

## GEFLE—DALA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sedermera öppnades:

den 15 oktober 1884 Gefle—Ockelbo järnväg,

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

den 22 december 1900 Sala—Gysinge—Gefle järnväg och

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

Från bantlinjen Gefle—Falun utgå dessutom följande sidobanor:

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

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

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

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

### Förvaltning och administration

De från Falun mot Björbo och Älvdalen utgående banorna hade vid skilda tillfällen kommit att kontrolleras av GDJ. 1920 fusionerades dessa med GDJ som därefter även formellt direkt ägde banorna. Från invigningen 1892 trafikerades och administrerades dessutom Mora Noret-Orsa Järnväg av GDJ.

Följande linjer har alltså trafikerats av GDJ:

Gävle-Älvdalen (persontrafiken Mora-Älvdalen och Falun-Grycksbo nedlagd 1961 resp 1965. Detta år nedlades även sträckan Grycksbo-Rättvik helt.

Falun-Björbo (sträckan Falun-Repbäcken helt nedlagd 1960.)

Mora-Orsa (förstatligad 1918.)

1908 förvärvades aktiemajoriteten i GDJ av BJ. Det härigenom inledda samarbetet utvidgades 1909 till att omfatta även SWB inom ramen för Trafikförvaltningen Göteborg Stockholm Gävle. Efter SWBs utträde fr o m 1919 bildades istället Trafikförvaltningen Göteborg Dalarna Gävle där nu också SDJ ingick (i GSG sedan 1914). 1940 tillkom även DJ.

1947 inköptes GDG-komplexet av staten och drevs t o m 30.6 1948 som statligt aktiebolag varefter formellt inlemmande i SJs organisation skedde.

### Bana och linjeföring (Gävle - Falun)

SGGJs inledande till Hagaström krävde ökad kapacitet på sträcka in till Gävle. Ett nytt spår byggdes därför 1900. De två spåren utnyttjas dock ej som dubbelspår. På det norra avvecklas huvudsakligen godstrafik, på det södra framförs persontåg.

Den ursprungliga linjeföringen mellan Granstanda och Ryggen utfördes med många skarpa kurvor. Med början 1903 men med tyngdpunkt under 30-talet omlades därför denna sträcka med avsikt att möjliggöra högre hastighet. Sålunda övergivna järnvägsbankar kan ses på flera ställen utefter linjen, företrädesvis söder om nuvarande sträckning.

### Elektrifiering

Inom ramen för elektrifieringen av GDGs huvudlinjer påbörjades 1942 detta arbete för sträckan Gävle-Falun. Elektrisk drift infördes fr o m 1.10 1943. På hela bandelen har betongstolpar med I-profil använts. Ursprungligen fanns ej återgångsledning men sådan uppsattes i samband med Rc-lokens ibruktagande.

### Förändringar under SJ-tiden

Fjärrblockering (styrd från Gävle) infördes på sträckan Gävle-Storvik 1.2 1968, Storvik-Korsnäs 26.6 1975 samt korsnäs-Falun 13.11 1975.

Under de senaste åren har banan kraftigt förstärkts för att möta kraven från de intensiva virkestransporterna till kusten (heltåg för AB Trätåg) och malmtransporterna Dannemora-Domnarvet. För dessa utnyttjas sedan årsskiftet vagnar som fullastade har ett axeltryck om 22 ton.

Hinsnoret i mars 1977

Olle sundström

LINJEBESKRIVNING GÄVLE - FALUN C

Teckenförklaring: Hlp=håll- och lastplats, Hphållplats, Lp=lastplats, Mp=mötesplats, Stn=station, Lmp=last- och mötesplats.

