



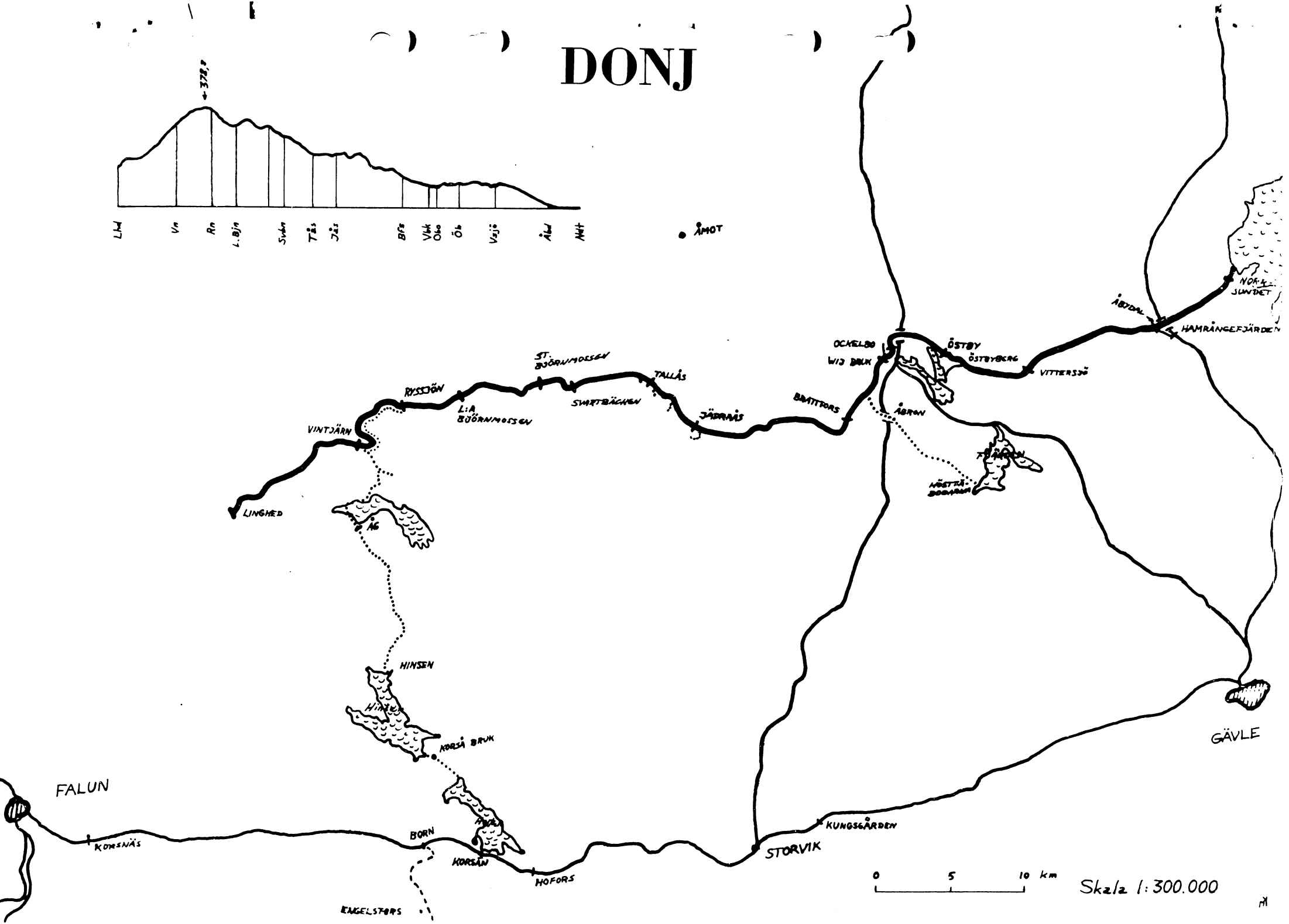
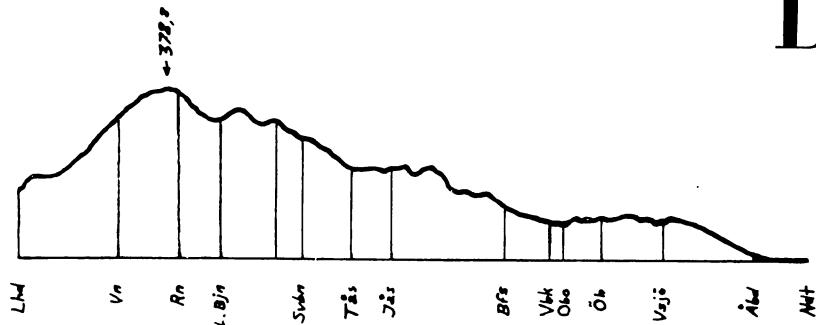
SJK
Et

DONJ.

"KRAKBANA"

