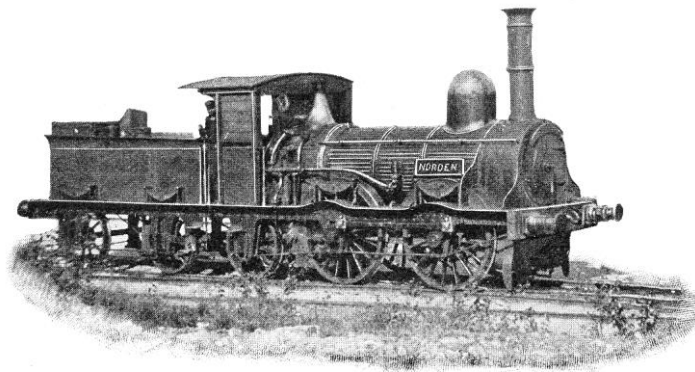


Gefle-Dala Järnvägsaktiebolag (GDJ).



Första lokomotivet, »Norden».

Sammanställt av Lars Nord 2015 från källorna i referenslistan.
2015-06-11

Innehåll

Viktiga data Gefle-Dala Järnvägsaktiebolag	2
Gefle-Dala Järnvägar bandelen Gefle-Falun (GDJ)	3
Banans förhistoria	3
Första spadtaget.....	6
Stationshus	10
Rullande materiel	18
Förändringar av banan.	20
Nyanläggningar.....	22
Expansion.	22
Trafikförvaltningarna GSG och GDG.....	22
Olyckshändelser på Gefle-Dala Järnväg omkring Sandviken.....	23
Loket Necken exploderar på linjen.....	25
Referenser	26

Viktiga data Gefle-Dala Järnvägsaktiebolag.

Gefle-Dala Järnvägsaktiebolag (GDJ) bildades i Gävle den 5 mars 1855. Bolagsordningen fastställdes av Kungl. Maj:t den 8 maj 1855, och järnvägsarbetet påbörjades den 29 maj 1855.

För allmän trafik uppläts linjen Gävle-Kungsgården (32 km) den 10 augusti 1857, Kungsgården-Öfre Storvik (8 km) den 7 juni 1858, öfre Storvik-Robertsholm (15 km) den 13 augusti 1858 samt Robertsholm-Falun (37 km) den 13 juli 1859.

Banans längd från stationshuset i Gävle norra till stationshuset i Falun är 91682 meter. Högsta höjden över havet, 220,4 meter, är strax väster om Ryggen mötesplats.

De största lutningarna på 16 ‰ är mellan Hosjö-Ryggen och mellan Storvik-Granstanda.

1877 förbands GDJ med Uppsala-Gefle järnväg (UGJ).

Den 6 september 1875 öppnade norra stambanan till Storvik varigenom järnvägen kom i direkt förbindelse med Sveriges statsbanor.

Den 31 december 1875 öppnades linjen Falun-Ludvika och GDJ anslöts till Bergslagarnas järnvägar (BJ).

Därefter öppnades:

den 15 oktober 1884 Gefle-Ockelbo järnväg,

den 22 december 1900 Sala-Gysinge-Gefle järnväg.

Från GDJ utgår dessutom följande sidospår:

från Robertsholm till Hofors bruk, öppnad 17 oktober 1866,

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

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

från Hagaström till tegelbruk och år 1900 anslöt Sala-Gysinge-Gefle järnväg här.

från Storvik till tegelbruk.

från Hosjö med smalspår till Backa såg och tegelbruk.

Stationerna efter banan var från början Gävle, Bäck, Jädran, Ovansjö Kungsgård, Storvik, Robertsholm, Korsnäs och Falun.

Gefle-Dala Järnvägar bandelen Gefle-Falun (GD).

Banans förhistoria.

Transport av varor som stångjärn, plankor, rödfärg m.m. till Gävle från västra delarna av Gästrikland och östra Dalarna samt förnödenheter som salt, strömning, spannmål m.m. åt andra hållet skedde sedan lång tid tillbaka med häst och vagn. Jobbet utfördes av förbönder och skedde under hela året, men med mindre omfattning under höbärnings- och skördetider.

Detta sätt att transportera blev dyrt och tog lång tid och tog bort arbetskraft från jordbruket, vilket gjorde att detta försumrades. Till en början väcktes idéer att sjöledes transportera med kanal från Gävle till Storsjön och vidare till Dalälven eller till Runn. Detta ansågs bli så dyrt att det inte ens undersöktes.

Järnvägar byggdes på flera ställen i Europa från 1830-talet. Till en början var de för hästdrift, men från 1850-talet blev ånglokomotiv mer och mer vanligt. Bruksherrar i Gästrikland och affärsmän i Gävle såg här en möjlighet att förbättra transporterna i Gästrikland. Presidenten friherre C.J. af Nordin på Forsbacka bruk, brukspatronen T. Petré på Hofors och Hammarby bruk samt grosshandlaren H.W. Eckhoff i Gävle gav 1841 lantmätaren S.P. Bergman i uppdrag att undersöka möjligheten av och beräkna kostnaden för en järnvägsanläggning för hästdrift mellan Gävle stad och Storsjön, samt en båtled mellan Storsjön och Ottnaren till Torsåkers kyrka.

Kostnaden för detta beräknades till mellan 225117,30-237098,24¹ Riksdaler banco beroende på olika alternativa sjöleder. På grund av flera omlastningar så förkastades denna ide.

Nästa ide var att fortfarande använda Storsjön som transportled, men att anlägga en järnväg västerut genom Torsåkers socken. Den förkastades av samma orsak.

Man gick vidare med iden om järnväg ända fram till Falun och den 19 Jan. 1850 behandlades ärendet på Gävle slott. Närvarande var ägaren av Forsbacka bruk, friherre C.J. af Nordin, ägaren av Hofors och Hammarby bruk, brukspatron T. Petré och landshövdingen i Gävleborgs län, Lars Magnus Lagerheim. Vid sammanträdet närvarade också Gävles handelsförenings ombud, rådmannen Eric Dan. Grape, inspektoren Aug. Lundeberg på Forsbacka bruk, bergmästaren Lars Zackrisson och gruvrättens ombud geschwornern G.A. Lundhquist i Falun.

Efter ett nytt möte den 16 Mars 1850 fick C.E. Norström, kapten vid flottans mekaniska kår, och S.P. Bergman, kapten och kommissionslantmätare i Gävleborgs län, i uppdrag att undersöka och ta fram kostnaden för en järnbana för hästdrift eller lokomotivdrift.

I november var detta klart och resultatet visade att en hästbana med spårvidd 4 fot skulle kosta 1 637 600 riksdaler banko. En bana för lokomotivdrift, spårvidd 4 fot 10 tum, skulle kosta 2 400 000 riksdaler banko.

Vid en jämförelse med de båda alternativen visade det sig att driften av en lokbana skulle bli mycket billigare. Den kunde trafikeras året runt och det var även möjligt att transportera passagerare.

Man beslöt att gå vidare och den 14 april 1851 ansökte man om statslån. Detta avstyrktes 7 augusti 1851.

¹ 1 Riksdaler banco=1,5 Riksdaler riksmünt=84,55 kr (1855-2014).

En av huvudorsakerna till att stadslån ej beviljades var att Kopparbergs läns landshövding inte var villig till förslaget och i stadsutskottet hade han invändningar mot de fördelar som en järnbana skulle få.

Misstämningen var stor i Gävle och Falun efter detta. Nästa riksmöte samlades först om tre år och ärendet kunde tidigast tas upp hos rikets ständer (riksdagen) förrän 1854.

Till nästa riksmöte fanns även ett annat förslag på järnbana, nämligen mellan Falun och Västerås, men detta var dyrare och där fanns sedan tidigare Strömsholms kanal.

