ARKIV – EX.
TVÄRNÖ FÖRR OCH NU

HARGS HAMN

OCH

DANNEMORA HARGS JÄRNVÄG

Sammandrag av verksamheten i Hargs hamn, minnesvärda händelser och intressanta data från tidsperioden 1883 - 1923.

Hämtade ur journaler bevarade av

ROLF SÖDERQVIST, HARGSHAMN

SAMMANSTÄLLDA AV

MARTIN AHLSÉN

Tvärnö, Östhammar juli 1995

H A R G S H A M N

och

DANNEMORA HARGS JÄRNVÄG

SAMMANDRAG AV VERKSAMHETEN I HARGS HAMN, MINNESVÄRDA HÄNDELSER

OCH INTRESSANTA DATA FRÅN TIDSPERIODEN 1 8 8 3 - 1 9 2 3.

Hämtade ur journaler bevarade av förre hamnfogden
ROLF SÖDERQVIST, Hargshamn.

Sammanställda av MARTIN AHLSÉN

Tvärnö, östhammar juli 1995

STYCKEGODSTRAFIK FRÅN HARGSHAMN TILL STATIONERNA I DANNEMORA, ÖSTERBY, KNABY, HARG, OCH GIMO.

Liksom för ångbåtstrafiken förde Dannemora-Hargs Jernväg journal över allt vagns- och styckegods, som transporterades. Uppgift om avsändningsdag, mottagare, varubeskrivning, vikt, fraktklass, tariff, fraktkostnad och avsändarens namn och adress angavs. Här nedan några exempel. Observeras bör att varorna på den tiden inte såldes i konsumentförpackningar. Det var i regel frågan om säckar, tunnor, fjärdingar, lådor, buntar o s v.

Den 14 juli 1888 levererade J A Wingård i Stockholm 46 kg badgyttja till Dannemora Grufvors Badinrättning i Dannemora. Fraktkostnad 35 öre.

Den 5 augusti sände H L Broman, Stockholm ett fat om 300 kg socker till Dannemora Grufhandel. Frakt kr 4:60.
Några dagar senare försåg M Lundquist i Stockholm samma kund med ett fat om 310 kg ättika. Frakt 4:15. Ättika liksom salt var en eftertraktad vara på den tiden för att bevara bl a fisk och kött.

Repvaror var en annan stor varugrupp för affärerna i Roslagen. G. Landgren hade många kunder på de olika stationerna. Det rörde sig om poster från några tiotal kilo till 750 kg. För den sistnämnda posten betalades kr 5:10 i frakt till Dannemora. I slutet av månaden fick A G Apelgren i Bollnäs motta 20 fjärdingar strömming om 810 kg från fiskaren G. Lövgren. Omlastning skedde i Dannemora, dit fraktkostnaden stannade vid kr. 3:95.

I Harg fanns på den tiden en Vin- och Brännvinshandel.
J A Bengtsson levererade i god tid till julen 1636 kg diverse spritvaror. C A Sjulander i Harg var en annan stor kund. 900 kg sill, 1080 kg fotogen 320 kg fajanskärl, 4800 kg mjöl och 300 kg gryn lossade han den 1 december. Veckan därpå ytterligare 240 kg kaffe, 520 kg snus, 190 kg ljus 9300 kg mjöl, 400 kg gryn 85 kg ansjovis, 105 kg tvål.

I Gimo var givetvis Gimo Bruk den viktigaste godsmottagaren. Den 3 juni lossades sålunda bl a 9 vagnslaster om totalt 53 ton tegel, salt och lera. För bevakning av den olossade lasten fick mottagaren betala nattvakten kr 1:40.

I augusti lossade också fartyget Ellida 602 läster träkol för transport till Gimo. Vikten uppgick till 192 ton.
I Gimo lossades under sista hälften av oktober för olika kunder totalt över 10.000 kg sill.