Km	Trafikplats	
0,6	GÄVLE	Stn tillkom 1877 sedan förbindelsen med Uppsala-Gefle Järnväg öppnats. Tidigare utgick GDJ från en stn belägen i hamnområdet, vilken under namnet Gävle Norra kom att fungera som godsstation till dess att den nya rangerbangården öppnades på 1960-talet.
3	TOLFFORS	Lp, nedlagd.
5,7	HAGASTRÖM	Stn öppnad 1900 då Sala-Gysinge-Gävle Jvg anslöts. Banan kvar som godsbanan till Mäckmyra. Stn obemannad, nu lmp.
9,0	NORRA VALBO	Stn nedlagd, nu mp. Hette Lund till 1875 och Valbo till 1948.
10,8	KALLBÄCK	Hlp nedlagd. Hette tidigare Bäck.
13,4	HÅDE	Lp nedlagd. Bibana till Mäckmyra bruk, nedlagd 1965.
16,5	FORSBACKA	Stn nedlagd, nu lmp. Bibana till Forsbacka bruk. Hette Margrethill till 1894.
21	JÄDRAN	Stn nedlagd 1863 då den ersattes av Sandviken.
23,2	SANDVIKEN	Stn ombyggd efter linjeändring 1942. Spår in till Sandvikens bruk.
22,1	KUNGSGÅRDEN	Stn nedlagd, nu mp.
35,0	MYRE	Hp nedlagd.
37,9	STORVIK	Stn tillkom 1875 då norra stambanan öppnades mellan Krylbo och Storvik. GDJ passerar under SJ väster om stn.
40,1	ÖVRE STORVIK	Den ursprungliga stn Storvik, hlp fr.o.m. 1875. Nu nedlagd.
48,4	GRANSTANDA	Stn nedlagd, nu mp.
55,0	HOFORS	Stn. Hette Robertsholm till 1894. Nuvarande stnhus från 1930-talet. Bibana till Hofors bruk.
59,0	KORSÅN	Stn nedlagd. Hette Källviken till 1896. Båtförbindelse fanns över sjön Hyn till Korsån bruk.
62,9	BORN	Stn nedlagd. Godsbanan (891 m) till Engelsfors fanns 1874-91. Banan ingick i transportleden till Långshyttan med prämar över sjöarna och hästbanor däremellan.
65,3	LÅNGSJÖN	Lmp nedlagd, nu mp.
68	LOTTBO	Lp nedlagd.
73,8	RYGGEN	Stn nedlagd, nu mp. Linjens högst belägna trafikplats, 213 m.ö.h.
77,6	FISKLÖSEN	Lp.
84,8	HOSJÖ	Hlp nedlagd, nu lp.
86,7	KORSNÄS	Stn nedlagd, nu lmp. Källviken banans mest betydande stn. Flera sågverk med bibanor, alla nu nedlagda, fanns mellan banan och sjön Runn. Enda kvarvarande stnhus från banans begynnelse.
91,1	RUNNSÅGEN	Hp nedlagd.
91,6	FALUN C	Nuvarande stnhus från 1875, då BJ linje till Ludvika öppnades. Första stn låg vid nuvarande godsmagasin. Två stora lokstall tillhörande GDJ och BJ.