SARMAUST.
J.A./E.V./S.A
Et 871012

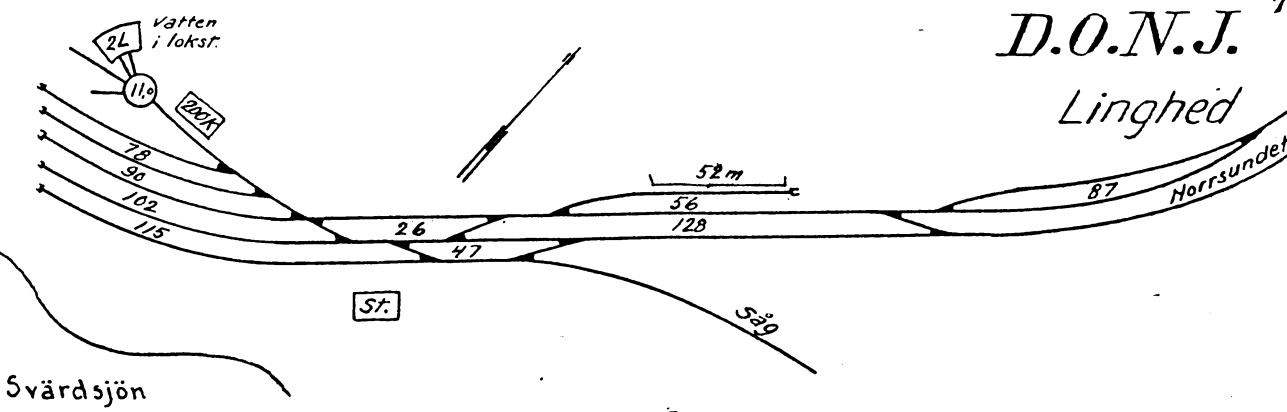
DONJ



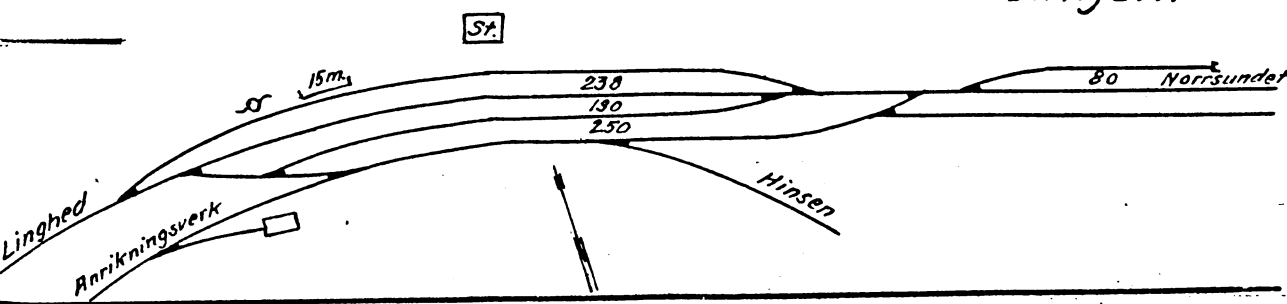
0 5 10 km

Skala 1:300.000

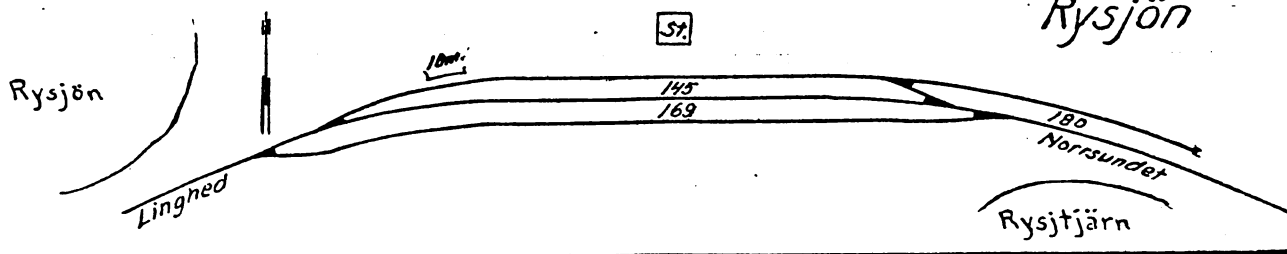
D.O.N.J.¹
Linghed



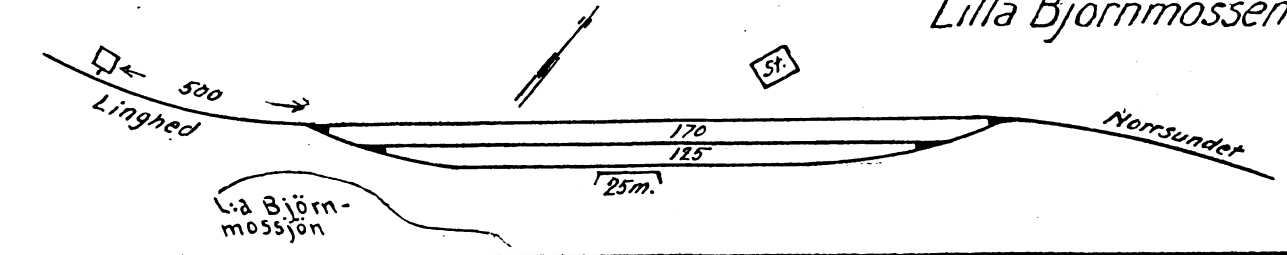
Vintjärn



Rysjön



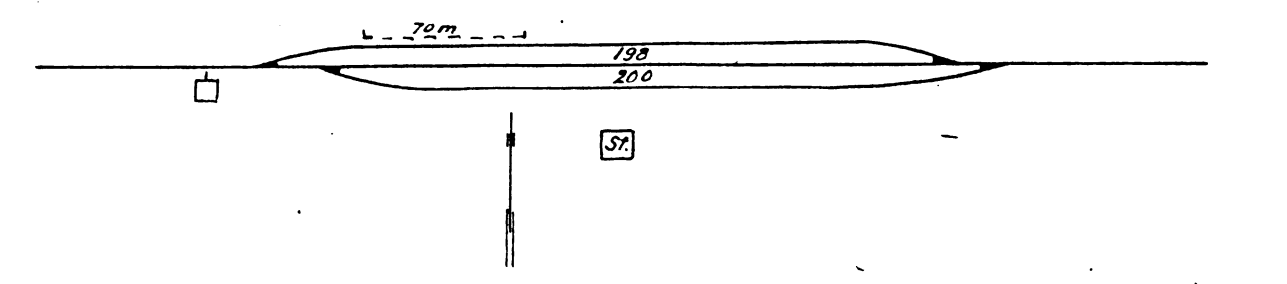
Lilla Björnmossen