Arbetena med den nya järnvägen mellan Dannemora och Harg påbörjades våren 1875 och banan var klar för invigning den 5. september 1876. Den äldsta tillgängliga arbetsboken för bandelen är från år 1883 och börjar den 16 juli. Denna dag lossades 28 vagnslaster järnmalm från Ramhälls gruvor, och denna malm lastades direkt på båt. Samma dag lastades 12 vagnar träkol till Gimo och 7 till österbybruk. Arbetet, som gav en inkomst av 54 kronor, övervakades av A P örn, som till sin hjälp hade E G Jansson, A P Eriksson, Bo Andersson, F Gustavsson J Johjansson H Karlsson, Andersson, J Berghgren, A Eriksson, J P Persson, J Jansson, E Ahlinder, M Mattsson, O Persson och P Jansson. De gjorde tillsammans 205 arbetstimmar den dagen. Timlönen var 27 öre.

Den 2. augusti uppsattes ny kran, som samtidigt tjärades. övrig verksamhet var bromsning av tåg och planering av malmplats.. För övrigt lossades och lastades malm under hela månaden. Den 21 september påbörjades inläggning av stengolv i järnboden. Detta arbete fortgick när det var uppehåll i lastnings- och lossningsarbetet. Vakt måste bevaka det lossade godset nattetid till en kostnad av kr 1:54 per natt.

I slutet av oktober månad inträffade en makaber händelse. Man hade misslyckats med att bromsa en med järn fullastad järnvägsvagn, som tippade ner för kajkanten. Det blev ett drygt arbete att rädda vagn och gods. Den 31/10 var 7 man under nära 8 timmar sysselsatta med att bärga vagnen, men det tog ytterligare 3 dagar med ibland upp till 11 man för att få arbetet klart. För att bärga järnet måste dykare anlitas. Med hjälp av 8 mans handräckning under två 9 timmars pass lyckades man få upp järnet ur sjön. Att därefter rengöra järnstängerna tog ytterligare 5 ¾ dag och arbetsdagen var fortfarande 9 timmar.

Under årets sista månad hade sjöfarten upphört och därmed också järnvägstransporterna. Arbetsstyrkan, som bestod av tre ordinarie och fem tillfälligt anställda, arbetade då under 26 dagar med planering och sprängning av malmplats. Arbetspassen var då 8 timmar men förtjänsten bara 12 öre per timme.

År 1884 började som vanligt med reparation av bryggor och anläggningar samt att se över beståndet av morringar, d v s i berg eller annorstädes fastsatta järnringar för angöringstrossar (från engelska moor = förtöja, fästa). Fem till åtta man var sysselsatta därmed fram till slutet av april. Från början av februari lastades vagnar med stenkol till österby och från början av mars kom regelbundet malmvagnar från Ramhälls gruvor för lossning. Den 19 april började lossningen

av malmvagnar från Skebo (Schebo) och i slutet av månaden började lastningen av malm för samma företag.

Det gavs inte många tillfällen till vila och rekreation vid den tiden, utom på söndagarna. Midsommaren var ett angenämnt undantag. Den skulle enligt tradition firas. Den 23 juni var sex man sysselsatta med att samla ihop kärror och annan utrustning för midsommarfirandet, som säkert varade till midsommardagens soluppgång.

Årets seglation pågick till slutet av november. Därefter fortsatte utvidgningen med sprängning och planering vid malmplatsen med 6 man under 38 arbetdagar.

Det nya året 1885 började som vanligt med reparation och timring av nya stenkistor. Under februari var dagarna längre och arbetspassets längd hade ökat till 10 timmar. Man passade på att muddra vid stora bryggan och att reparera vändskivan för järnvägsvagnarna ordentligt under 14 dagar. Drygt en vecka gick åt för kransågning av plank till bryggan. Den 18 maj fick 6 man ägna sig åt att bärga en sjunken prám och dagen därpå gick det åt 18 arbetstimmar för att rengöra och länspumpa prámen.

Den 10 juni drog ett oväder fram över trakten och 16 man fick i all hast rycka in under 2 timmar för att bärga prámar. Under 1885 var den ordinarie arbetsstyrkan 4 man, som under sommaren arbetade i 13 timmars pass. När det kom många fartyg samtidigt för lossning eller lastning anlitades dessuton extra personal med upp till 38 man med samma långa arbetspass. Det hände t o m att en del av arbetsstyrkan efter ett första 10 timmars pass fick vila 4 timmar, för att därefter vara i arbete ytterligare 10 timmar. Det verkar inte ha varit något arbetstvång, men en dubbel dagsinkomst var säkert välkommen trots stora mödor. Den 22 juni var 12 man under 10 timmar sysselsatta med uthalning och bogsering av prám och ett par veckor senare krävde samma arbete 16 man under 12 timmar. Den 18 juli byggdes ett nytt morringsflöte på grund av trängsel i hamnen. I början av december var det dags att på nytt börja med planering och sprängning för utvidgad malmplats.