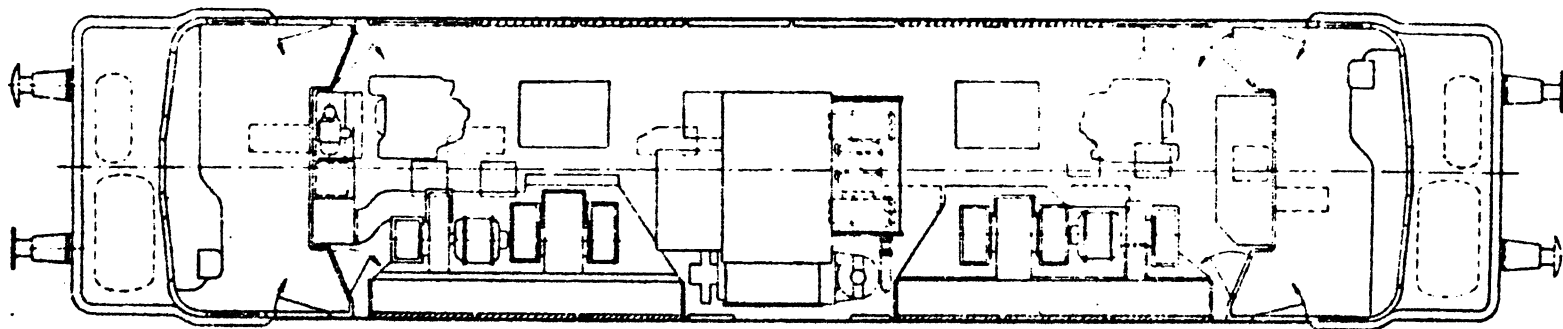
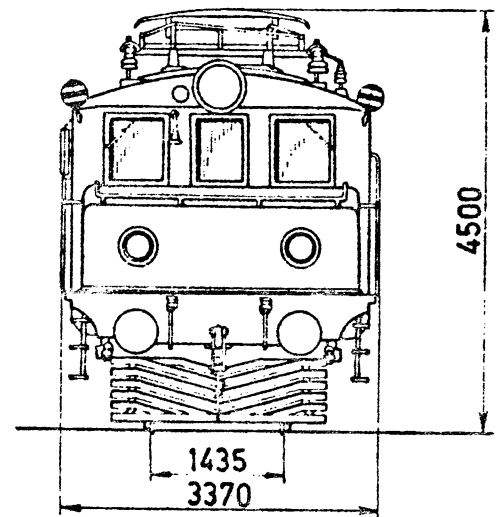
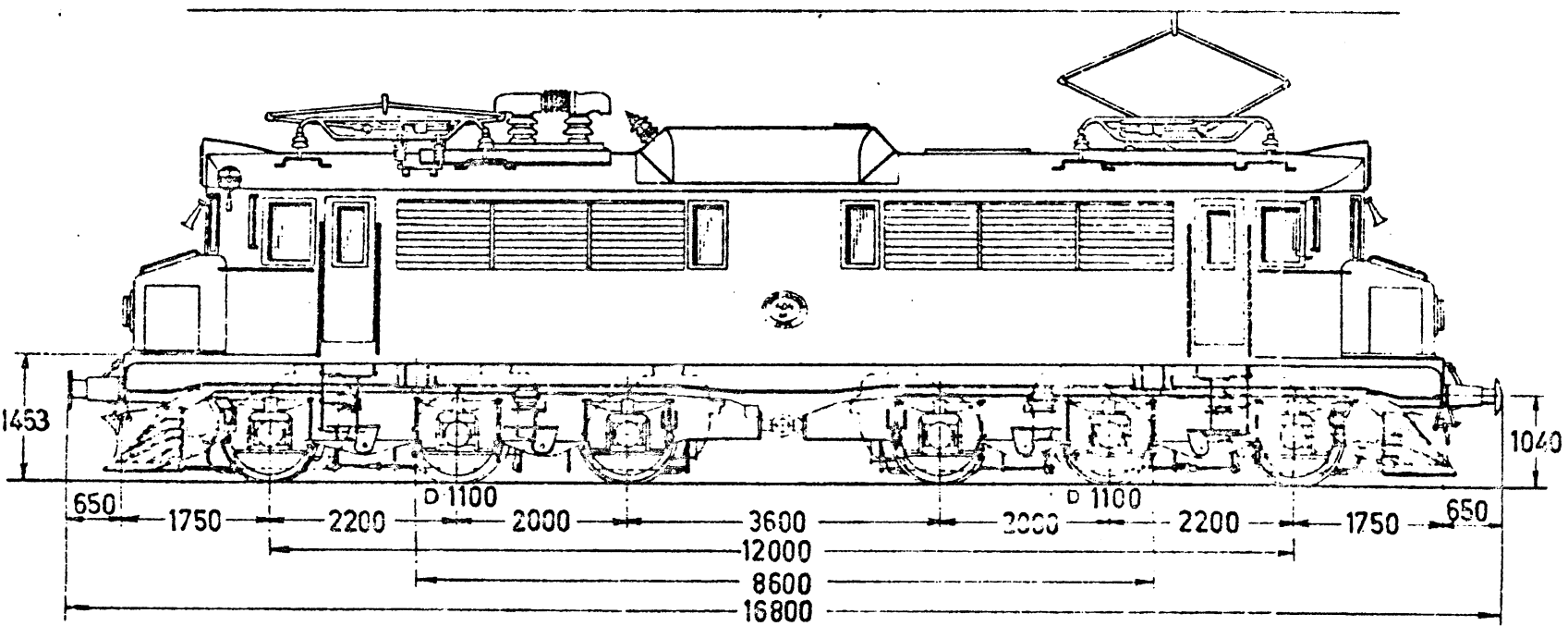
LINJEBESKRIVNING FALUN C - BORLÄNGE