Den 22 januari 1854 utdelades en petition till riksmötets samtliga ledamöter och ett exemplar, inbundet i guld smyckat chagrängband med guldsnitt till H.Maj:t Konungen. Petitionen var undertecknad av 19 personer, däribland konsulin Göran Fredrik Göransson och Pehr Murén.

Vid en omröstning, med 81 röster för och 38 mot, den 22 november 1854 beslöt man att bevilja 1 600 000 riksdaler i lån till en lokbana mellan Gävle och Falun.

Ett av villkoren för lånet var att järnvägsbolaget tecknade samma summa i aktier, där hälften av aktiekapitalet skulle vara som reserv och som man hoppades inte behövde utbetalas.



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.

Bolagsordningen fastställdes den 8 maj 1855 av Kungl. Maj:t.

Bolagets förste ordförande blev A W Nisser. Koncession beviljades den 8 maj 1855. Till chef för järnvägsbygget utsågs löjtnanten Claes Adelsköld.

Pehr Murén och Göran Fredrik Göransson sökte själva upp Adelsköld i Stockholm för att övertala honom att bli överingenjör och chef för banbyggnaden. Adelsköld hade tidigare varit ansvarig, under ledning av kapten Norström, för byggandet av Sveriges första järnbana, hästbanan mellan Fryksta och Klarälven. Han hade även medverkat vid utstakningar och byggandet av andra banor. Adelsköld var löjtnant vid allmänna väg- och vattenbyggnader. Överste Nils Ericson var chef för statens järnvägsbyggnader och kommenderade Adelsköld att medverka vid anläggandet av statens stambanor. Adelsköld skulle där få en underordnad roll, men vid Gefle-Dala Järnväg skulle han vara chef för hela banbyggnaden. Tvisten avslutades med att kung Oscar I strök Adelskölds namn på Ericsons lista över kommenderade.

Eftersom alla ingenjörbiträden var kommenderade till statens järnvägsbyggnader var det svårt för Adelsköld att få tag på dugliga järnvägsbyggare. Han fick anställa sina vänner och bekanta som han lärt känna under tidigare uppdrag.

Adelsköld var 30 år när han åtog sig uppdraget att bygga järnvägen.

När Adelsköld första gången kom till Gävle, hade aldrig ordföranden Nisser träffat honom tidigare och han frågade Murén: «Inte är det väl den morsgrisen, som satt där ute i vrån och knaprade skorpor, när jag kom in, som är föreslagen till byggnadschef för vår järnväg?»

Claes Adolf Adelsköld.

Claes Adolf Adelsköld, f. 7 sept. 1824 på Nohaga vid Alingsås, d 1 okt. 1907 i Stockholm. Föräldrar: ryttmästaren vid Västgöta dragoner Jan Anders Adelsköld och Sofia Ulrika Tham. Volontär vid Göta artilleriregemente 20 maj 1840 och passerade där graderna; bevistade tillika lektioner vid Chalmerska slöjdskolan i Göteborg; student i Lund 11 mars 1842; deltog i skandinaviska studentmötet i Köpenhamn s. å.; erhöll transport till Värmlands fältjägare; sergeant där 21 febr. 1844; avlade officersexamen 30 apr. s. å.; underlöjtnant utan lön 19 dec. s. å.; idkade från år 1847 praktisk ingenjörsvksamhet, särskilt vid järnvägsanläggningar; företog åtskilliga studieresor till utlandet; erhöll underlöjtnants lön 19 maj 1848; andre löjtnant 17 apr. 1850; löjtnant i väg- och vattenbyggnads- kåren 13 mars



C. Adelsköld
1899.

1852; kapten 12 apr. 1855; tjf. chef i norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet 24 nov. 1857; deltog i riksdagen 1862—63 och var därunder suppleant i statsutskottet; major i väg- och vattenbyggnadskåren 25 apr. 1862; ledamot i kommittén angående upplåtelse av Skepps- och Kastellholmarna till Stockholms stad 26 maj 1863—26 febr. 1864; chef i mellersta väg- och vattenbyggnadsdistriktet 22 aug. 1865; var från år 1865 statens ombud i Hjälmare kanal- och slussverks direktion samt från 1892 tillika ordförande däri; erhöll avsked från chefsbefattningen 22 jan. 1875; var därefter bosatt på den 1876 återförvärvade familjeegendomen Nohaga samt i Stockholm; ledamot av riksdagens första kammare för Västerbottens län 1876—84 och för Blekinge län 1885—93 och var därunder bl. a. suppleant i statsutskottet 1876 samt ledamot i bevillningsutskottet 1877 och 1878; statsrevisor 1877 och 1878; ledamot i riksdagshusbyggnadskommittén 9 sept. 1880—7 febr. 1881. R.VO 1859; R.NO 1863; LVA 1870 (preses 1892—93); KVOIkl 1875; LVVS 1879; innehade dessutom flera utländska ordnar.

Gift 1) 26 sept. 1852 med Amalia Josefina

Florman, f. 26 febr. 1824, d 4 mars 1859, dotter till borgmästaren i Karlstad Anders Florman; 2) 30 juni 1861 med Sara Gustava Brolin, f. 16 1844, dotter till rådmannen i Söderhamn Gustav Brolin.

Första spadtaget



Den 29 maj 1855 togs det första spadtaget vid Sätträåsen strax utanför Gävle. Den här dagen gick verkställande direktören i järnvägsbolaget, grosshandlaren Pehr Murén och chefen för järnvägsbyggnaden Claes Adelsköld, "i spetsen för sex man, vilka var och en drog sin skottkärra, tågade Nygatan i Gävle 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 utvårdshuset Karlsborg dundrade, och många av stadens innevånare drucko den dagen en välgångsskål för Gefle - Dala järnvägs framgång".

Arbetet påbörjades alltså den 29 maj 1855. Åren 1855-1857 var det ekonomiska tillståndet i landet gott och arbetarna förtjänade bra och ingen ville gärna upp till vildmarkerna mellan Gävle och Falun, då det fanns gott om arbete i hembygden. Första sommaren var det 200 man sysselsatta med arbetet. Dessa kom och gick som de hade lust.

Murén beslutade då, att skaffa en mera stadig arbetsstyrka, att utsända s.k. "slavhandlare" till andra landsändar, vilka erhöll en krona för varje "slav", som de värvade till Gävle. Men så snart de kom och insattes i arbetet, fanns andra "slavhandlare" från sågverken i Norrland som bjöd dubbla lönen och lockade med dem norrut.

På hösten 1855 utbröt kolera i Gävle och det var svårighet att få arbetskraft. Man lockade med högre löner men den maximala arbetsstyrkan man kunde få till var 600 man i december. Under juni-augusti 1856 var det som mest 1300 man sysselsatta. Hälsotillståndet bland arbetarna var gott under 1856, men kölden kom en månad tidigare och höll i sig en månad längre 1857.

De ursprungliga stationerna på linjen var : Gävle, Bäck, Margretehill, uppförd av Forsbacka bruks ägare, Jädran, Kungsgården, Storvik, Robertsholm, Korsnäs och Falun.

När Adelsköld studerade kostnadsförslag och kartor samt gått hela sträckan mellan Gävle och Falun, insåg han att kostnadsförslaget som kapten Norström sex år tidigare fått fram, var alldeles för lågt. Adelsköld gjorde ny undersökning och kom fram till summa 5198000 Riksdaler riksmünt².

Kostnadsökningen berodde på att dagavlöningen stigit, att lutningen på banan minskats från 1:40 till 1:60, att tyngre räls ansågs nödvändigt, att solidare underbyggnad krävdes och att flera lokomotiv och stationer behövdes.

Man ansökte om ett nytt lån på 600000 Riksdaler riksmünt och erhöll detta i december 1857.

² 5198000 Riksdaler riksmünt= 3465333 Riksdaler banco= 292993933 kr (2014)

Järnvägsarbetet på linjen Kungsgården – Storvik blev mycket fördröjt på grund av svårigheten att bygga banvallen över det djupa kärret vid Syltbäcken, där fast botten påträffades först på 60 fots djup, och pålning måste ske.