År 1886 förflöt i stort sett som föregående år. De tre ordinarie tjänsterna uppehölls av A P örn, E G Jansson, A B Eriksson. Tretton extra tjänster upprätthölls av F Gustafsson,, A Karlsson, A Andersson, J Karlsson, I Larsson , W Wellin, J Malmberg, K Norrbom, G Persson, A Eriksson, O örn. Arbetstiden för dem var i regel 12 timmmar om dagen och lönen oförändrat 12 öre per timme.Trafiken slutade i november, varefter den sedvanliga planeringen och sprängningen för utvidgad malmplats fortsatte.

Under 1887 började reparationerna av bryggor den 21 februari. Två man var samtidigt i arbete under 240 timmar med kransågning av 3891 fot bjälkar á kr 2:54 per hundra fot. Förtjänsten för arbetet var kr 48:64 per man. Lossningen av malm började det året den 16 mars och ångbåtstrafiken den 18 april. Tydligen

hade nu flera kranar anskaffats. Det tog nämligen nästan två veckor att göra dem iordning.

I maj månad påbörjades timringen av ett nytt stationshus och detta fortsatte med fem man ända långt in på hösten. Bl a kransågades 330 meter bjälkar av två man under 20 timmar.

Innan höstrusket började lades nytt tak på det gamla stationshuset, man lagade prämar och pressenningar. Under november lastades 49 vagnar träkol för Gimo och den under september påbörjade sprängningen och planeringen för utvidgad malmplats fortsatte. Snöskottning veckan efter jul blev inledningen till en snörik vinter.

Året 1888 började med snö och snöskyfflarna måste fram vid flera tillfällen under januari och februari. Än värre blev det i mars då man hade snöskottning under 12 dagar. En dag var det så starkt yrväder att inget kunde uträttas. Dagen efter var tre man fullt sysselsatta under 14 timmar med snöskottning. Under några dagar blev det tid över för byggnad av stenkistor Under april lossades 57 vagnslaster tackjärn från österby och följande månad 180 vagnslaster. Dessutom hade säsongens järnmalmstransporter från Ramhäll börjat med 22 vagnar. Under juni lossades 27 vagnar malm från Kilafors, 70 från Schebo och 8 från Ramhäll. Samtidigt lastades 35 vagnar tackjärn från österby, 31 vagnar träkol och 10 vagnar stångjärn från österby. För Gimo lastades 26 vagnar träkol, 18 vagnar ved och 7 vagnar stångjärn.Under juli reparerades kinnfat av 3 man under 4 timmar. (stor skopa med dubbla handtag för lossning av t ex malm ur en skuta) I mitten av månaden lastades 185 ton stenkol och i slutet av månaden rödfärgades stationshuset. Under nästan hela månaden förekom nattvakt i hamnen.

Under 1889 års första månad förekom sprängningsarbeten vid ångbåtsbryggan med uppehåll från 19/1 - 18/2, då en veckas snöskottning vidtog. Sprängningsarbetena fortsatte därefter under 1 ½ månad. Den 17/4 påbörjades reparation av ångbåtbryggan och flyttningen av ångbåtsmagasinet genomfördes till början av maj. Den 1 oktober påbörjades grävning och sprängning för lokstallarna samt grundläggning. I slutet av månaden byggdes slip för prämarna och ett gångspel för uppbalningen.

Några exempel på transportflödet vid hamnen:

		Lastning	Lossning
Maj	Zinkmalm	277 ton	
Aug.	Lera för österby	63 "	
	Stenkol för "	64 "	
	Stenkol för D H J	340 "	
Sept.	Zinkmalm		41 vagnslaster

År 1890 inleddes som vanligt med sprängning och planering av

malmplatsen. Man hade under januari och februari borrat 111 fot i berg å 25 öre foten och det hade fordrats vässning av 233 borrar.

