya efter dåtidens mening starka godstågslokomotiv inköptes från England. Det första erhöll namnet "Norden", och de båda sistnämnda blefvo kallade "Gefle" och "Kullan". Rälsen, äfven den från England, var af järn och vägde 20 skålpund per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

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

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

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 avslutas mellan Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och den af väghållningskyldige 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 byggt 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. Bropelarne 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 mitten 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.

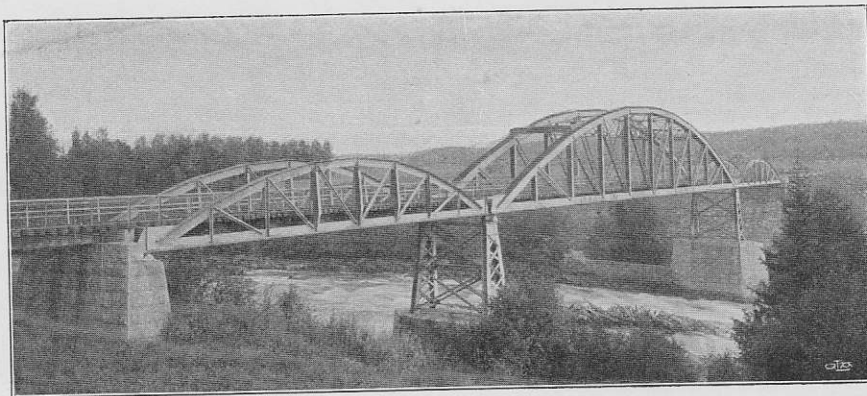


Bron öfver Österdalälven vid Mora.

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:

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, kraftledning, 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-

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 verkställt 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 godsrörelse 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 måst 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 svårigen 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 upprensade och buskar behörigen aflägsnade, staketet är repareradt och på långa sträckor till nyes uppsatt. Signaler på stationer och efter linjen äro på sina platser befunda och ordentligt hållna.”



Banvaktstuga vid bandelen Falun—Orsa.