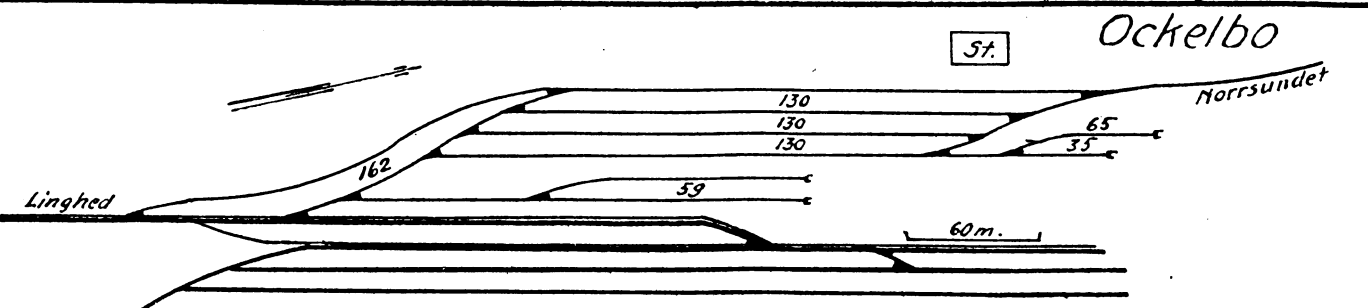
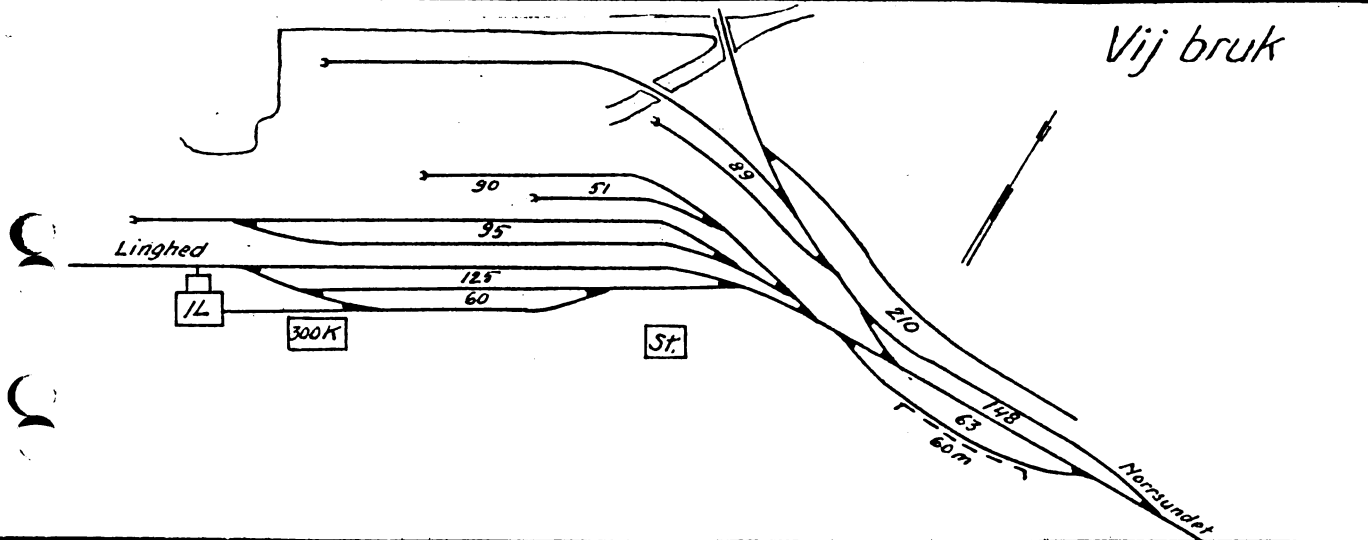
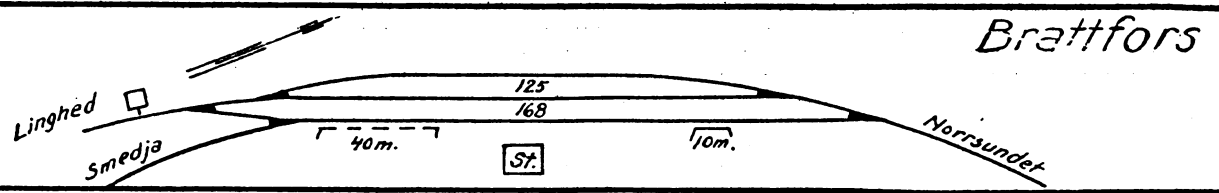
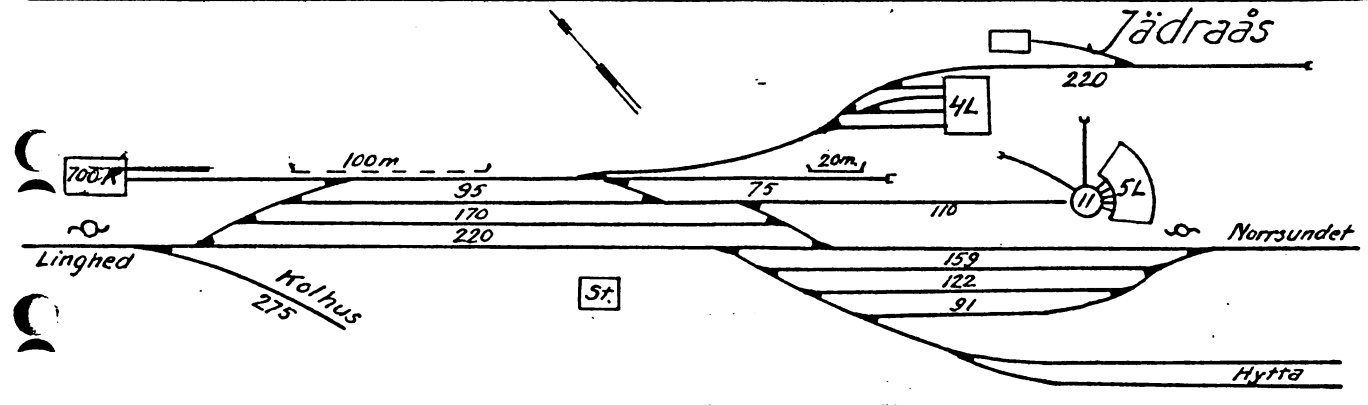
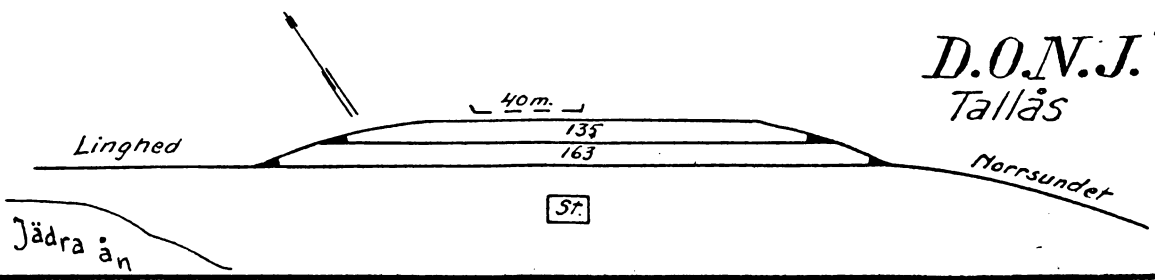


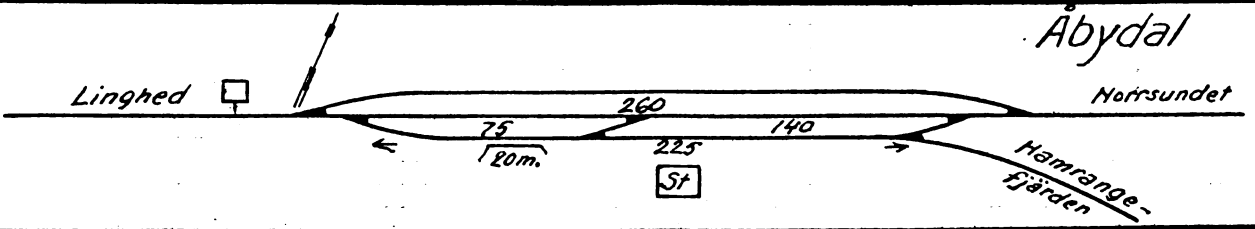
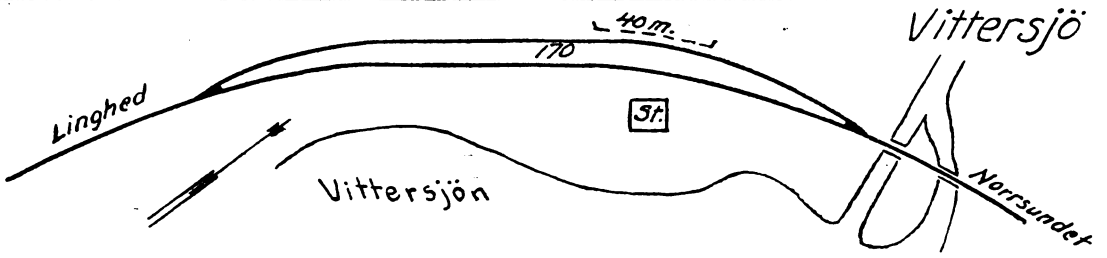
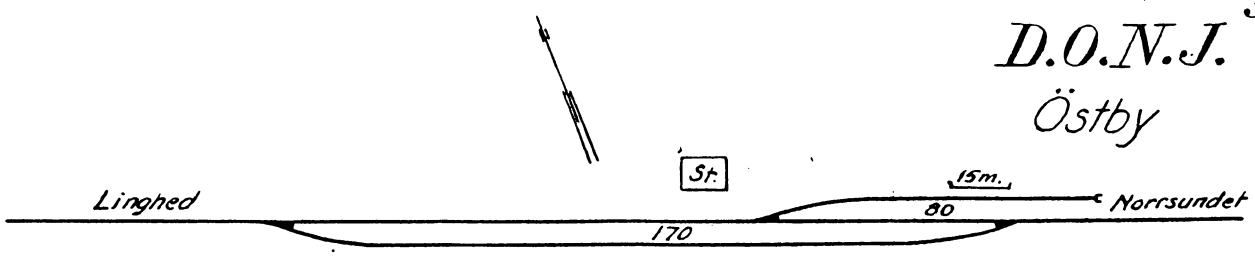
Stora Björnmossen

Ëj rundspår.