Båttrafiken började det året den 22 mars. Tidigare i månaden hade man sysslat med barkning och hopläggning av timmer. I maj månad inreddes det nya väntrummet och i juni fortsatte byggandet av lokstallet, som försågs med tak under november. Genom väckning av is i hamnen kunde trafiken fortsätta ända till 16 december.

År 1891 fortsattes den under december påbörjade utvidgningen av malmlagret. Ytterligare 122 fot berg hade borrats. Under april påbörjades uthalningen av prämar och den 24 samma månad började båttrafiken. I december var det dags att fortsätta sprängningsarbetet.

1892 års journal börjar av okänd anledning först den 12 juni och upptar reparation av prämar under denna månad. Under oktober förekom krossning av koks (coces) och det byggdes en bod för förvaring därav. Det var första gången en kokstransport redovisats. Trafiken upphörde det året den 17 november och verksamheten vid hamnen tycks ha legat nere till den 16 december, då harpning av koksen företogs och de årliga sprängningsarbetena återupptogs.

Arbetsboken för åren 1893 och 1894 saknas.
År 1895 var ett märkligt år såtillvida att båttrafiken pågick hela vintern. De första malmtågen började rulla redan 19 januari och fortsatte samtidigt som sprängningsarbetena och snöskottningen pågick. Arbetslönen hade ökat från 12 till 14 öre per timme vintertid. Den 5 maj utnämndes O örn till järnvägskonduktör och några dagar senare påbörjades bygget av en ny vattenstation. En ny kran sattes upp ch de två befintliga tjärades. Under juni påbörjades inredningen av en pråm för passagerartrafik och övriga prämar reparerades. Naturligtvis var pumparna på prämarna "hemmagjorda" och för reparationen anskaffades två albitar för pumpstockarna till ett pris av tre kronor.

Som exempel på trafiken kan siffrorna för tiden 1/8 - 15/10 noteras. Beaktas bör att trafiken under den tiden låg nere en hel månad.

Lossning av	malm	308 vagnar
Lastning av	malm	1.163 ton
"	gödning	5 "
"	ved	211 famnar
"	kvarts	43 ton
"	tackjärn	147 "
"	träkol	32 vagnslaster
"	stenkol	2 "

Arbetsstyrkan var under perioden 14 man.
Båttrafiken upphörde i mitten av december.

Under 1896 pågick båttrafiken under tiden 23 mars till 13

december.Verksamheten pågick som vanligt. Noteras kan att Dannemora Hargs Järnväg enbart under oktober lastade 121 ton stenkol för egen räkning. Det slet på utrustningen och bl a nytillverkades sju kinnfat, idag en raritet.

Under åren 1897 och 1898 pågick sjöfarten hela vintern. Några få exempel på verksamhetens omfattning redovisas nedan:

Maj 1898

Träkol till	Gimo	34	vagnslaster
Spannmål "	"	45	ton
Kvarts	Österby	120	"
Lera	Österby	100	ton
Stenkol	"	321	"

Under juni månad transporterades

Spannmål	Gimo	40	ton
Träkol	"	5	vagnslaster
Spik	"	1	"
Träkol	Österby	217	"
Stenkol	"	260	ton

Under september månad d:o

Gödningsämne	Harg	40	"
"	Gimo	85	"
"	Österby	34	"
Tegel	Gimo	49	"
Lera	"	21	"
Oljekakor, djurfoder		5	"
Fotogen		200	fat
Räls lossning	från båt	45	ton
" lastning	på järnväg	46,6	"

Arbetslön under 1898 per timme:

Lossning av malm	32 öre
Lastning av malm och stenkol	33,4 "
Lastning av träkol	33 - 54 öre
Reparation av pressenning	18 "

Nattvaktens lön hade stigit till kr 1:68 per natt.

Till slut ges en sammanfattning av tansportverksamheten under hela året 1899.