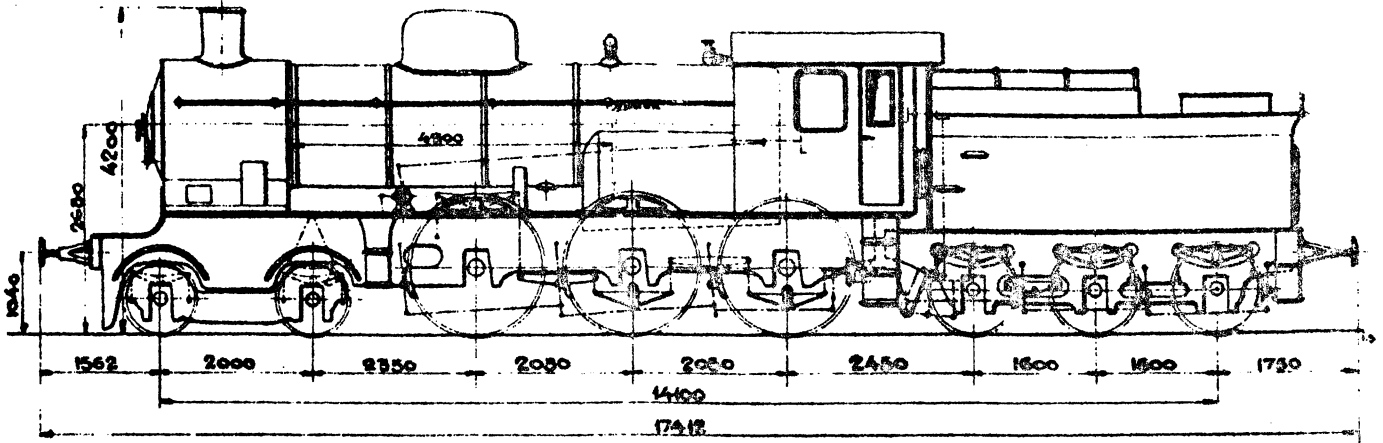
0,0	FALUN C	Bergslagernas Jvgr och Falun-Västerdalarnes Jvg går parallellt ut från stn.
1,8	TISKEN	Lp. Bibanor till Falu gruva och Vagn- & Maskinfabriken (ASJ). Nybyggt industrispår till Sieverts Kabelverk. FVJ svänger mot nordost.
4	KÄLLVIKEN	Lp, nedlagd. F.d. bibana till sågverk. Källviken hlp på FVJ strax intill.
8,2	HINSNORET	Stn nedlagd, nu mp. Sidospår har funnits till timmeruppforderingsverk vid sjön Runn.
12,3	DALA-STORSUND	SJ:s driftvärnsgård. Hp för tillfälliga uppehåll.
13,0	TOMNÄS	Hp nedlagd.
16,8	ORNÄS	Stn nedlagd, nu lmp. F.d. bibana till sågverk.
20,2	BARKARGÄRDE	Hp nedlagd.
21,9	DOMNARVET	Stn nedlagd, nu lp. Bron över Dalälven från 1923, gamla bron från 1875 används av järnverket.
23,8	BORLÄNGE	Nuvarande bangård öppnad 1964, stnhus från 1965.