Svartbäcken

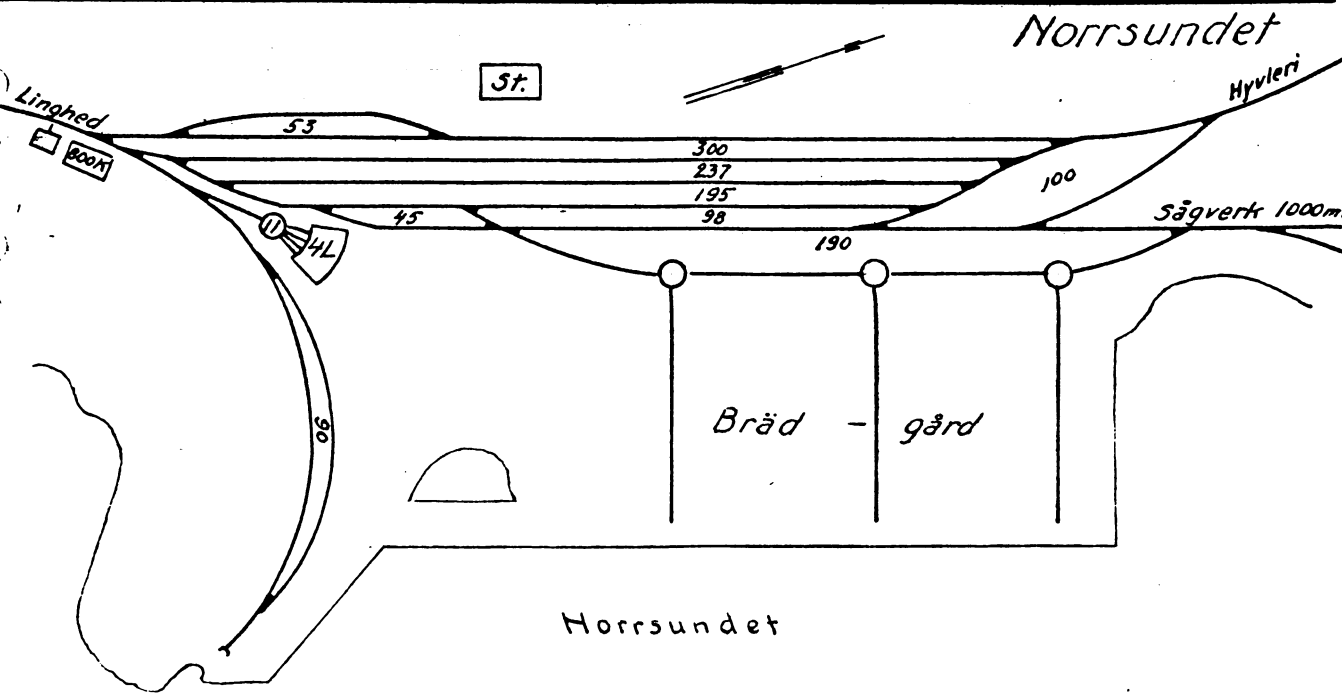






Tillhör O.K.B. Hamrangefjärden vid sidobana

Öj rundspår. Totra



DALA - OCKELBO - NORRSUNDETS JÄRNVÄG (DONJ)

konc juli 1874 (Vintjärn - Lilla Björnmossen)
 juli 1876 (Lilla Björnmossen - Tallås)
 febr 1880 (Tallås - Jüdraås)
 sept 1892 (Ockelbo - Norrsundet)
 maj 1897 (hela sträckan Lingshed - Norrsundet, till-
 stånd till allmän trafik)
 sträckorna Lingshed - Vintjärn och Jüdraås - Ockelbo
 byggda utan koncession

öppn nov 1876 (Vintjärn Övre - Lilla Björnmossen, 11 km,
 för enskild godstrafik)
 juni 1877 (samma sträcka för allmän godstrafik)
 okt 1880 (Lilla Björnmossen - Tallås, 15 km, för en-
 skild godstrafik)
 okt 1881 (Tallås - Jüdraås, 4 km, för enskild gods-
 trafik)
 sept 1884 (Lilla Björnmossen - Jüdraås för allmän
 godstrafik)
 apr 1888 (Vintjärn Övre - Lingshed, 11 km, för enskild
 godstrafik)
 juli 1890 (Jüdraås - Ockelbo, 18 km, för enskild gods-
 trafik)
 nov 1895 (Ockelbo - Norrsundet, 27 km, för fullstän-
 dig trafik - jmf anm c) nedan)
 maj 1897 (hela DONJ för allmän trafik, även person-)
 nov 1926 (Åbydal - Hamrångefjärden /OKB/, en km)

spv 891 mm

längd Lingshed - Ockelbo 59 km och Ockelbo - Norrsundet 27 km
 = huvudlinjen 86 km ; tillkommer en km = totalt 87 km

ägare Kopparbergs och Hofors Sägverks AB (Kopparfors AB)

nedl persontrafiken nedlades, Åbydal - Hamrångefjärden 1938
 (fram till dess upprätthålls förbindelse med "pendel-
 vagn"), Jüdraås - Åbydal - Norrsundet dec 1948, Ling-
 shed - Lilla Björnmossen okt 1956 samt Lilla Björnmos-
 sen - Jüdraås aug 1959 ;
 godstrafiken nedlades, Lingshed - Jüdraås juli 1968 och
 Jüdraås - Norrsundet med Åbydal - Hamrångefjärden okt
 1970

uppriv sträckorna Lingshed - Tallås och Jüdraås - Norrsundet
 (jmf dock nedan, anm a) med Åbydal - Hamrångefjärden
 var upprivna på vintern 1970/71

anslutn Ockelbo (SJ, GOJ)
 Hamrångefjärden (OKB/SJ)

anm a) från Hamrångefjärden till Norrsundet ombesörjer SJ sedan
 aug 1971 godstrafik på ett Kopparfors tillhörigt nor-
 malspår, till stora delar utlagt på DONJ:s banvall ;
 b) mellan Ockelbo och Vi] Bruk fanns en tredje skena
 inlagd för normalspårstransporter ;
 c) huvudlinjen fortsatte ytterligare en km bortom
 Norrsundets stn till lastagepl:en Hyvleriet ;
 d) vid Nyåbron mellan Vi] Bruks och Brattfors' stn:er
 anslöt ett 11 km långt bispår, tillhörigt Kopparfors
 AB - se Nyåbron - Hústbodarnas Jvg i avd III (jmf
 där också Ågs Jvg) ;
 e) sträckan Jüdraås - Tallås har rustats upp och trafi-
 kerats som museibana ("Jüdraås - Tallås Jvg - JTJ")

ÅGS JÄRNVÄG ("ÅJ")