Lossning av malm -	Ljusne	9/1	- 13/10	956	vagnar
" " "	Iggesund	9/2	- 27/10	380	"
" " "	Schebo	1/5	- 26/9	577	"
" " "	D.H.J	21/6	- 3/10	341	"
" " "	Ramhäll	26/6	- 13/10	283	"
" tackjärn	österby	29/4	- 11/9	407	"
" stångjärn	"	9/6	- 30/8	28	"
" "	Gimo	16/6	- 29/6	34	"

Lastning av malm	Schebo	11/8 - 26/9	916	ton	
" "	Ljusne	8/5 - 26/9	5.022	"	
" "	Iggesund	15/5- 9/10	2.382	"	
" "	Ramhäll	26/6 - 13/10	1.677	"	
" stångjärn	Österby	3/6 - 10/10	1.250	"	+ 16 vagnar
" "	Gimo	12/5 - 7/9	1.973	"	
" tackjärn	Österby	4/5 - 25/8	642	"	
" kvarts	Österby	10/5 - 13/5	128	"	
" träkol	"	5/6 - 14/10	766	vagnar	
" "	Gimo	6/6 - 13/9	457	"	
" stenkol	Österby	13/6 - 11/9	667	ton	
" lera	"	15/6 - 2/8	193	"	
" tegel	Gimo	30/6 - 1/7	43	"	
" gödning	"	21/9 - 25/9	150	"	
Lastning virke	Österby	17/7 - 21/7	35	vagnslaster	
" " o ved	Gimo	17/5 - 26/7	432	"	

samt betydande mängder med varierande mängdangivelser

TRAFIK-JOURNAL VID HARGSHAMN STATION

		Avsänt		E m o t t a g e t ton				
		Passa-	ton	Danne-	Österby	Knaby	Gimo	Harg	Ram-
År	Mån.	gerare		mora					häll
1898	Dec.	24	1.463	15	131	-	53	1	-
1899	Jan	36	4	247	-	-	3	-	870
	Febr	26	10	886	-	-	1	-	141
	Mars	21	109	638	-	-	5	-	-
	Apr.	58	5	735	70	-	1	-	243
	Maj	48	351	1.268	1.501	2	236	180	710
	Juni	98	2.537	827	697	2	1.302	1	31
	Juli	126	1.574	984	477	1	411	1	1.645
	Aug.	183	1.814	2.166	300	1	1.068	1	1.587
	Sept	42	1.364	1.818	157	-	608	-	1.o56
	Okt.	29	1.o85	1.333	-	1	190	1	1.424
	Nov.	23	293	828	413	-	277	5	800
	Dec.	34	368	231	266	-	97	-	1.125
1900	Jan	18	2	900	-	-	2	1	-
	Febr	30	4	1	-	-	1	-	-
	Mars	34	721	6	102	-	1	1	531
	Apr.	44	659	2	489	-	1	1	832
	Maj	63	1.638	1.491	435	-	535	2	692
	Juni	90	2.675	841	355	-	273	2	179
	Juli	197	1.647	664	585	1	1.396	5	809
	Aug.	153	1.955	1.098	600	1	869	4	1.726
	Sept	59	1.239	1.685	586	-	78	272	1.o61
	Okt.	45	870	1.882	394	3	17	8	678
	Nov.	38	965	679	751	-	258	6	441
	Dec.	46	616	56	10	-	104	1	627
1901	Jan.	22	520	34	51	-	-	-	50
	Febr	18	152	2	102	-	-	-	-
	Mars	13	44	848	51	-	-	1	493
	Apr.	88	36	752	730	-	358	4	461
	Maj	43	850	804	516	-	547	12	1.o11
	Juni	152	2.966	1.020	577	-	1.126	5	314
	Juli	200	2.080	1.435	662	-	258	4	1.062
	Aug.	237	2.249	1.666	-	1	431	9	883
	Sept	82	1.275	2.204	254	-	382	3	782
	Okt.	34	284	701	495	-	341	4	326
	Nov.	49	1.139	143	541	-	5	1	76
	Dec.	60	873	38	-	-	1	-	-
1902	Jan.	20	293	2	102	-	1	-	-
	Febr.	13	257	4	102	-	-	-	-
	Mars	29	3	3	51	-	-	-	-
	Apr.	43	9	40	326	-	1	8	608