GDG RAMMSÄKRA STALVAGNAR

SJ			GDG <sup>3)</sup>				tillverkad	
nr	gammalt <sup>1)</sup>	litt nytt <sup>2)</sup>	ägare	nr	litt	boggier <sup>2)</sup>	år <sup>3)</sup>	av <sup>2)</sup>
4111	Bo4c	A4K	BJ	12	ABo1	MD	1940	BJv
4112	"	"	"	13	"	"	"	"
4113	"	"	"	14	"	"	1941	"
4163	BCo7cm	5)	GDJ	106	BCo7cm		1945	ASJL
4164	"	5)	SDJ	107	"		"	"
4165	BCo7d	AB6	GDJ	101	BCo8	MD	1936	ASJA
4166	"	"	"	102	"	"	"	"
4167	"	"	SDJ	103	"	"	"	"
4168	"	6)	"	104	"		"	"
4169	"	7)	DJ	105	"		1937	"
4173	BCo12c	AB10	BJ	15	ABCo1	MD	"	"
4174	"	"	"	16	"	"	"	"
4175	"	"	"	17	"	"	"	"
4215	Co8b	B8B	GDJ	217	Co8d	39	1945	ASJL
4216	"	"	SDJ	218	"	"	"	"
4217	Co8d	B8	GDJ	219	"	"	1937	ASJA
4218	"	"	"	220	"	"	"	"
4219	"	"	"	221	"	"	"	"
4220	"	"	SDJ	222	"	"	"	"
4221	"	"	"	223	"	"	"	"
4222	Co18	"	BJ	225	"	"	1936	"
4223	Co8e	"	DJ	224	Co8e	"	1932	"
4237	Co14	WL14K	BJ	201	Co4	MD	1935 <sup>4)</sup>	"
4238	"	WL14	"	202	"	"	" <sup>4)</sup>	"

1) SJ Str 77 1952, 2) enligt SPM -72, 3) GDG sammanställning av rullande materiel april 1946, 4) SPM -72 uppger 1937, 5) saknas i SPM -72. (avställda 1972, senare ombyggda till B3. 6) skrotad 5.74 i Vislanda 7) skrotad 6.72 i Östersund.