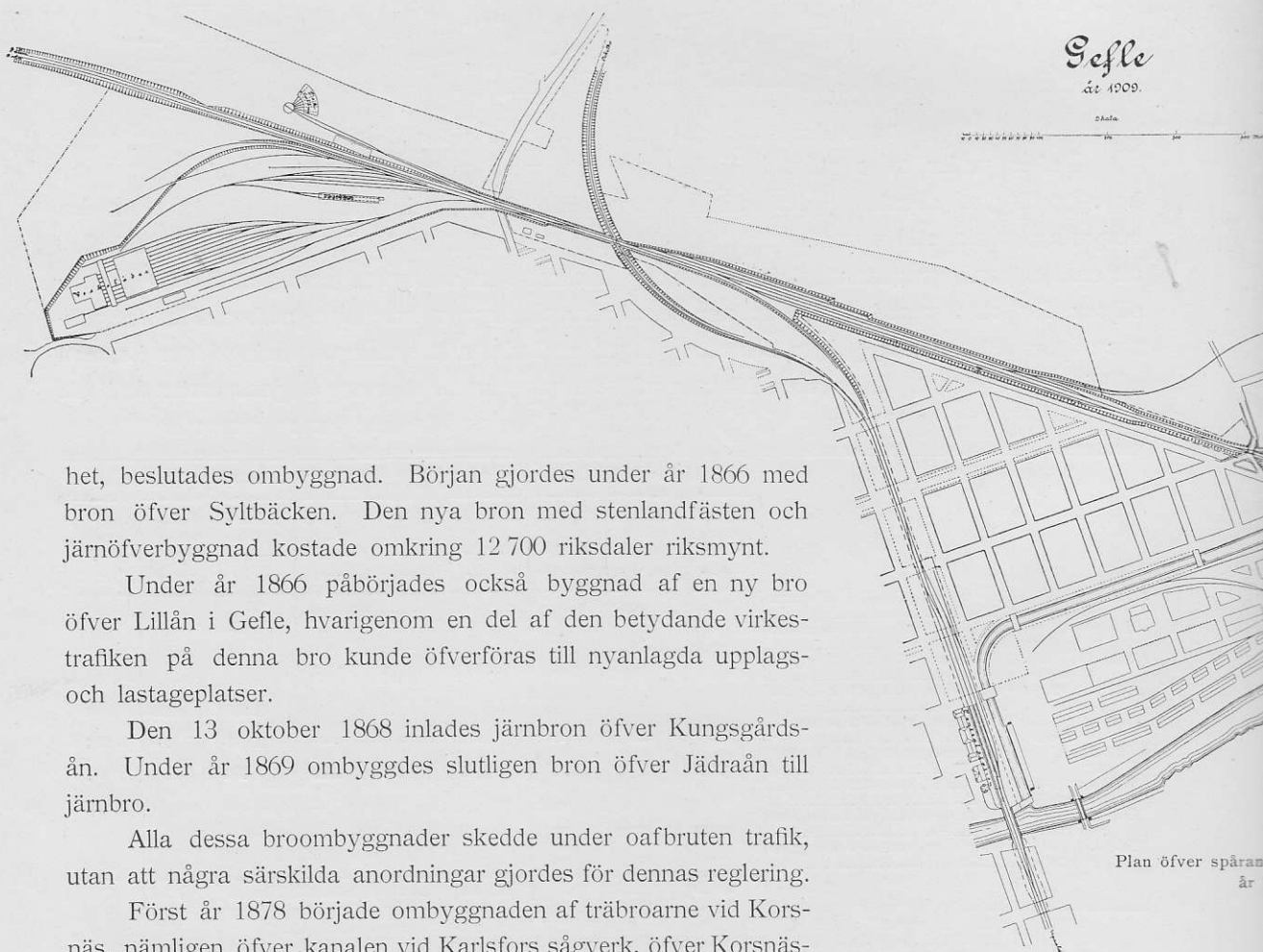


Banvaktstuga vid bandelen Gefle—Falun.

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

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 borrhade 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-



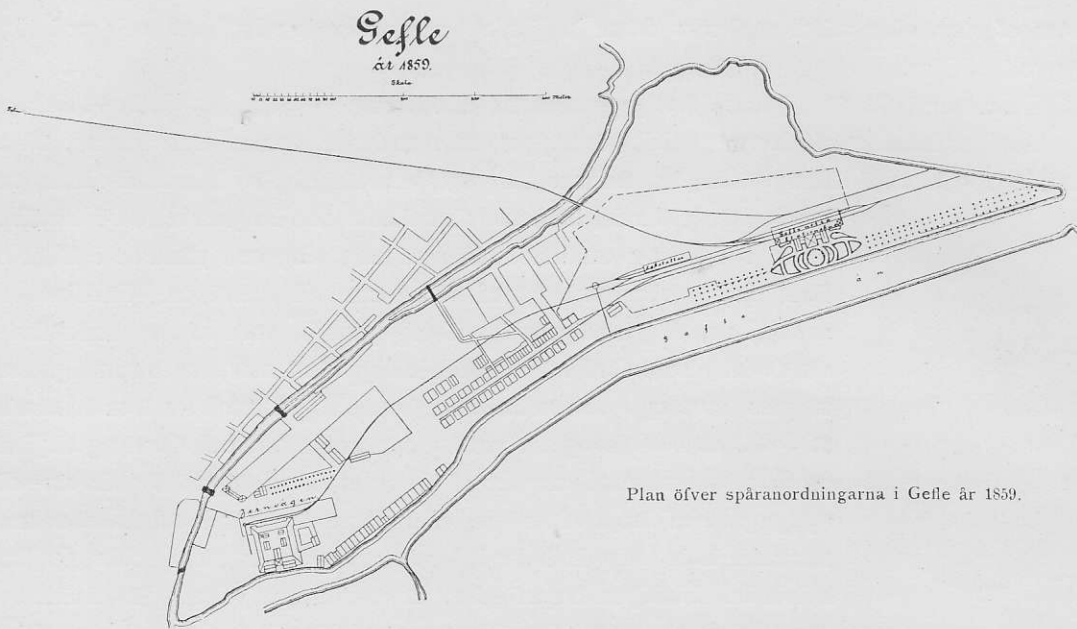
het, beslutades ombyggnad. Början gjordes under år 1866 med bron öfver Syltbäcken. Den nya bron med stenlandfästen och järnöfverbyggnad kostade omkring 12 700 riksdaler riksmünt.

Under år 1866 påbörjades också byggnad af en ny bro öfver Lillån i Gefle, hvarigenom en del af den betydande virkes- trafikken på denna bro kunde öfverföras till nyanlagda upplags- och lastageplatser.