		Avsänt		Emottaget ton					
		Passa-	ton	Danne-	österby	Knaby	Gimo	Harg	Ram-
År	Mån.	gerare		mora					häll
1902	Maj	57	108	930	648	-	237	7	648
	Juni	106	2.375	1.o11	636	-	589	6	2.492
	Juli	223	2.303	722	602	-	420	4	1.305
	Aug.	229	962	1.o26	203	-	709	2	1.041
	Sept.	44	1.710	938	508	1	506	3	977
	Okt.	33	879	667	366	-	160	2	1.007
	Nov.	14	928	55	219	-	156	6	1.498
	Dec.	44	40	36	-	-	-	-	742
1903	Jan.	24	101	5	-	-	-	-	45
	Febr.	24	85	208	51	-	-	1	627
	Mars	32	6	999	102	-	-	3	612
	Apr.	61	334	264	711	-	13	4	466
	Maj	56	1.726	2.o71	975	-	258	2	392
	Juni	111							

Uppgifter saknas för tiden juni 1903 - juli 1910.

1910	Aug	239	3 097	596	566	-	2.337	3	77
	Sept	162	1.840	551	511	-	2.013	2	453
	Okt	172	2.878	413	577	-	2.300	26	89
	Nov	144	1.364		963	-	1.667	29	109
	Dec.	180	1.293	-	406	-	697	10	800
1911	Jan	151	474		102	-	1.034	2	429
	Febr.	84	268	-	651	-	986	-	-
	Mars	126	3	225	780	-	1.366	6	-
	Apr.	167	144	1	745	1	1.459	4	1.044
	Maj	121	2.140	246	1.o15	-	3.102	11	269
	Juni	290	3.637	173	1.030	-	1.392	1	457
	Juli	265	1.417	317	394	-	2.548	12	1.050
	Aug.	192	1.280	1	840	-	1.204	4	862
	Sept.	159	2.022	4	678	-	1.987	12	365
	Okt.	164	4.257	24	421	-	2.363	2	781
	Nov.	102	1.211	-	547	-	1.076	8	840
	Dec.	179	346		637	-	728	7	409
1912	Jan.	113	356	-	-	-	240	7	604
	Febr.	102	80	-	387	-	152	1	-
	Mars	121	311	-	542	-	90	42	-
	Apr.	155	666	-	200	-	591	4	-
	Maj	187	1.768	205	907	-	2.328	8	188
	Juni	302	2.536	1	681	-	2.206	6	183
	Juli	257	3.210	1	1.856	57	1.122	1	632
	Aug.	266	2.939	661	743	-	1.416	2	480
	Sept	139	1.518	86	624	-	2.267	4	587
	Okt.	133	1.081	730	668	-	2.o49	12	649
	Nov.	113	1.754	52	846	-	1.258	5	850
	Dec.	179	1.598	-	316	-	2.822	7	848