Industri- och timmerbana, öppnad 1833, spv 391 mm ; längd 21 km ; banan utgick från Vintjärn å DONJ och passerade Ågs masugn och Brattbergets LP på sin väg ner till Svartbäckens LP vid sjön Hinsén ; jvg:en ägdes av Stora Kopparberg och utgjorde första länken i en kombinerad sjö- och landtransportled : från Vintjärns gruvor och Ågs masugn per jvg till Hinsén, båt över Hinsén till nåset mellan Hinsén och Hyén, där en samtidigt öppnad liten hästbana (Korså Jvg, samma spv och c:a 3 km lång) tog vid, sedan båt över Hyén till Korså stn å GDJ (21 km väster om Storvik) ; viss irreguljär persontrafik förekom å Ågs Jvg, som för övrigt också trafikerade 6 km av DONJ upp till Rysjön, så länge träkol användes i Ågs masugn ; denna nedlades c:a 1925, och banan brukades härrefter för timmertransporter ; banan revs upp allteftersom trafiken upphörde (eller kanske tvärtom), Hinsén - Brattberget (c:a 6 km) 1940, Brattberget - Åg (c:a 5 km) 1946 och Åg - Vintjärn (c:a 10 km) vintern 1947/48.

/Bengt Sandhammar : Jüdraås - Tallås Jvg

NYÅBRON - HÖSTBODARNAS JÄRNVÄG

Timmerbana, tillhörig Kopparfors AktB och trafikerad av DONJ, anlagd under första världskriget och öppnad c:a 1919, spv 391 mm ; banan anslöt till DONJ vid Nyåbron mellan Brattfors och Vij Bruks stn:er, passerade NSb vid Hammarsjöns hpl och slutade vid Höstbodarna vid sjön Fjürden ; dess längd var 11 km ; banan trafikerades till c:a 1950 och torde ha rivits upp tämligen omgående (den fanns, enligt ägande bolaget , i vart fall ej kvar 1952).

/Bengt Sandhammar : Jüdraås - Tallås Jvg

DALA—OCKELBO—NORRSUNDETS JÄRNVÄG

Signatur: D.O.N.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Kopparbergs och Hofors sågverksaktiebolag, Ockelbo.

Dala—Ockelbo—Norrundsunds järnväg består av flera, under skilda tider byggda bansträckor, vilka sedermera sammanfogats till en enhet. Byggandet sammanhänger med verksamheten vid Ockelboverken samt Kopparbergs och Hofors sågverksaktiebolag.

Ockelboverken kallades med ett gemensamt namn de i Gävleborgs län belägna järnbruken Vij, Brattfors, Jädraås, Åbron och Katrineberg. Av dessa äro nu endast Jädraås och Vij i gång. Ockelboverken räkna sitt ursprung från år 1649, då drottning KRISTINA förlänade kammarrådet M. AUGUSTINSSON-LEIJONSKÖLD skattefrälseräntorna från 100 hemman i åtskilliga socknar. Genom köp eller arv övergingo verken därefter till olika ägare. År 1834 var J. A. S. ÅBERG ensam ägare till verken. På grund av dennes sjukdom stod egendomen under förvaltning av förmyndare, av vilka bruksägaren JOH. FR. KROOK var den egentlige ledaren. Under hans tid anlades 1856 Jädraås masugn och Avaströms sågverk samt byggdes järnvägen Vintjärn—Jädraås. Efter ÅBERGS död sålde arvingarna år 1887 Ockelboverken, som då bildade ett nästan sammanhängande komplex av nära fem kvadratmil, till Kopparbergs och Hofors sågverksaktiebolag.

Detta bolag bildades år 1854 av Stora Kopparbergs Bergslag, Hofors bolag samt överstelöjtnanten W. NISSER m. fl. bruksägare i syfte att tillförsäkra ägarna nödig tillgång på träkol. Bolaget registrerades som aktiebolag den 4 september 1862. Skogsarealen uppgår till över 2 000 kvkm. och rörelsen omfattar f. n.: järntillverkning och järnförädling vid Jädraås (masugnar och lancashiresmedja), Vij (valsverk) och Dådran (spiksmedja), sågverksrörelse vid Norrsundet, Linghed och Näs, sulfatmassefabrikation vid Norrsundet, sul-

fitmassefabrikation vid Hammarby (Storviks sulfit a.-b.), gruvdrift vid Vintjärn (tillsammans med St. Kopparbergs Bergslags a.-b.) samt järnvägsdrift: Dala—Ockelbo—Norrunds järnväg.

Den nuvarande bolagsordningen fastställdes år 1885 och aktiekapitalet utgör sedan 1917 20 milj. kr. Styrelsen består av hrr MARC. WALLENBERG, JOH. HELLNER, JOSEPH NACHMANSON och H. A. E. NILSSON, den sistnämnde verkst. direktör och disponent.

Bandelen Vintjärns gruvfält—Lilla Björnmossen.
Ända sedan Vintjärns gruvfält under första hälften av 1700-talet började bearbetas, kördes malm därifrån till de av Ockelboverken ägda brukena i nordvästra Gästrikland. Vägar funnos icke, utan malmkörarna fingo söka sig fram genom en den oländigaste terräng, över skogar, åsar, myrar och mossar. Körningen kunde därför endast ske vintertid, sedan vattendragen tillfrusit och tillräckligt med snö fallit. För dessa körningar samlades folk från såväl Gästrikland som Dalarna, och fastän hästantalet kunde uppgå till flera hundra, inträffade det allt som oftast, att erforderliga malmkvantiteter ej hunno utköras och att brukena fingo stå långa perioder i brist på malm.

I början av 1870-talet inträdde till följd av konjunkturerna under det fransk-tyska kriget en oerhörd stegring av forlönerna, och nu funno sig Ockelboverken, som voro stora intressenter i Vintjärns gruvfält, nödsakade att försöka få till stånd någon förbättring i sättet för malmtransporten. Man lät därför under år 1872 utföra undersökningar och kostnadsberäkningar, dels för en landsväg mellan Vintjärn och Mellan-Jädern för trafikering med landsvägslokomotiv, dels för en smalspårig järnbana mellan Vintjärn och Lilla Björnmossens by. Utredningen utföll till förmån för det senare projektet, och vid sammanträde den 13 sept. 1873 mellan förmyndarna för Ockelboverkens ägare, beslöts att järnvägen skulle anläggas.

De nämnda förmyndarna begärde den 24 april 1874 koncession. I ansökan framhölls bl. a., att man dragit banlinjen till Lilla Björnmossen, emedan landsväg härifrån ledde till Kungsgårdens station vid Gävle—Dala järnväg och till närmaste station vid norra stambanan, varigenom tillfälle bereddes Ovansjö och Torsåkers bergslager m. fl. att förskaffa sig Vintjärnsmalm. Enligt förslaget, som år 1873 uppgjorts av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren J. E. HAGDAHL, upptogs banans längd till 10,5 km., spårvidden till 0,891 m., rälsvikten till 10,24 kg/m., största lutningen till 25 ‰ och minsta krökningsradien till 178 m. På grund av de branta stigningarna ämnade man trafikera

banan endast 5 à 6 månader om året, då snö och is ej hindrade. Koncessionen beviljades den 17 juli 1874.