Den 20 november 1855 ankom det första rälspartiet från England till Gävle. Under 1856 anlände 18 fartyg från England, lastade med lokomotiv, vagnar, räls, vändskivor, verktyg m.m. Ett gammalt persontågslokomotiv ("Norden") och tre godstågslokomotiv ("Gefle, Engelbrekt och Kullan") köptes från England.

Allt detta köptes av det engelska handelshuset Lane, Hankey Co.

Efter att affären avslutats ville firman ha 40000 kronor extra för den speciella räls som Gefle Dalabanan krävde. Adelsköld ansåg att detta var ett överpris och ville ta reda på vad valsverkets pris var, men Murén menade att man inte skulle visa misstroende i affärer och gick vidare med Lane, Hankey Co.

När fartyget Vestalinden anlände med det första lokomotivet "Norden" låg fartyget för djup, 12 fot mot maximalt 10 fot som det skulle lastas till. Detta medförde att fartyget inte kunde gå in till kaj utan låg ute på reddan. Fartyget måste lossa en del av lasten ute på reddan för att sedan gå till kaj, men detta gick inte, för det första som måste lossas var lokomotivet.

Man löste detta genom att lägga två stora pråmar bredvid Vestalinden och spela över det 20 ton tunga "Norden" med block till den ena pråmen.

Ansvariga för lastningen var Lane, Hankey Co.

Man fraktade även massor med kol och koks till Gävle, där fraktkostnaden belastade järnvägsbolaget. Det visade sig att Lane, Hankey Co. hade lurat järnvägsbolaget på 100000 Riksdaler.

Eftersom kostnaden blev större än beräknat innan bygget startade och att det under bygget också visade sig bli ytterligare högre kostnader, var det många aktieägare som blev oroliga och ville sälja sina aktier. Aktierna sjönk till 5 à 10 kr. Murén tvingades av bekanta att köpa tillbaka en mängd aktier, som sedan blev grunden till hans stora förmögenhet. Aktierna var som mest uppe i 600 kr. Adelsköld köpte också aktier, 400st à 10kr och blev därigenom ekonomiskt oberoende.

Åren 1855 – 1857 var det brist på arbetskraft och arbetslönerna var höga och det påverkade järnvägsbyggandet negativt. Från början av 1858 blev tillgången på arbetskraft bättre, lönerna lägre, vädret mildare, så att arbetet avancerade snabbt. Hösten 1858 och vintern blev kall och fördröjde ballastningsarbeten (grus, makadam).

Av sparsamhetsskäl gjordes alla broar i trä utom västra bron över Lillån i Gävle.

Arbetspersonalen bestod av ett fåtal från ortens befolkning, och många kom och gick till och från. Folk från Valbo ansågs vara skickliga timmermän och användes till husbyggnaderna. I övrigt bestod arbetsstyrkan av dalkarlar, värmlänningar samt några arbetslag smålänningar.

Det förekom också några arbetslag bestående av dalkullor. Om deras karaktär och temperament visar följande episod. En skräddare blev tillsatt som förman över ett lag dalkullor. Av en eller annan orsak uppstod oenighet mellan laget och förmannen så att handgemäng uppstod. Förmannen stämde då laget för övergången våld och misshandel och redogjorde i stämningen hur det gått till, samt hade ett vittne som vittnade: "*Att ofvanstående nio stycken örfilar samt åtskilliga hårdragningar och sparkar äro riktigt bekomne intyga på begäran. N.N.N.N.*" Kullorna ser ut att i även detta fall gjort ett ärligt arbete.

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

Järnvägsbolaget skötte själv provianteringen och ordnade på lämpliga ställen försäljningslokaler, där livsmedel tillhandahölls till ortens priser. Arbetslagen inkvarterades i bygden. Där banan gick genom obygd, uppfördes efter linjen baracker och proviantmagasin, ibland nöjde man sig med provisoriska kojor och jordkulor. Sjukvården sköttes av läkare i Gävle och Falun samt från läkarstationen och sjukstugan i banvaktstugan Källviken.

Lönen för schaktmästare och förmän var 2-2,50 riksdaler riksmünt per dag. Grunddagpenningen för arbetare var 1,50 riksdaler riksmünt för fullgod karl och 12 timmars arbetsdag. Nästan allt arbete gjordes på beting och avlönades med 2-2,5 riksdaler riksmünt för jordschaktning, grusning, stensprängning och trumbyggnader samt till något högre belopp för grundläggning, timring och spikning.

Intresset för järnvägen var stort i Gävle och Falun och järnvägsbefälet blev väl mottaget, speciellt på de stora egendomarna Mackmyra, Högbo, Kungsgården, Hofors och Hagelsnäs.

Allmogen däremot såg med mindre blida ögon på järnvägen som genomskar deras marker och tog av dem forlönen som gett dem god förtjänst sedan forntid. Det uttryckte sig i fientlighet och bristande tillmötesgående.

Ett par skildringar från ingenjörslivet på den tiden.

Efter att provianterat i Falun med några skålpund kaffe och socker samt några pund rökt renkött och bröd, inställde sig två ingenjörer med sina nivellörsbiträden, summa 4 man, på senhösten 1855 vid Ryggens strand för att därifrån staka mot mötande linjer från Robertsholm och Falun. De inkvarterade sig i en fäbodstuga. Nattkvarter ordnades; en tillfälligt illamående fick plats i den väggfasta sängen, från vilken han påstod sig genom ett hål i stugtaket se polstjärnan, nr.2 placerade sig på en ladugårdsdörr, lagd över två kubbar och de två övriga på en gammal vargskinnspäls utbredd på golvet. Första morgonen fick man sig kaffe, skar sig ett stycke renkött, bröt sitt bröd och begav sig iväg för utstakning hela dagen. Då kvällen kom samlades man på fäbodstugans farstubro omkring ett fat vattgröt med getmjölk, som inte alltid var av bästa kvalitet. efter maten måste man hjälpa den gamla fädbodkullan, som lagade den torftiga maten, att ur ett kolossalt bockhorn framtvinga något gräsligt oljud i avsikt att skrämman bort eventuella björnar som fanns i närheten.

Detta pågick dag efter dag och redan andra veckan var man ganska smal men rörde sig lätt som en hjort i markerna.

Sådant var livet i värsta obygd, men även i befolkade trakter måste ingenjören gå igenom alla slags prövningar. Den ingenjör som blev tilldelad sträckan Jädran – Kungsgården, fann det lämpligt att slå sig ner vid Storsjöns strand. En ängslad inköptes, flottades över viken och restes ungefär där stora ånghammaren stod. Redan andra dagen var den inredd med sängslafar över varandra och blev bostad för ingenjören och två nivellörer. Den var också vilo-och nattkvarter för vandrande kamrater. Köket bestod av en gryta mellan två stenhällar vid Storsjöns strand och skafferiet var en säck uppspikad på stugväggen. Måltiderna var i allmänhet otillräckliga. Som kock, städare och biträde för övrigt användes en pojke. När kylan kom satte man in en plåtkamin som hade det felet att det gärna ville ta eld på vinden eller taket när man eldade i den. Följden blev att när ingenjören eldade måste en nivellör skydda tak och vind med våt torv.

Trafiken startade stegvis allteftersom spåret blev klart. Redan 1856 gick arbetståg efter tidtabell från Gävle till Jädran, där passagerare fick följa med trots att man inte fått trafikillstånd.

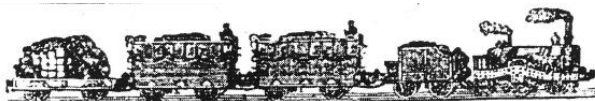
Delar av järnvägen öppnades efterhand för allmän trafik sedan de besiktigats och godkänts av Kungl. väg- och vattenbyggnadskåren.

Gävle – Kungsgården öppnades måndagen den 10 augusti 1857.