År	Mån.	Passa-gerare	Avsänt ton	Emottaget ton Danne-mora	Österby	Knaby	Gimo	Harg	Ram-häll
1913	Jan.	166	1.133	-	306	-	304	-	1.730
	Febr	105	283	-	320	1	462	1	2.564
	Mars	211	162	-	702	-	544	-	3.566
	April	99	2.699	1	800	-	2.519	12	3.495
	Maj	206	3.o79	21	854	-	1.641	8	3.146
	Juni	439	2.871	1	1.305	-	2.901	14	174
	Juli	274	4.305	5	913	-	3.746	2	-
	Aug.	357	2.860	517	574	-	2.126	2	916
	Sept	151	3.227	12	920	-	2.463	3	1.183
	Okt	192	3.881	1	644	-	2.093	9	967
	Nov.	159	4.166	-	778	-	1.812	3	1.443
	Dec.	247	1.780	3	456	-	3.336	1	999
1914	Jan.	159	451	1	377	-	1.656	1	64
	Febr	85	570	4	-	7	538	-	22
	Mars	142	781	-	298	-	1.022	-	1.516
	Apr.	167	846	14	435	-	2.354	22	1.709
	Maj	185	2.733	49	776	1	4.115	439	2.320
	Juni	408	2.854	104	870	-	2.331	9	1.434
	Juli	252	3.304	5	721	-	2.846	14	2.441
	Aug.	286	1.535	-	560	-	1.594	3	1.593
	Sept	154	2.870	1	356	-	3.942	495	1.549
	Okt.	158	5.256	1	608	-	2.282	185	251
	Nov.	124	2.889	704	374	-	3.636	166	340
	Dec.	155	1.889	399	660	-	2.836	1	188
1915	Jan.	134	641	63	152	-	733	6	954
	Febr	138	173	-	-	-	441	1	-
	Mars	127	576	-	658	-	950	1	-
	Apr.	166	31	63	739	1	2.046	2	436
	Maj	207	1.420	1.732	535	-	2.o38	7	2.434
	Juni	283	2.344	516	292	-	2.830	14	1.905
	Juli	331	2.112	301	445	-	2.654	58	1.446
	Aug.	264	3.396	21	381	-	3.243	173	1.025
	Sept	179	1.430	4	352	-	3.312	2	1.956
	Okt.	201	1.444	60	251	-	2.847	3	1.596
	Nov.	179	1.551	158	253	1	2.505	538	1.094
	Dec.	161	358	1	-	-	760	3	822
1916	Jan.	194	113	4	-	-	4	2	-
	Febr	216	114	4	252	-	951	1	-
	Mars	244	165	-	435	-	913	3	195
	Apr	184	227	-	579	-	1.168	-	658
	Maj	176	2.655	2	560	-	3.067	11	1.104
	Juni	419	1.372	317	441	-	2.734	5	1.110
	Juli	285	1.849	493	696	-	1.458	13	2.265
	Aug	335	2.553	841	422	-	3.109	175	2.687
	Sept	208	2.766	670	446	-	1.487	53	1.367
	Okt.	225	2.166	807	58	-	1.103	60	1.020
	Nov.	186	3.071	774	91	-	1.496	21	1.561
	Dec.	210	2.241	79	-	-	1.165	3	1.919

År	Mån.	Avsänt Passagerare	Avsänt ton	Emottaget ton Dannemora	Österby	Knaby	Gimo	Harg	Ramhäll
1917	Jan.	219	639	1	–	–	1.109	1	–
	Febr	129	821	–	–	52	1.094	5	31
	Mars	147	386	1.516	–	–	1.433	1	90
	Apr.	159	327	131	–	–	834	15	193
	Maj	205	326	71	–	–	2.144	42	436
	Juni	320	2.514	59	77	–	2.788	174	1.559
	Juli	401	2.124	45	101	–	2.730	1	1.131
	Aug.	289	2.759	28	936	–	2.584	4	1.131
	Sept	171	1.905	112	485	23	2.136	2	1.905
	Okt	176	898	534	87	–	1.682	24	2.o29
	Nov.	144	1.o57	952	293	226	1.720	3	1.163
	Dec.	206	69	592	131	–	1.226	251	151

Från ny gruva i Norrvällen: April – december 1916 1.960 ton
januari – " 1917 4.022 "

1918	Jan.	175	561	–	–	–	151		24
	Febr	208	340	–	19	–	973	–	–
	Mars	233	417	–	–	–	1.473	5	–
	Apr.	201	180	–	161	914	3.127	14	153
	Maj	244	751	501	3	539	3.279	426	716
	Juni	365	951	–	530	443	2.307	915	976
	Juli	413	2.139	843	375	863	2.154	1269	2.180
	Aug.	362	1.127	–	404	602	2.004	1712	1.754
	Sept	343	614	–	301	299	2.447	53	2.201
	Okt.	183	269	13	272	305	2.552	253	353
	Nov.	277	996	–	455	699	1.982	20	43
	Dec.	244	879	–	251	90	1.207	6	298

Knaby: tot. under året 1.472 ton

1919	Jan.	235	16	–	–	–	1.011	1	399
	Febr	196	300	–	211	–	1.533	1	72
	Mars	272	227	–	538	–	1.823	2	4
	Apr.	260	219	–	–	–	1.441	6	31
	Maj	245	123	1	749	–	2.028	92	634
	Juni	512	515	–	–	–	2.782	132	–
	Juli	421	1.233	–	–	–	2.155	179	–
	Aug.	343	1.876	166	–	–	2.o32	412	192
	Sept	299	1.408	695	20	–	804	107	1.010
	Okt.	198	1.055	67	150	–	1.612	653	1.204
	Nov.	176	1.747	502	–	–	711	1546	597
	Dec.	237	28	–	–	–	885	265	1.543