Arbetet hade under ledning av bandirektören A. T. LINDENCRONA igångsatts redan hösten 1873, och den 13 nov. 1876 började banan trafikeras. Tillstånd till allmän godstrafik meddelades dock ej förrän den 25 juni 1877. Vid arbetets utförande hade avvikelse gjorts från den fastställda planen, varigenom största lutningen blev $27,7\text{‰}$ och minsta krökningsradien 148 m. Banans längd hade dessutom utökats till 10,9 km. samt rälsvikten höjts till 15 kg/m. Genom resolution av den 2 febr. 1877 godkände K. M:t dessa avvikelser men föreskrev samtidigt, att järnvägen icke skulle få upplåtas för persontrafik, förrän vissa särskilda villkor fyllts. Vid besiktningen av banan fastställdes högsta hastigheten till 15 km/t., varjämte föreskrevs, att endast ett tåg i sänder finge utgå på banan, så länge telegraf ej fanns.

Lilla Björnmossen—Tallås och Tallås—Jädraås. Behovet av banans utsträckning gjorde sig emellertid alltmer gällande, och redan år 1875 läto Ockelboverken uppgöra kostnadsförslag för banans fortsättande, i första hand till Tallås och därifrån antingen till Åmots masugn eller förbi Jädraås masugn till norra stambanan i närheten av Åbrons masugn. Den 21 juli 1876 meddelade K. M:t koncession å bandelen Lilla Björnmossen—Tallås, vars slutpunkt emellertid genom resolution av den 26 juli 1878 förflyttades 3,7 km. längre österut. Bandelen fick härigenom en längd av 14,5 km. På bandelen Tallås—Jädraås, 4,5 km., erhöles koncession den 20 febr. 1880. Plan- och profilritningar till de båda bandelarna voro uppgjorda av bandirektören A. T. LINDENCRONA, som blev arbetschef även för dessa båda företag. Planen upptog i huvudsak samma tekniska bestämmelser som för Vintjärn—Lilla Björnmossen. Kostnadsförslag åtföljde ej koncessionsansökan för linjen Tallås—Jädraås, enär sökanden ansåg detta ej erforderligt. »då järnvägen skulle byggas uteslutande med Ockelboverkens egna medel, överskott å rörelsen». Bandelarna började trafikeras den 11 okt. 1880, resp. den 10 okt. 1881. Tillstånd till allmän godstrafik erhöles dock ej förrän den 11 sept. 1884.

Anläggningskostnaden för ovannämnda tre bandelar uppgick till sammanlagt 622 000 kr. utom den rullande materiellen, som utgjordes av 1 lokomotiv och 24 godsvagnar med ett bokfört värde av 46 500 kr.

Vintjärn—Linghed. Planerna på ytterligare utsträckning av järnvägen lågo nu nere en tid, till dess Ockelboverken och därmed även järnvägen år 1887 genom köp övergingo i Kopparbergs och Hofors

sågverksaktiebolags händer. Hittills hade järnvägen så gott som uteslutande använts för malmtransporter. I den nye ägarens händer blev däremot befraktning av skogsprodukter alltmer dominerande och avgörande för banans vidare utveckling.

För att i största möjliga mån tillgodogöra sig de efter järnvägen liggande värdefulla skogarna, beslöt bolaget den 12 okt. 1887 att utsträcka järnvägen västerut från Vintjärn till Lingham, därifrån det å järnvägen försända timret kunde flottas till bolagets vid Hosjön belägna sågverk. Arbetet igångsattes omedelbart under ledning av trafikchefen J. A. WESTERLUND och efter av denne uppgjorda plan- och profilritningar samt med tillämpande i huvudsak av de för linjen Vintjärn—Lilla Björnmossen gällande tekniska bestämmelserna. Erforderlig mark köptes under hand, varför koncession ansågs obehövligen. Bandelen, vars längd var 11 km., började trafikeras den 17 april 1888.

Jädraås—Ockelbo. Den av Ockelboverkens ägare närda planen att fortsätta banbygget från Jädraås österut vann även den nye ägarens intresse. Dels behövdes denna del för transport av kol från skogarna till bruken, för järn, som för vidare förädling sändes emellan bruken och för stenkol för järnvägens eget behov, vilka transporter hittills uteslutande måst ske efter häst. I slutet av år 1888 beslöt bolagets styrelse därför att bygga bandelen Jädraås—Ockelbo. Arbetet, som omedelbart igångsattes, leddes av trafikchefen J. A. WESTERLUND och utfördes efter av denne uppgjorda plan- och profilritningar med i huvudsak samma tekniska bestämmelser, som tillämpats för Lilla Björnmossen—Jädraås. Den 20 juli 1890 kunde banan börja trafikeras.

Ockelbo—Norrundet. Redan då byggandet av linjen Jädraås—Ockelbo beslutades, dryftades ivrigt inom bolagets styrelse planen att inköpa Norrundet för att därstädes erhålla en egen utskeppningshamn. Nödvändigt bleve då även att i samband därmed utsträcka järnvägen till Norrundet. Efter nödiga utredningar beslöt sig bolagsstyrelsen år 1889 för att realisera detta projekt.

Vid utförandet av järnvägsanläggningen ämnade man gå till väga på samma sätt som vid byggandet av linjerna Vintjärn—Lingham och Jädraås—Ockelbo, förvärva marken under hand och bygga utan koncession. Jordägarna inom Ockelbo gjorde emellertid allt för att hindra företaget, varför bolaget nödgades ingå till K. M:t med anhållan om koncession. Denna ansökan beviljades också den 30 sept. 1892 mot jordägarnas inom Ockelbo socken avstyrkande. I motsats till bestämmelserna i förut erhållna koncessioner förpliktades emellertid sökanden

att öppna järnvägen även för persontrafik, vilket man annars icke omedelbart tänkt göra.

Plan- och profilritningar voro uppgjorda av trafikchefen J. A. WESTERLUND med tillämpande i huvudsak av samma tekniska bestämmelser som för bandelen Jädraås—Ockelbo. Banans längd beräknades till 27,27 km. Arbetet, som leddes av trafikchefen WESTERLUND, börjades våren 1893 och bedrevs så raskt, att linjen år 1895 kunde trafikeras. Den 1 nov. s. å. öppnades banan för allmän person- och godstrafik.

Samtidigt härmed öppnades även sträckan Linghed—Ockelbo för allmän person- och godstrafik, sedan K. M:t genom resolution av den 20 mars 1896 fastställt planen för Linghed—Vintjärn och Jädraås—Ockelbo samt beviljat ägaren rättighet att för allmänt begagnande mot avgift upplåta dessa bansträckor. Trafiktillstånd för hela linjen Linghed—Ockelbo (för sträckan Vintjärn—Jädraås avseende endast persontrafik, då tillstånd till godstrafik där förut erhållits), erhöles den 6 maj 1897. Trafiktillståndet var dock uppdelat på de fem olika järnvägarna med den rullande materiellen noggrant fördelad på de olika sträckorna. En framställning till K. M:t, att hela linjen Linghed—Norrundsens finge betraktas såsom en järnvägsenhet, benämnd Dala—Ockelbo—Norrundsens järnväg, bifölls den 30 dec. 1899 i så måtto, att den av 5 olika järnvägar bestående sträckan Linghed—Ockelbo förklarades som en särskild järnväg, benämnd Dala—Ockelbo järnväg. Ur lagfarts- och inteckningssynpunkt utgöres företaget sålunda av två enheter, *Dala—Ockelbo* och *Ockelbo—Norrundsens järnvägar*, men i övrigt anses och skötes anläggningen såsom en bana. Genom resolution samma dag medgavs även expropriationsrätt för bandelarna Linghed—Vintjärn och Jädraås—Ockelbo.