Kungsgården – Storvik öppnades måndagen den 7 juni 1858.

Storvik – Robertsholm öppnades fredagen den 13 augusti 1858.

Robertsholm – Falun öppnades onsdagen den 13 juli 1859.



Gefle-Dala Jernväg.

Tidtabell för bantågen från och med den 14 Juli 1859.

Upp.		
	f. m. kl.	eftermidd. kl.
Afgår från Gefle	9	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'
Ned.		
	f. m. kl.	eftermidd. kl.
Afgår från Korsnäs	5	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 fortsättes bantågen från Korsnäs kl. 10' e. m. till Falun, då ankomsten sker kl. 12, 20' samt återvänder från sistnämnde ställe till Gefle kl. 1 30' e. m. samma dag.

Bantågen stånna vid Lund och Margrethill för att slemna 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 afgår endast passagerartåg.

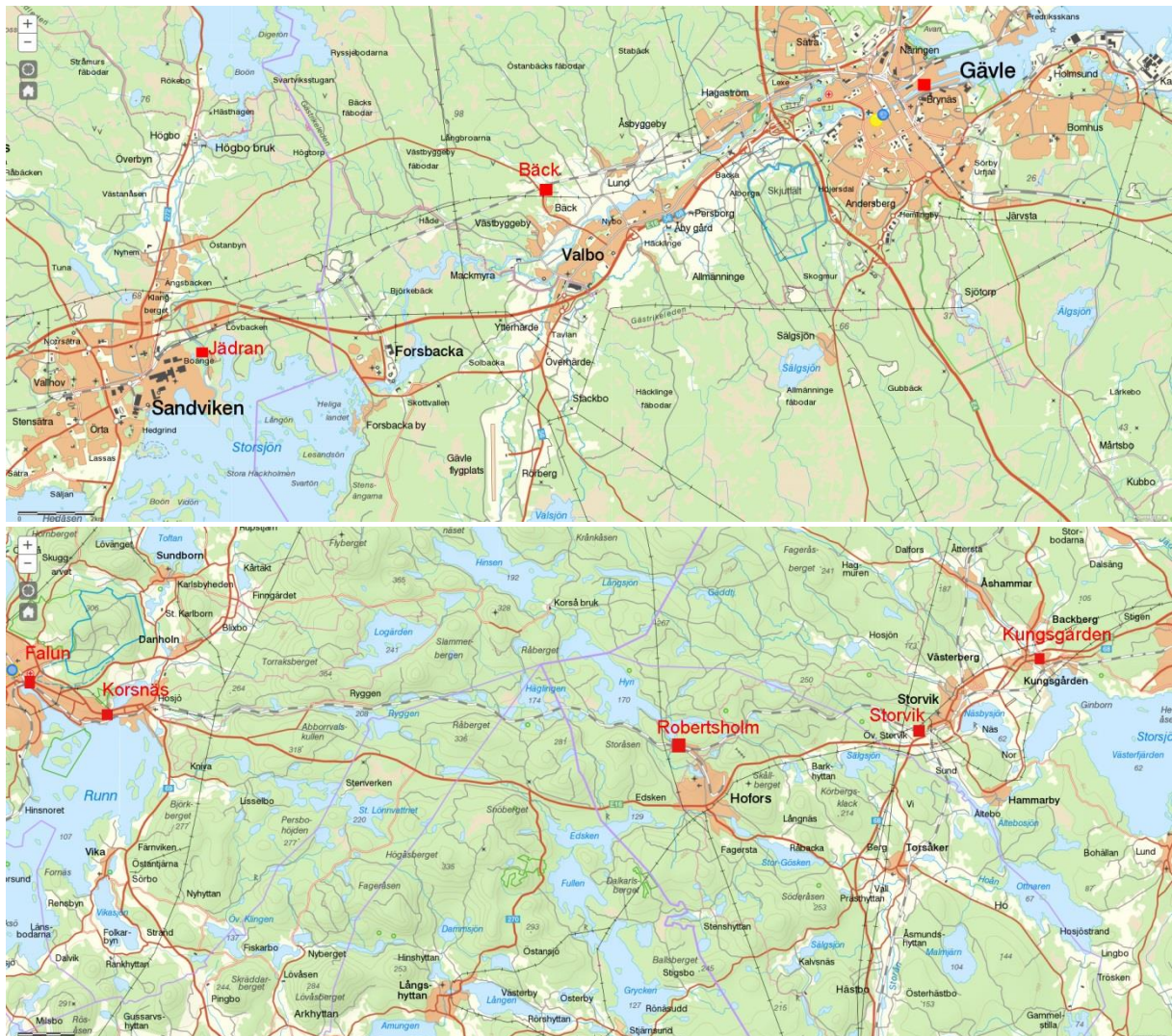
ERNST von VEGESACK,

Efter att ha summerat alla kostnader 1864 uppgick de till 6909038 riksdaler riksmünt, att jämföra med den första beräkningen på 3600000 riksdaler riksmünt.

Stationshus.

Som nämnts tidigare var de ursprungliga stationerna efter banan:

Gefle	0 m	1,48 m ö h
Bäck	10900 m från Gävle	50,06 m ö h
Jädran	21240 m från Gävle	64,10 m ö h
Ovansjö Kungsgård	32102 m från Gävle	64,13 m ö h
Storvik	40150 m från Gävle	78,71 m ö h
Robertsholm	55000 m från Gävle	167,92 m ö h
Korsnäs	86736 m från Gävle	111,84 m ö h
Fahlun	91682 m från Gävle	112,68 m ö h



I och med införandet av Lancashiresmide minskade behovet av träkol. Järnbruken hade överskott av skog och ville investera i ångdrivna sågverk om man bara kunde få enkla transporter. Vid norra stranden av Runn planerades en lång rad sågverk och GDJ fick där sin stora godsstation vid Korsnäs med lokstall och hamnspår. Hamnspår fanns även vid Jädran, Kungsgården och Källviken.

De ursprungliga stationsbyggnaderna ritades av arkitekten Mårten Spiering (1829-1876). Kännetecknande för dessa var krysspröjsade fönster och dörrar. Mårten blev sedan stadsbyggmästare och stadsarkitekt i Gävle och ritade bl.a. Gävle Centralstation.



Gävle Norra station 1908. Samlingsportalen bild Jvm.KDAA02359. Revs 1908. Hotell Fenix till vänster.

Gävle station låg där Alderholmen är idag. Nuvarande centralstation togs i användning 15 november 1877 då Uppsala – Gävle järnväg anslöts till Gävle-Dala järnväg. Den gamla stationen benämns Gävle Norra. Den revs 1908.

Hotell Fenix bredvid stationen stängdes 1927 och revs några år senare.



Gävle Centralstation 1930. Samlingsportalen bild Jvm.KDAA02378.

Gävle centralstation.

Bäck station var belägen där landsvägen från Falun korsade järnvägen. Stationen tillkom för att ge vägtrafikanterna på landsvägen Gävle-Falun möjlighet att fortsätta med järnvägen och man räknade även med att Högbö bruk skulle utnyttja stationen. Trafiken vid stationen var mindre än beräknat och med större och tyngre laster blev spårlutningen av 1:105 ett problem. Stationen lades ner 14/5 1866 och nytt mindre stationshus byggdes i Lund ca. 2km öster om Bäck. Gamla stationshuset i Bäck låg kvar som banvaktstuga och från 1890 som hållplats. Lund namnändrades 1/9 1875 till Valbo.



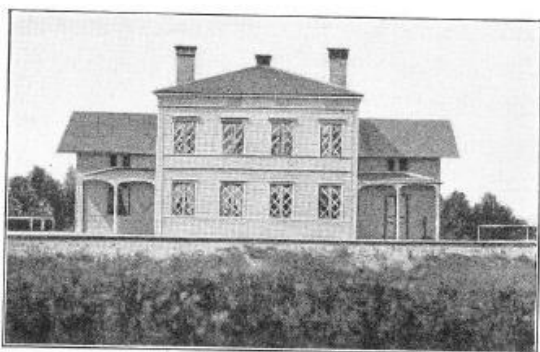
Forsbacka station 15 Aug. 1902. Samlingsportalen bild.nr. Jvm.KDAH00044.