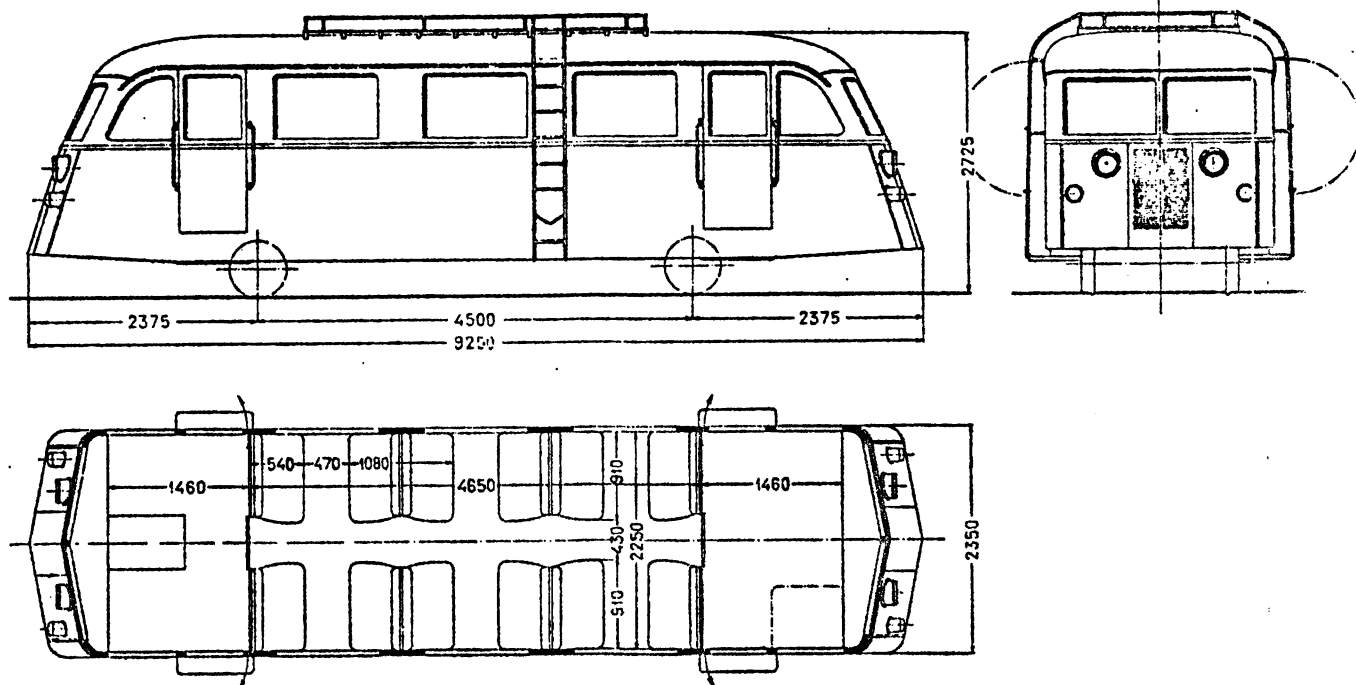


Tender-lok Litt A6 Huvuddimensioner mm.

SI nr 801-1903

Bestyrelsen	2.4	Materialvikt	50.0	50.0	Lok	Tender	Anmärkning
Antal mindre tuber (diam. 42.5)	127 st.	Thick å slämlorna i tjänst avst. I	9.6	10.2	Tillverknings nr	200-200-200-200	Materialvikt 1000
• större " (diam. 127/119)	21	II	10.2	10.2	Tillverknings nr	200-200-200-200	Materialvikt 1000
Effektiva ievändiga, eideladen	11.7 kw		10.2	10.2	Tillverknings nr	200-200-200-200	Materialvikt 1000
• tuberna	103.3	Total vikt i tjänst	50.0	50.0	Tillverknings nr	200-200-200-200	Materialvikt 1000
• total	115.0	Adhensionsvikt	37.0	37.0	Tillverkningsnr	1929 1929 1929	• elst. ångan 9
Överstyrt yta (rördiam.)	35.6	Största draakraft	7.5	7.5	Byggnadsnr		• vikt 9
Effektiv ångtryck pr locm.	12 kg	Största ångkraft	9.0	9.0	Luftpump typ	Knorr	Medelstakmätare Data
Boggisjul, främre, diam.	880 mm	Basen av många spårarm			• Frensagarnlar för lok	tryckl.	
• bakre, "	-	Lok resp. tenderens höj. mät	4.7	4.7	• bromsanordning å lok	ång-	å tender tryckluft-
Kopplade hjulen, "	1720	Vattenförml	13.0	13.0	• bromsanordning	luft-	• bromsanst. vattenkraft
Cylinder, antal	2 st.	3-axlig tender: hjuldiam.	1090	1090	• bromsanordning följn slötar	132.5 m/c	
• diam.	520 mm	• materialvikt	16.2	16.2	• axellager	132.5 m/c	
Slagets längd	610	• tjänstevikt	74.3	74.3	• vev- och kopplings slift	132.5 m/c	
Slidstyrningstyp	Walschaert	Hjulbas av lok med tender	1410 mm	1410 mm	• packboxar	kon-	
Slidtyp med diam. för lokvial	lok 800	Lok 1 800 buffert av lokvial	1740	1740	• tenderlager	ind-	
Cylinderbussning		Väl i tjänst av lok med tender	916	916	• loket höj- eller viktstakt	lok-	
		Behöringsanordning	863	863	• stanshyll	stans	
					Fällrost	stans	

Rälsbuss litt. Y



Varmvattenvärmeledning (motorkylvatten).  
Elektriskt ljus med ström från generator och batteri.  
Vakuumbroms, system Bosch.  
Handbroms.  
Hastighetsmätare.  
Största tillåtna hastighet 80 km per timme.

24 st. sittplatser.  
38 » ståplatser.  
Vikt: 6,7 ton.