Hela järnvägsanläggningen kostade vid denna tidpunkt 1 922 000 kr., inberäknat den rullande materiellen, som då bestod av 5 tanklokomotiv, 6 person- och 131 godsvagnar.

Bana, materiell och byggnader. Arbeten med banans förbättrande upptogos redan år 1903 och ha sedan oavbrutet pågått. Rälsen har utbytts över hela linjen, så att i huvudspår nu ej klenare räls ligger än 19,67—25 kg:s. Samtliga bangårdar ha i större eller mindre grad utvidgats. Broarna ha ombyggt eller förstärkts. Lokomotivparken har utökats, bl. a. med 3 st. 6+6-kopplade tenderlok av den i Sverige ovanliga men för linjen lämpliga Mallet-typen. Vagnparken har också utökats och förbättrats. Dessa arbeten ha till större delen

utförts av järnvägen själv. Virkesvagnarnas lastförmåga har ökats, år 1912 från 7 till 10 ton och 1924 från 10 till 12 ton. Hela den rullande materiellen utrustades 1912 med tryckluftsbroms, system Knorr.

År 1912 erhöll järnvägen en ny, synnerligen väl utrustad reparationsverkstad, där även andra arbeten än för järnvägens räkning utföras.

Tågastigheten, som från början varit 15—20 km/t., har ökats i olika omgångar, så att den nu utgör 30—35—40 km/t.

För tillförsel av trafik till banan ha under årens lopp byggts ett flertal bispår av varierande längder, från 1 upp till 11 km. Mellan Ockelbo och Vij Bruks stationer samt till Forn-Vijs uppfordringsverk har inlagts en tredje skena för att möjliggöra transport av normal-spåriga vagnar mellan dessa ställen.

På grund av Ostkustbanans tillkomst har Dala—Ockelbo—Norr-sundets järnvägslinje öster om Åbydals station omlagts och letts på en bank med viadukt över Ostkustbanan. För förbindelsen mellan Åbydals station och Ostkustbanans station Hamrångefjärden har Ostkustbanan vidare inlagt ett 600 m. långt förbindelse-spår, vars trafiker-ring kommer att ombesörjas av Dala—Ockelbo—Norr-sundets järnväg.

Trafik. Trafiken har under alla år huvudsakligast utgjorts av ägarnas eget gods. Den allmänna trafiken har varit obetydlig och endast utgjort några få procent av det hela. År 1924 belöpte sig t. ex. den allmänna trafikens andel i hela transportmängden endast till 4,16 %. Såsom belysande för detta förhållande må nämnas, att K. M:t i sin resolution av den 20 mars 1896 om upplåtelse av linjen Linghed—Ockelbo medgav järnvägens ägare rätt att under månaderna december, januari och februari inskränka trafiken vid de tillfällen, då järnvägens ägare funne sådant kunna äga rum, blott anslag därom uppsattes på stationerna minst 8 dagar förut.

Detta medgivande, som använts endast vid enstaka tillfällen, åter-togs emellertid år 1914.

Under den första tiden forslades så gott som uteslutande malm å banan, men efter järnvägens övergång i nuvarande ägares händer tillkommo timmer, träkol, järn och sågade trävaror samt senare även pappersved. De f. n. viktigaste godsslagen äro: pappersved, timmer och sågade trävaror.

Med undantag för några mindre betydande godsslag går trafiken endast i en riktning, nämligen österut.

Trävarutrafiken pågår i regel året runt men med avsevärt olika karaktär sommar och vinter. Vintertiden är lastningen fördelad över



J. F. KROOK,
bruksägare.



J. S. NISSER,
verkst. direktör.



E. NISSER,
verkst. direktör.



G. W. HANNGREN,
verkst. direktör.



A. HERNMARCK,
verkst. direktör.



E. LUNDQVIST,
verkst. direktör.



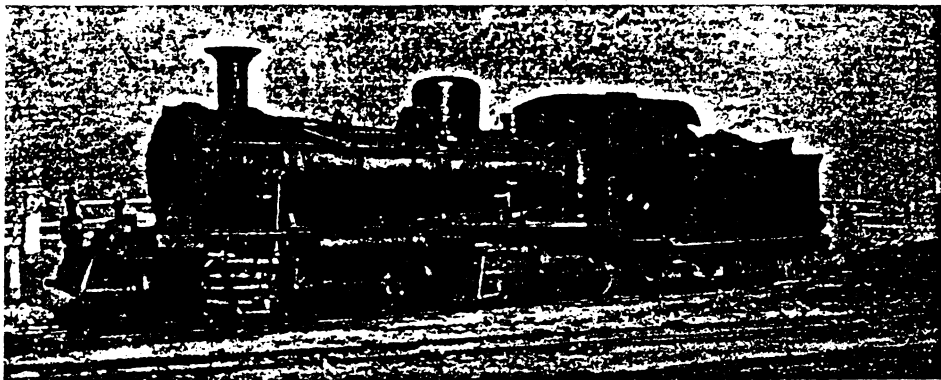
H. A. E. NILSSON,
verkst. direktör.



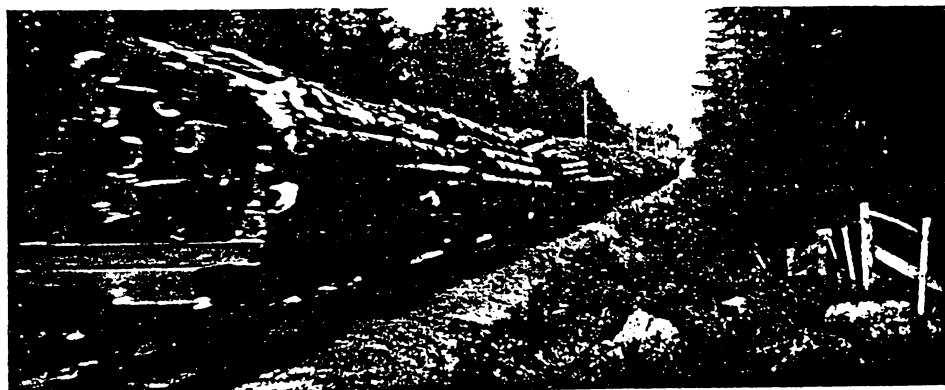
J. A. WESTERLUND,
trafikchef.



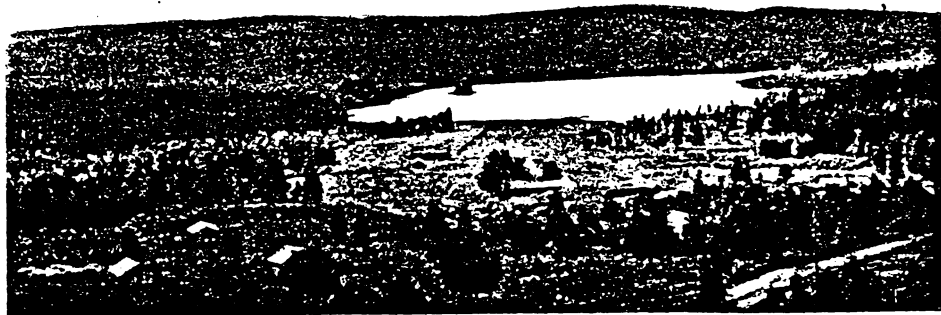
J. W. LINDGREN,
trafikchef.