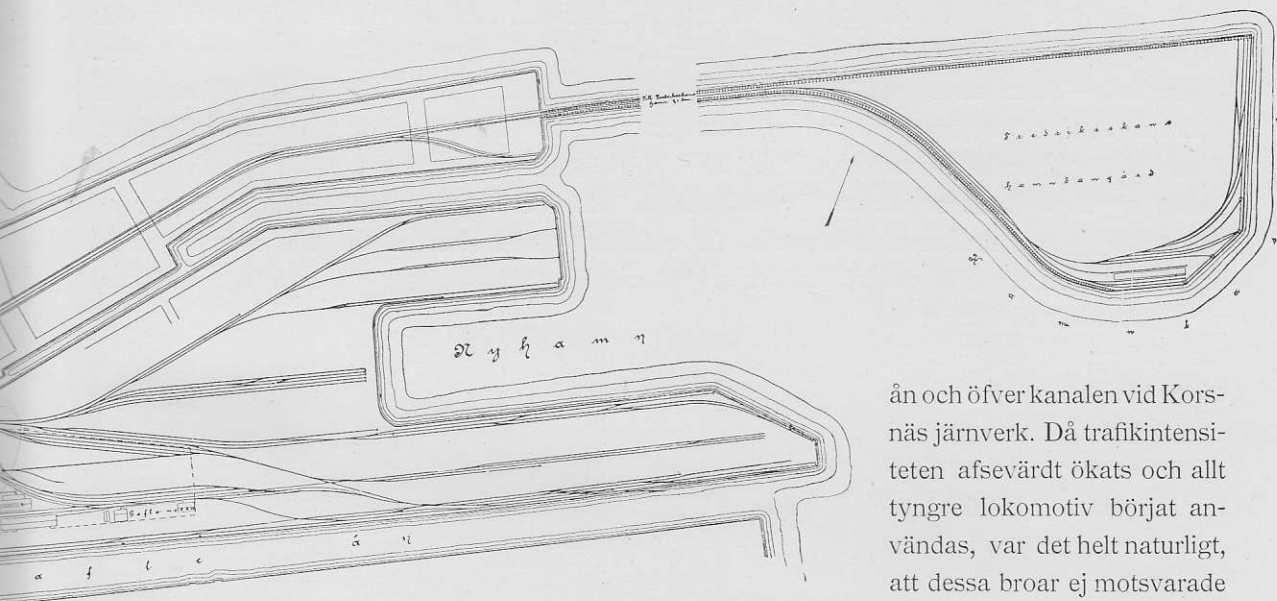
Den 13 oktober 1868 inlades järnbron öfver Kungsgårds- ån. Under år 1869 ombyggdes slutligen bron öfver Jädraån till järnbro.

Alla dessa broombyggnader skedde under oafbruten trafik, utan att några särskilda anordningar gjordes för dennas reglering.

Först år 1878 började ombyggnaden af träbroarne vid Kors- näs, nämligen öfver kanalen vid Karlsfors sågverk, öfver Korsnäs-



Plan öfver spårordningarna 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 järmpelare med spännkonstruktion af järn samt med träöfverbyggnad, ombyggdes först år 1881.

Sålunda voro år 1881 järnvägens alla gamla broar ombyggda och försedda med land-

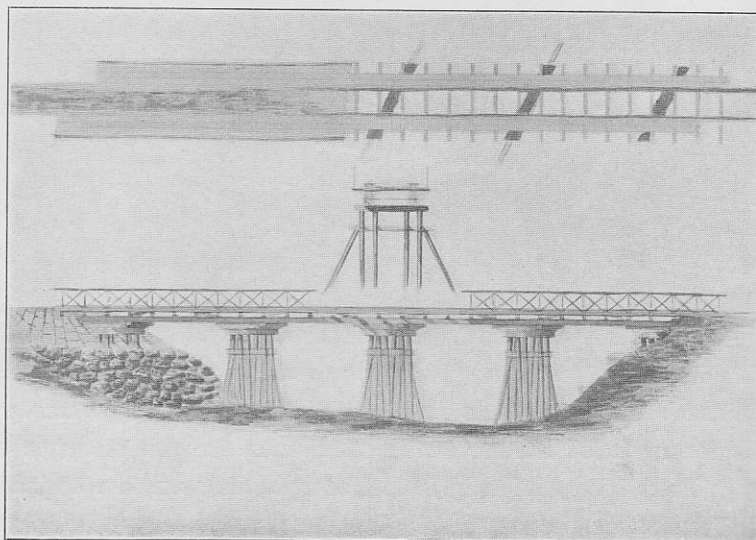
fästen af sten, eller också utgjordes dessa af järnkolonner, stående på pålrust och med öfverbyggnad af järn.