Forsbacka station 15 aug. 1902. Stationen öppnades 1/12 1860 och hette först Margrethehill. Den namnändrades 1/6 1894 till Forsbacka. Stationen anlades av Forsbacka bruk.



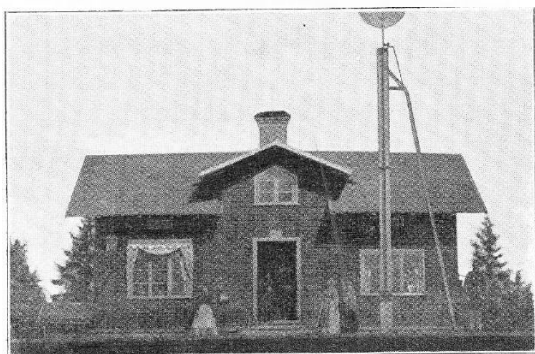
Forsbacka station 1972. Samlingsportalen bildnr. Jvm.KDAD02180.

Nytt stationshus anlades 1902.
Forsbacka station 1972.



Jädrans år 1863 nedrífna stationshus.

Jädrans station låg mellan Bergsängstjärn och Jädraån (Idag Sandviks område). Ångbåtar med pråmar kunde gå upp till stationen med varor från Hammarby bruk och från Årsundabönderna. Jädran behölls som lastplats till ca. 1920. Där fanns också vattenstation för tankning av lok. 1862 inköptes en mindre ångmaskin för vattenpumpning.



Sandvikens stationshus åren 1863–1868.

Ny station vid det nya järnverket öppnades 1 januari 1863³.



Sandvikens station 1900. Samlingsportalen bild Jvm.KBEB01944

Sandvikens station 1868-1909.

1897-98 gjordes följande förändringar vid Sandvikens station:

Ett nytt vattentorn av sten under plåttak. Kostnad 4565,88 kr med dynamomaskinhus.

En ny betjäningsbostad färdigställdes under samma tid i 2 våningar av trä under plåttak, innehållande 4 lägenheter om ett rum och kök, en lägenhet på 2 rum och kök, en på 3 rum och kök samt ett enkelrum till en kostnad av 17888,77 kr.

Till detta ett uthus innehållande 8 vedbodar, 6

svinhus med cementgolv, 7 avträden jämte ett spillningsrum, kostnad 3283,60 kr. Källare av slaggsten och trä under asfaltpapptak, innehållande 8 källarrum, kostnad 1476,63 kr. Bryggshusbyggnad av trä under asfaltpapptak, innehållande bryggstuga och bakkammare, 1459,65 kr.

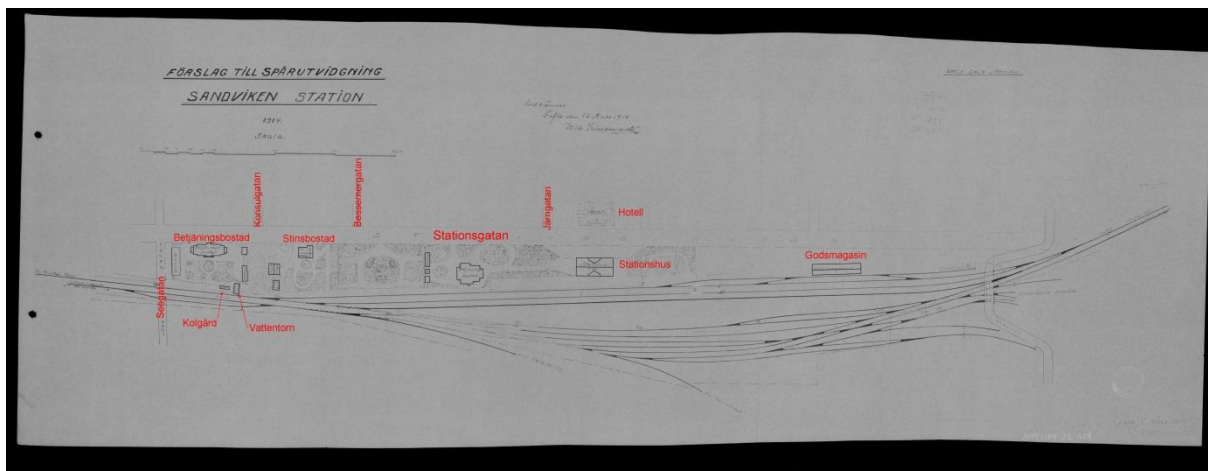
En telefonledning drogs mellan stationshuset och vattentornet, 38,56 kr.

Elektrisk belysning installerades i stationshuset och på bangården för en kostnad av 2564,06 kr.

En 472 meter lång sugledning till vattenstationen, kostnad 6483,99 kr, kolgård vid vattenstationen, 253,46 kr.

³ Olle Andersson påstår att Sandvikens station öppnades 1/1 1864, därför att det i ett protokoll från 16 dec. 1863 står att verksamheten vid Jädrans station skall flyttas över till Sandviken vid årsskiftet, men att Jädran skall behållas som lastplats och vattenstation. Från direktionens redovisning för år 1863 finns Sandvikens station med, så då kan vi slå fast att stationen togs i drift 1/1 1863.

Sandvikens stationsområde 1914.



Nuvarande station i Sandviken. Togs i drift 1909.

Sandvikens station 1920. Samlingsportalen bild Jvm.KDAJ10083



Kungsgårdens station 1911. Lok GDJ 53. Samlingsportalen bild nr. Jvm.KBEB01959.

Kungsgården station var en av de ursprungliga stationerna. I drift från 10/8 1857 till 1968. Den anlades intill Kungsgårdens valsverk som tillhörde Hofors bruk. Valsverket ersattes senare av sågverk. Här låg också gästgiveri och avtagsvägar mot Järbo, Svärdsjö och Torsåker.

Storviks station. Stationen anlades där landsvägen från Hedemora anslöt till landsvägen mellan Gävle och Falun. Ny station öppnades 6/6 1875 i Storvik när norra stambanan byggdes. Den gamla stationen ändrade namn till Övre Storvik och behölls som lastplats till 31/12 1963 och som hållplats mellan 5/11 1896 till 31/12 1963.

Vid Övre Storvik lossades fällbromsarna när godstågen hade rullat ned från Granstanda och från 1901 hade man lokstall här för påskjutningslok för tåg på väg uppför. Bispår fanns till tegelbruket.



Storviks år 1877 nedrifna stationshus.



Storviks station 1920. Samlingsportalen bild Jvm.KDAJ10083.

Robertsholms station låg vid den mellersta av de tre anläggningar Hofors, Robertsholm och Monterose som ingick i Hofors bruk. Här firades 13 augusti 1858 invigningen av banan från Gävle med besök av kronprins Carl. Intill stationen byggdes sågverk och bruket fick bygga sidobana ned till Hofors.

Robertsholm station namnändrades 1/6 1894 till Hofors station.



Hofors station 1902. Tanklok 24 "Sölve". Samlingsportalen bildnr. Jvm KBEB01941



Hofors station 1940. Gamla rivs. Samlingsportalen bild.nr. Jvm KDAH00127

Korsnäs station.

Stationen öppnades 13/7 1859 och var i drift till 15/3 1976. Detta var efter Gävle den mest inkomstbringande stationen. Här fanns 8st ångsågar och var länge den viktigaste stationen för banans godstrafik. Ca. 30% av intäkterna kom från Korsnäs station, främst trävaror från sågverken i Korsnäs.

Det första årets tidtabell visade två godståg tur och retur Gävle-Korsnäs dagligen och bara två persontåg Gävle-Falun varje vecka.