Ny gruva Rörberg. Tot under året 5.004 ton

		Avsänt	E m o t t a g e t ton					
	Passa-gerare	ton	Danne-mora	österby	Norr-Vällen	Gimo	Harg	Ram-häll
1920 Jan.	206	39	–	–	–	1.009	–	–
Febr	138	191	–	–	–	1.123	10	–
Mars	203	641	–	1	–	2.400	4	604
Apr.	183	358	1.o90	–	355	1.855	4	351
Maj	235	1.573	–	80	255	2.976	255	672
Juni	384	741	236	97	1.416	1.709	14	1.305
Juli	353	667	1.844	4	542	3.152	5	33
Aug.	397	397	–	12	543	2.311	83	734
Sept	227	331	–	22	1.190	2.935	942	1.751
Okt.	199	1.555	–	8	1.388	2.877	7	121
Nov.	182	548	346	13	621	2.738	30	185
Dec.	257	269	292	–	–	2.283	–	–
			Rörberg tot. under året 2.116 ton					
1921 Jan.	192	28	–	–	–	1.818	155	–
Febr	126	53	–	–	–	1.348	5	–
Mars	216	442	–	–	–	1.810	4	–
Apr.	84	253	–	–	–	1.866	1	–
Maj	141	215	–	1	272	1.967	–	272
Juni	241	193	–	2	1.015	2.ooo	–	–
Juli	162	35	–	–	1.966	1.822	1	–
Aug.	193	202	–	4	1.601	918	1	–
Sept,	83	362	569	1.038	393	4.000	97	393
Okt.	149	1.342	–	205	46	2.273	–	957
Nov.	93	81	–	143	–	2.499	42	141
Dec.	170	197	–	174	–	3.151	1	968
			Rörberg under hela året 2.074 ton					
1922 Jan.	161	70	146	–	–	1.342	1	–
Febr	70	93	434	314	–	1.477	–	–
Mars	136	293	900	–	–	1.383	–	–
Apr.	186	169	60	–	–	271	–	–
Maj	124	288	385	46	1.456	2.751	40	76
Juni	284	414	232	–	269	3.394	–	1.032
Juli	252	310	–	54	258	3.313	336	84
Aug.	237	299	848	–	752	4.231	633	432
Sept	110	338	–	25	–	3.114	193	–
Okt.	100	127	–	–	–	4.680	48	294
Nov.	81	132	6	4	–	3.594	24	–
Dec.	126	525	46	15	36	1.982	–	–
			Rörberg under hela året 7.309					
			Gubbo " " " 227					
1923 Jan.	176	146	–	–	343	1.274	–	–
Febr	105	65	120	18	191	313	–	540
Mars	167	246	–	–	210	135	–	–
Apr.	115	378	311	1.103	1.971	2.322	–	1.971
Maj	108	209	214	542	481	3.147	207	481
Juni	215	44	91	143	458	1.466	180	298
Juli	220	98	33	305	1.064	1.689	73	1.064

Aug 234 Trafikjournalen för gods ej längre förd.
Passagerare

Sept 128
Okt 104
Nov. 94
Dec. 96

Rörberg	under	hela	året	5.458 ton
Knaby	"	"	"	439 "
Gubbo	"	"	"	2.801

Den sista redovisningen över persontrafiken gäller mars månad 1926 och omfattar 127 resor under månaden till en sammanlagd biljettavgift om kr 109:80.
Resmål: Dannemora, Gimo, Gävle, Harg, Knaby, Stockholm, Tierp, Uppsala, örbyhus och österbybruk.

Pris på 3:e klass personbiljett år 1907 för resa från Hargshamn till:

Tobo	kr 0:50	Uppsala	kr 1:70
örbyhus	0:30	Gävle	2:40
Tierp	o:90		

År 1922 hade biljettpriset för enkel resa 3:e klass till Uppsala stigit till kr 5:70. Velocipedbiljett kostade kr 1:-

De uppgivna månadskvantiteterna har uttryckts i hela ton. Kvantiteter under 500 kg. är sålunda ej redovisade.

Tvärnö, östhammar juli 1995
Martin Ahlsén