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 bessemergötmetsall 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 majsammanträde 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. 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. Järnkonstruktionen 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 själfva öfver-

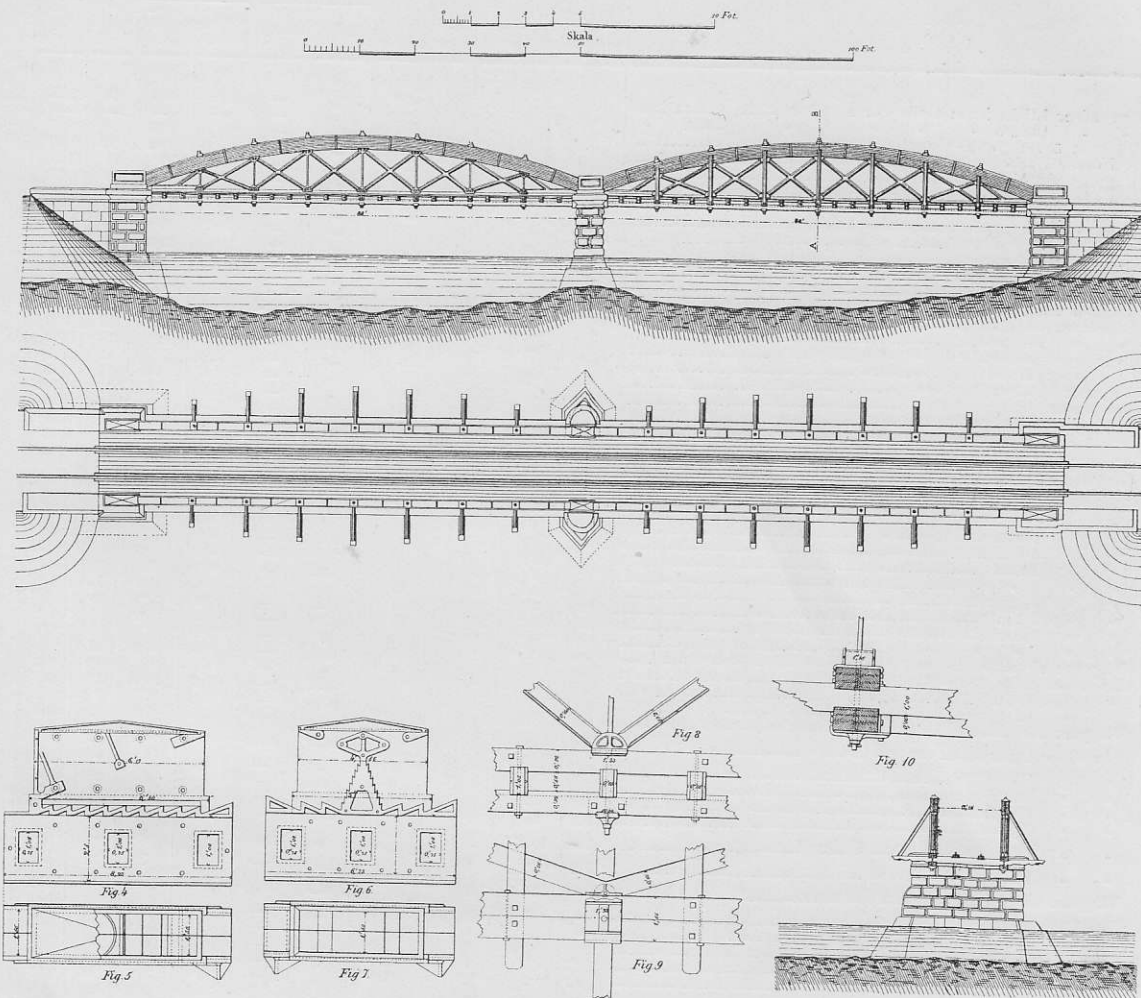


J. C. H. H. H.



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.