Korsnäs station 1890. Loket Korsnäs. Samlingsportalen bild Jvm.KDAJ10088.



Korsnäs Station 1972. Samlingsportalen bild Jvm.KDAD02191

Falun station.

Stationen öppnades 13/7 1859. Den gamla stationen var i drift till 31/12 1889 (osäker på detta). Ny station byggdes 1875-1877.



Falun gamla station 1876. Samlingsportalen bild Jvm.KDAA01744



Falun station 1900. Samlingsportalen, bild Jvm.KCAC00444.

Rullande materiel.

I början av januari 1856 gjorde verkställande direktören, grosshandlaren Pehr Murén, och arbetschefen, kapten Claes Adelsköld, tillsammans en resa till England för att beställa eller inköpa lokomotiv, vagnar, verkstadsmaskiner, verktyg, reservdelar och annat materiel som inte kunde erhållas i Sverige.

De köpte då 3 lokomotiv med tender för 51300 kr/st. Dessa lok var n:r 1 "Gefle", n:r 2 "Engelbrekt", n:r 3 "Kullan". Dessa lok var identiska.

Lok n:r 4 "Norden" var ett begagnat lok som inköptes för 14000 kr. Detta lok användes vid byggandet av järnvägen och var troligtvis Sveriges äldsta lok, med troligt tillverkningsår 1841.



Lok n:r 4 "Norden" vid Robertholms station 1860.(Samlingsportalen).

Då järnvägen öppnades 13 juli 1859 fanns följande rullande materiel: 6 lok, 17 passagerarvagnar, 7 resgodsvagnar med broms, 5 täckta godsvagnar, 2 hästvagnar, 2 boskapsvagnar, 50 öppna godsvagnar, 78 plankvagnar och 10 timmervagnar eller sammanlagt 171 diverse vagnar, allt tillverkat i England.

Från 1890 började man köpa lok hos Nydqvist&Holm (NOHAB) i Trollhättan och i början av 1900-talet även från Vagn-och Maskinfabriksaktiebolaget i Falun.

Från och med början av 1860-talet blev bolagets vagnar tillverkade i Sverige.

Godsvagnarna på GDJ hade fällbromsar enligt engelsk förebild. Varje vagn hade en lång tung hävstång på en sida, upphängd när vagnen skulle rulla obromsad och nedhakad av någon vid sidan av spåret innan tåget nådde en utförslutning. Banan byggdes med två långa lutningar, från Granstanda till Storvik vid färd mot Gävle och från Ryggen till Hosjö vid färd mot Falun. SJ och de flesta andra

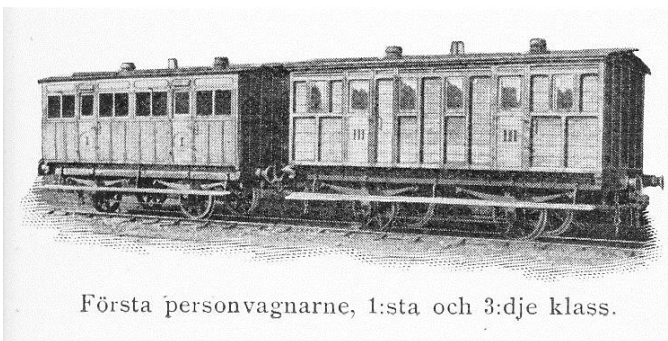
banor där det förekom många små lutningar använde skruvbroms på var femte vagn. Detta krävde mer personal. GDJ fick också övergå till skruvbromsar på 1890-talet när samtrafiken med andra bolag ökade.

Femtio år efter banans öppnande, år 1909, hade bolaget 42 lokomotiv och 1699 diverse vagnar, varav 68 personvagnar.



GDJ-lok R3 70, 1938. Samlingsportalen.Jvm.KDAJ03231.

Ett av Sveriges starkaste lok som tidigare användes på malmbanan var i drift på GDJ från 1935.



Första personvagnarne, 1:sta och 3:dje klass.

Från 1886 drogs 1:sta klass personvagnarna in och ändrades till 2:dra klass.

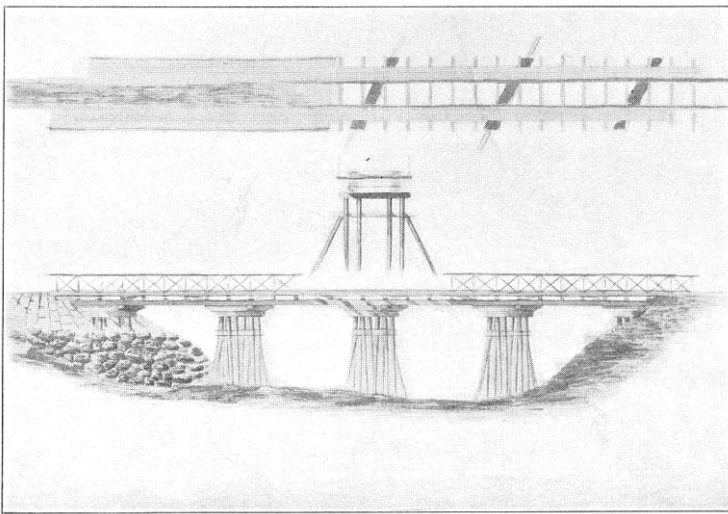
Förändringar av banan.

Efter att banan togs i drift ökade trafiken mycket mer än beräknad, men banan visade sig vara väl tilltagen och speciellt överbyggnaden var välgjord och inga förstärkningar behövdes.

Man blev däremot tvungen att byta ut räls och broar vartefter trafiken ökade.

Broar.

Alla broar var som nämnts tidigare byggda av trä, utom västra bron över Lillån i Gävle. Redan från 1862 behövdes tätare tillsyn av broarna vid Jädraån, Borrsjöån, Syltbäcken och Vallbyån. Dessa broar måste repareras med järnbandade skoningar 1862-1865. 1866 togs beslut att byta ut träbroarna till järnbroar. En orsak till detta var den tyngre trafik med tyngre lok m.m. som inte beräknades vid banans konstruktion. Den sista bron som byggdes om av dessa ovan, var bron över Jädraån 1869. Alla broar på hela sträckan Gävle-Falun var 1881 ombyggda för att klara den tyngre trafiken.



Ritning öfver järnvägsbron af trä öfver Jädraån.

1895 förstärktes överbyggnaderna till alla broarna mellan Gävle-Falun. Den ökande godstrafiken krävde större och tyngre lokomotiv. Som exempel vägde de första 4 loken mellan 19-26 ton. Loken som inköptes i slutet av 1800-talet vägde 32-50 ton och man såg tendensen till allt tyngre lokomotiv. Man tog därför beslut i maj 1899 att byta alla broöverbyggnader till ett mera hållfast stål samt om- eller nybyggnad av landfästena.

När SJ 1900 öppnade banan Krylbo-Örebro förmodade man vid GDJ att en del av sjötrafiken mellan England och Ryssland skulle gå med järnväg genom Sverige och då via Gävle-Falun-Göteborg och Gävle-Krylbo-Göteborg. Man förberedde dubbelspår hela vägen genom markköp och breddning av landfästena till alla broar. Det blev ingen trafikökning då transittrafiken snarare gick över Stockholm. I november 1899 började denna ombyggnad av alla broar. 1902 var alla broar mellan Gävle-Falun ombyggda och en bro, den vid Kungsgården, var även broöverbyggnaden utförd för dubbelspår.

Räls.

Den ursprungliga rälsen var järnräls med en vikt av 28,6 kg/meter. Det visade sig att denna räls inte höll måttet och måste ofta bytas ut. Man beslutade 1867 att gå över till stålräls och man bytte succesivt ut järnrälsen till stålräls eller stålhuvad järnräls. Hela sträckan var 1877 utbytt till någon av dessa stålräls typer. Rälsen inköptes av Motala verkstad, Smedjebackens valsverksbolag och England. Sandvikens järnverk levererade även ämnen till stålräls.