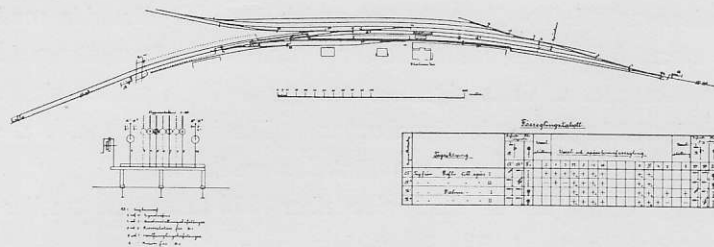
**Uppgift öfver broar, viadukter, vägportar och vägbroar
vid 1908 års slut.**

L a g e	Afstånd fr. Falun km.	Längd mellan land- fästena meter	Spann		Uppförd på landfästen af sten med öfver- byggnad		Tillåtna belastningar			Öfverbyggnad inlagd ar
			antal	spännvidd meter	af	på pelare af	per löpande meter		Axeltryck ton	
							rörlig ton	hvi- lande ton		
Bro öfver Lillån inom Gefle norra spårrområde, västra bron	92	5.7	1	5.7	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 Bäckebröbacken	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 (dubbelspång)	60	15	1	15	»	—	9	10.5	18	1900
» » Syltbäcken	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
» » Falun vid Östanfors	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 Bergsgårdsån	9	15	1	15	»	—	5.26	7.64	12.4	1889 2)
» » Grycksbobäcken	14	4	1	4	järn	—	7	7	12.4	1889
» » Flöholmsån	19	15	1	15	stål	—	5.26	7.64	12.4	1889 2)
» » Flöholmsbäcken	19	4	1	4	järn	—	7	7	12.4	1889
Vägbro vid Sägmära	24	17	3	{ 2 å 6 1 å 5 }	stål	stål	—	—	—	1889
Bro öfver Årbobäcken	28	4	1	4	järn	—	7	7	12.4	1890
» » Södra Salubäcken	41	4	1	4	»	—	7	7	12.4	1890
» » Norra Salubäcken	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
» » Stumsnäsbacken	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 15.6 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 Olsbacka	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	25	»	—	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.

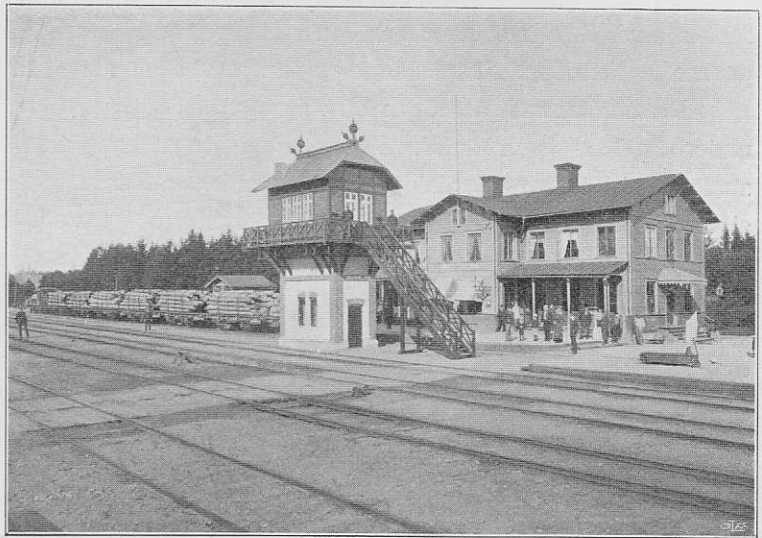
station i Sverige. Ledningens längd mellan de tvenne yttersta växlarne är $2\frac{1}{2}$ kilometer. Ställverksapparaten är förlagd på stationsinspektorens expedition.

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 uppbyggdt växeltorn, från hvars veranda och tornrum man har fri utsikt öfver hela stationsområdet. Härifrån manövreras ställbara växlar, ingångssignaler och vägbommar. Växeltornet i Sandviken var det första i sitt slag i Sverige.

Sedermåra 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.



Växeltorn 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, borttrifvet 1907, låg, tog år 1859 Geflejärden 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. Spårsystemets längd vid kajer, lastageplatser och magasiner i Gefle utgjorde också redan på 1870-talet 25 kilometer. Erfarenheten ifråga om förenklingar var den tiden icke så stor. Spåren 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. Sålunda byggdes under åren 1875—1877 i Falun nytt stationshus, stora utfyllningar gjordes i sjön Tisken, och hela spårsystemet 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-

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 föränledt, att någon särskild anslutningsavgift 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 anknypningstiden, 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 efterleivas, som af statens järnvägars trafikbefäl i afseendet på begagnandet meddelas.

2:o) Gefle—Dala banans spår å Storvik station skola underhållas genom bibanans försorg och på dess kostnad, men anses stationens område med afseende 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, häri 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 felräkningspengar 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 efterrättelse de föreskrifter och meddelanden, som af bibanans trafik-