28 oktober 1897 framhöll dåvarande baningenjören Johan Alfred Undén nödvändigheten av att förstärka spåren ytterligare. 23 november samma år togs beslut att byta ut rälsen till den så kallade Goliathtypen med en vikt av 40,5 kg/meter. 47,5 km av den gamla rälsen såldes till Mora-Elfdalens järnvägsbyggnad.

Signalanordningar.

Ända till 1876 saknade flera stationer och mötesplatser signalanordningar. 1876-1878 infördes dylika signalanordningar vid alla stationer. Vartefter som trafiken ökade och flera sidospår anlades, samt att Kungl. Maj:t kom med en kungörelse som skulle gälla från 1880, byggdes signalanordningarna ut och under 1890 var arbetet klart. GDJ var den första enskilda järnvägen som var försedd med växel- och signalsäkerhetsanläggningar som numera (1909) används vid järnvägarna i landet.



Växelorn vid Sandviken station.

I Sandviken byggdes anordningarna för manövrering av växlar, ingångssignaler och vägbommar i ett växelorn mitt för stationshuset, mellan spår 1 och 2. Växelornet i Sandviken var det första i sitt slag i Sverige.

Nyanläggningar.

Allt efter som trafiken på banan steg, utvidgades spårsystemet, lastkajer, kolbryggor, magasin m.m. Redan under de fyra, fem första åren måste nya stationer byggas och stora ombyggnader göras i Falun, Korsnäs och Gävle. I synnerhet i Gävle krävdes stora utbyggnader av spår, lastplatser och magasin. Spårsystemets längd var redan på 1870-talet 25 km i Gävle.

Nya stationer anlades vid bl.a. Sandviken.

Ända till 1875 hade Gefle-Dala järnväg ingen förbindelse med någon annan järnväg och de behövde inte ta hänsyn till grannbanor och att invänta anslutningståg. Den 6 september 1875 öppnade Norra stambanan (SJ) till Storvik. I Storvik byggdes en ny station vid stambanan dit även GDJ flyttade sin trafik. Samma dag 1875 öppnades Uppsala-Gävle (UGJ). UGJ tilläts inte att gå in till GDJ-stationen utan måste bygga en egen, Gävle södra, med egna hamnspår på Gavleåns södra sida. Först 1877 byggde GDJ en ny station, Gävle central, närmare staden, med spårförbindelse och gångbana till Gävle södra. Lokstallet låg kvar vid hamnstationen Gävle norra och man byggde ett spår över hamnplanen för att loken lätt skulle kunna gå till Gävle C. Den 31 december 1875 öppnade sträckan Ludvika-Falun på Bergslagens Järnvägar och anslöt till GDJ

Detta innebar nytt stationshus i Falun med nytt spårsystem till en kostnad av 515763 kr. Stationen i Storvik lades ner och trafiken flyttades till SJs nya station i Storvik. Detta innebar nytt dubbelspår och plattformar. Personalen vid GDJ kallade den nya stationen "den nedom Storvik belägna stationen" eller "den nya stationen vid Lillvik" till dess en order gick ut den 21 augusti 1875 att "Hädane fler benämnas Stambanans station vid Lillvik, Storvik och gamla stationen, Öfre Storvik".

I Gävle byggdes en ny station till en kostnad av 319196 kr.

Expansion.

GDJ engagerade sig starkt i Falun-Rättvik-Mora Järnvägsaktiebolag (FRMJ) och Falun-Västerdalarnas Järnvägsaktiebolag (FVJ). Man ägde 50% av aktierna i båda bolagen och 1903 köpte man upp resten av aktierna och därmed kom FRMJ och FVJ att bli helägda dotterbolag till GDJ.

Trafikeringen av de båda banorna sköttes av GDJ med sitt rullande materiel.

1901 öppnades FRMJ för trafik upp till Orsa och 1902 till Mora.

1905 öppnade Falun Västerdalarnas Järnväg (FVJ) sträckan Falun-Björbo.

Bergslagens Järnvägar (BJ) ökade efterhand sitt aktieinnehav i GDJ. 1908 inköpte BJ så många aktier att man blev majoritetsägare i GDJ.

Från och med 1 januari 1920 ingick FRMJ och FVJ helt i Gävle - Dala Järnväg. Från det här datumet kom GDJ att benämnas Gävle - Dala Järnvägar.

Bandelen Gävle-Falun elektrifierades 1943 och togs i drift 1 oktober.

Trafikförvaltningarna GSG och GDG.

Den 1 januari 1909 bildades Trafikförvaltningen Göteborg - Stockholm - Gävle (GSG). GDJ, FRMJ och SWB (Stockholm-Västerås-Bergslagens Järnvägar) anslöt sig till denna.

Årskiftet 1918/1919 bröt SWB samarbetet varför GSG ombildades till GDG (Göteborg - Dalarna - Gävle). GDG kom att vara verksamt fram till GDJ:s förstatligande 1948.

Olyckshändelser på Gefle-Dala Järnväg omkring Sandviken.

Hämtat direkt ur årsberättelserna.

”den 26 augusti 1895, då tåg n:r 12 passerade östra nedersta vägöfvergången till verkstäderna vid Sandvikens jernverk, framkom helt oförmodadt genom grinden en sjuttioårig döf verkstadsarbetare, som icke observerade tåget, öfverkördes och dödades ögonblickligen.”

Mannen var murbruksarbetare Olof Persson, Sandvikens bruk, född i Ovensjö 24/7 1826.

”den 7 mars 1896, då tåg n:r 4 passerade banvaktsträckan n:r 9 (Storvik)strax öster om vägporten under statsbanan, gick den för tåget postande ordinarie banvakten för nära detsamma, greps av snöplogen och nedkastades i diket, erhöill inre skada i hufvudet, blev sanslös och afled omkring 3 timmar derefter”

Mannen var banvakten vid Storviks banvaktstuga, Johan Fredrik Renström, född 28/11 1855 . Han efterlämnade hustru Lisa med 5 döttrar och en son, den yngsta 1 år.

”den 24 juni 1896 öfverkördes och dödades tvenne får af tåg n:r 5 mellan Sandvikens och Kungsgårdens stationer”

”den 17 oktober 1896 blef en Gefle-Dala ordinarie stationskarl vid koppling af vagnar till tåg n:r 15 på Storvik station klämde mellan tvänne vagnbuffertar och afled efter några minuter.”

Mannen var stationskarlen Karl Gustaf Brodin i Storvik, född 18/9 1864 i Torsåker. Han efterlämnade hustru Anna Fredrika med 4 söner och en dotter mellan 10 mån – 8 år. 3 år senare dog äldsta sonen genom drunkning. Knappt 5 månader därefter dog dottern 8 år i lungsot (tuberkulos).

”den 24 oktober 1896 blef en rusig resande å tåget n:r 5 – en arbetare vid Sandviken – kvarlemnad vid Forsbacka station och vägrad fortsätta med tåget. Han gick då först landsvägen åt Forsbacka bruk, men aftog sedermera från densamma, klättrade över jernvägsstängslet och fortsatte banan åt Sandviken, öfverkördes ca. ½ km vester om Forsbacka station av nedgående tåg, antagligen n:r 6, hittades å banan kl.7,40 e.m. med skadadt hufvud och högra benet krossadt.”

”den 28 december 1896 körde tåg n:r 5, ungefär 300 meter vester om Sandviken stations yttersta vaxel öfver en rusig sjöman, som låg på spåret, hvarvid ena benet krossades ofvanför fotleden.”

”den 9 februari 1898, då den å tåg n:r 16 tjenstgörande konduktören skulle å bron öfver Kungsgårdsån lossa ett vagnskoppel för tillkopplande af en vagn, råkade han halka med ena foten, hvarvid det högra benet kom öfver ena rälsen och öfverkördes nära intill ljumsken af en i rörelse varande lastad godsvagn; fördes med tåget till Sandvikens nya sjukhus, der första förbandet lades, samt derefter med tåg n:r 2 till Gefle lazarett, der benet amputerades; afled en half timme efter amputationen.”

Mannen var konduktör Anders Ljung, Gävle, född 3/2 1869 i Torsåker. Han efterlämnade Anna Maria med en dotter och en son, 2 och 5 år.

”den 19 augusti 1898 råkade en extra bromsare, då han skulle påstiga tåg n:r 9 vid Sandviken, att halka af vagnsfotsteget och falla med venster handen på rälsen, så att en vagn gick öfver densamma och krossade ett par fingrar; återreste med tåg n:r 10 till Gefle och vårdades å Gefle lazarett.”

”den 26 november 1898 blef en arbetare, som medföljt tåg n:r 7 till Kungsgården, der afvisad från tåget, emedan han var betydligt öfverlastad och förde oväsen, och tog han sig då före att, jernvägspersonalen ovetande, gå banan österut, men insomnade der mellan Sandviken och Kungsgården strax öster om See banvaktstuga och öfverkördes när tåg n:r 29 passerade, hvarvid hans högra ben afklipptes nedanför knäet och högra armen vid handleden; fördes med tåg till Storvik, der förband lades samt sedermera med extra tåg på natten till Gefle lazarett, hvarest han den 30 november afled.”

Mannen var Anders Johan Brandt som var arbetare i Österberg. Född 5/9 1862, ogift, och död 28 november enligt dödboken.

”den 12 september 1899 blef en extra bromsare, som tjenstgjorde med tåg n:r 11, öfverkörd vid Kungsgården, när han skulle afkoppla en vagn, som af tåget skulle ”ryckas” ned till kajspåret, hvarvid högra armen och högra benet afbrötos, fördes med tåg n:r 32 till Sandviken, der första förband lades, samt derifrån med samma tåg till Gefle, der arm och ben amputerades.”

”den 27 september 1899 råkade en extra lokomotiveldare, som tjenstgjorde med tåg n:r 4, att vid tågets ankomst till Sandviken sträcka sig för långt utom maskin, hvarvid han slog hufvudet mot vexeltornet, så att han sanslös föll av lokomotivet; fördes till Sandvikens sjukhus, der vid läkareundersökningen konstaterades att hufvudskålen var bräckt och derefter till Gefle lasarett, der han vårdades t.o.m. 11/11.”

”den 31 januari 1900 blef af tåget n:r 4, då det passerade vattentornet i Sandviken, en liten flicka, som skulle gå öfver banan, fattad af lokomotivets snöplog och kastad åt sidan, hvarvid hon skadades i hufvudet, blef fullt återställd inom 14 dagar.”

”den 25 mars 1903 körde tåg n:r 8 med lokomotiv och två vagnar igenom landsvägsgrindarne vid Öfre Storvik, enär stationskarlen somnat och därigenom försummat öppna grindarne.”

”den 16 april 1903, då tåg n:r 6 var på ingående å Storviks station, hoppade en manlig resande af tåget ned i spår n:r 2 å hvilket spår en hjälpmaskin just kom framgående, hvarvid karlen kom under maskinen och fastklämdes under tendern mellan sliprarna och tenderns bromsstag. Karlen blef oskadad.”

”den 25 juli 1903 sammanstötte ångdessin n:r 2, som kom från Hofors, vid ingången till Storvik station med tåg n:r 11 a, som stod å spår n:r 2. Olyckan tillgick sålunda, att ångdressinen följde nästan omedelbart efter tåg n:r 2, och, då ångdressinen icke gaf någon ingångssignal till Storvik station, observerades den icke af den stationskarl, som stod vid ingångsväxeln, utan omlade karlen växeln mellan hufvudspåret och spår n:r 2, genast efter det tåg n:r 2 passerat, hvarpå ångdressinen framrusade å spår n:r 2 och omedelbart därefter sammanstötte med tåg n:r 11 a, som stod färdig att utgå på hufvudspåret för vagnväxling. Ångdressinen blef vid sammanstötningen inklämd under lokomotivets buffertsplanka, hvarvid dressinföraren, en verkstadsarbetare, klämdes mellan

dressinens skyddsskärm och dess sittbänk och blef sittande fastklämd, till dess lokomotivet med domkrafter kunde lättas, hvarvid det visade sig, att båda underbenen blifvit afbrutna äfvensom en del inre skador erhållits; inforslades till Gefle lasarett, afled efter 3 dagar. Ångdressinledaren erhöll ett ofarligt slag i hufvudet. Passageraren, äfven en verkstadsarbetare, hoppade af dressinen i tid." Mannen som dog var Karl Johan Forsberg, Gävle, född 13/7 1871 i Stora Tuna, efterlämnande hustrun Anna Matilda. De hade två söner som båda dog 3 dagar resp. 2 mån. efter födseln. Sista sonen dog knappt 5 månader innan fadern dog. Anna emigrerade till Amerika 19/2 1905.

Loket Necken exploderar på linjen.

När lokomotivföraren Per Johan Nordström och hans eldare Johan Sjöström på lokomotivet nr 17 "Necken" dragande 43 vagnar, varav de flesta var olastade, med tåg nr 3 lämnade Gävle norra station kl. 5.00 på lördagsmorgonen den 23 september 1893, hade de ingen aning om att de en knapp timme senare skulle bli historiska. Allt var frid och fröjd och efter ett uppehåll i Margrethehill (senare Forsbacka) hade man avgått därifrån i rätt tid kl. 5.43 sedan konduktören Jakobsson givit klart till stationsinspektören Wilhelm Löfgren. Just som man hade börjat accelerera i den lilla stigningen en kilometer längre fram, km 17,450, hände det. Med en fruktansvärd knall exploderade lokomotivets ångpanna och lokomotivet kastades åt höger och spårade ur tillsammans med ett 10-tal vagnar. De bakomvarande vagnarna sköt på och loket och de urspårade vagnarna rev upp högra spårsträngen på en sträcka av 40 - 50 meter.

Tågsättet trycktes ihop genom att en del av vagnarna staplades ovanpå varandra. När loket äntligen stannat hasade det ner i diket och stod med framänden 5,5 meter och bakänden 2 meter från spåret dock utan att välta. Som genom ett under blev personskadorna lindriga.

Lokföraren och eldaren kastades fram och tillbaka i hytten och undkom med skrubbsår och blåmärken efter att ha hoppat av åt vänster när loket gick ner i högra diket. Konduktören körde huvudet genom ett fönster och fick lindriga skärsår i ansiktet. Några passagerare medföljde inte tåget och man vågar knappast gissa vad som skulle ha kunna hända om det varit ett persontåg eller ett s.k. blandat tåg. Den materiella förödelsen var däremot större.

Förutom loket totalförstördes 4 vagnar och 7 st fick svåra skador, dock inte värre än att det ansågs lönsamt med reparation.

Själva orsaken till explosioner var anfrätning utefter hela pannans långskarv inifrån så att av godset återstod föga mer än 2 millimeter och på någon kortare sträcka till och med mindre än så.

Referenser.

- Gefle-Dala Järnvägar 1855-1908, byrådirektör B.Hagberg (1909)
- Utdrag ur mitt dagsverks-och pro diverse-konto. Levnadsminnen av Claes Adelsköld (1899)
- Gefle-Dala Järnväg redogörelser/årsberättelser åren 1860-1908, direktionen GDJ.
- Trafikverkets samlingsportal.
- Banvakter, grindvakter, banmästare m.fl. vid Gefle-Dala Järnvägar 1/11 1857-30/6 1948, Olle Andersson.
- Årsboken "Spår 2009" utgiven av Sveriges Järnvägsmuseum och Järnvägsmusei Vänner. Författare Erik Sundström.
- Internetsiten "historiskt.nu".