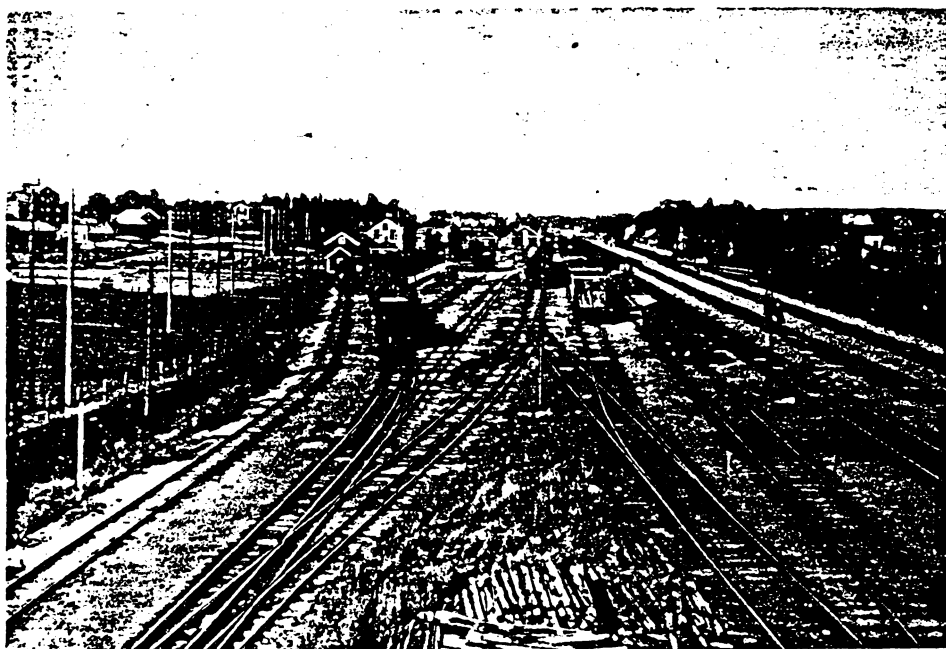
Lokomotiv av Mallet-typ 6+6-kopplat.



Timmertåg.



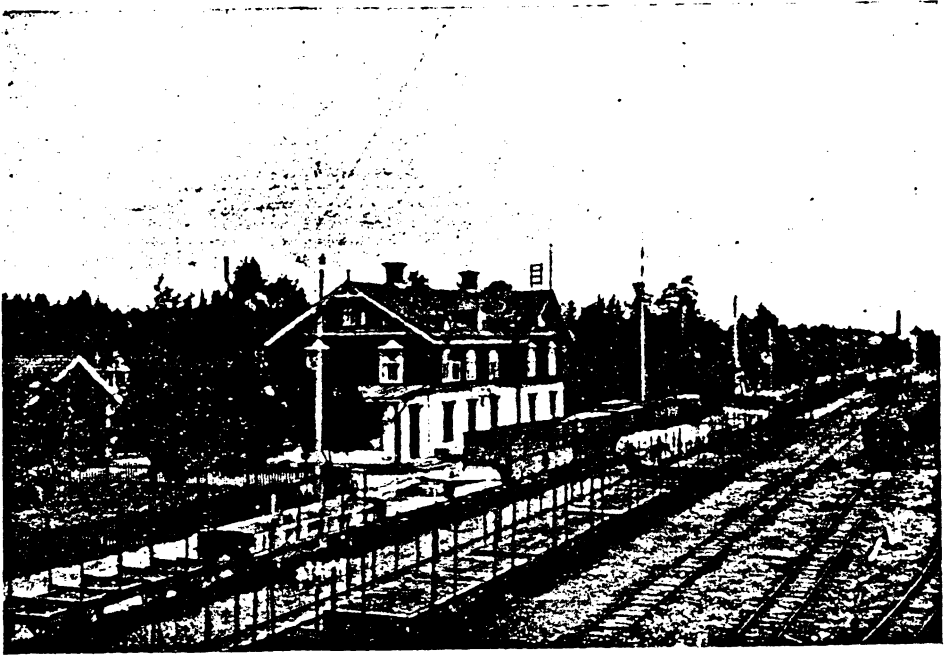
Utsikt från Vintjärn.



Ockelbo bangård.

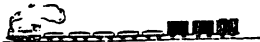


Jädraås järnverk.

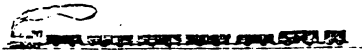


Norrsundets station.

År 1876 tågvt 40 ton.



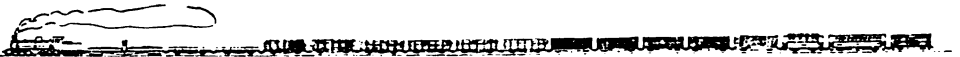
År 1901 tågvt 88 ton.



År 1906 tågvt 141 ton.



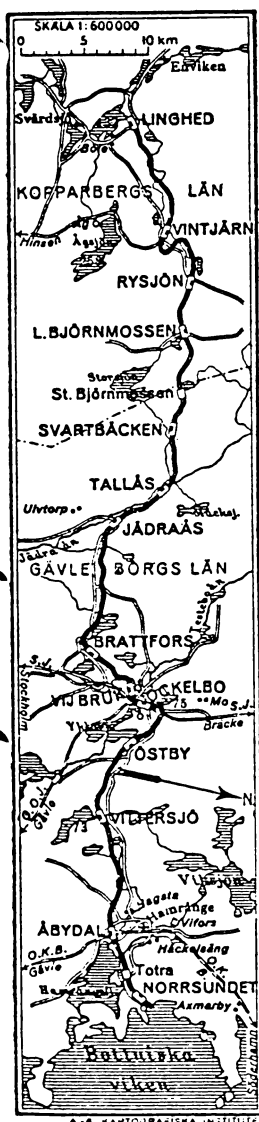
År 1910 tågvt 205 ton.



Tågstorlek i stigning 25 %.

hela linjen, därvid å sträckor, som löpa genom bolagets egna skogar, linjelastning förekommer i största utsträckning. Sommartiden däremot koncentreras trafiken kring ett fåtal uppfodringsverk vid flottlederna, där godset med praktiska, maskinella anordningar lastas på vagnarna, som sedan framföras i specialtåg, för vilka tidtabeller äro uppgjorda dygnet om.

Persontrafiken är synnerligen obetydlig och ombesörjes medelst i godstågen inkopplade personvagnar. Med hänsyn till den ringa allmänna trafiken har varken person- eller godssamtrafik införts.



Chefer år 1926.

Verkställande direktör.

NILSSON, H. A. E., förutv. disponent, från 1923
 verkst. direktör i Kopparbergs och Hofors
 sågverks a. b. 1918—

Trafikchef.

LINDGREN, J. W. 1920—

Förutvarande chefer.

Ockelboverken.

KROOK, J. Fr., disponent t. o. m. 1886

Kopparberg och Hofors sågverks a. b.

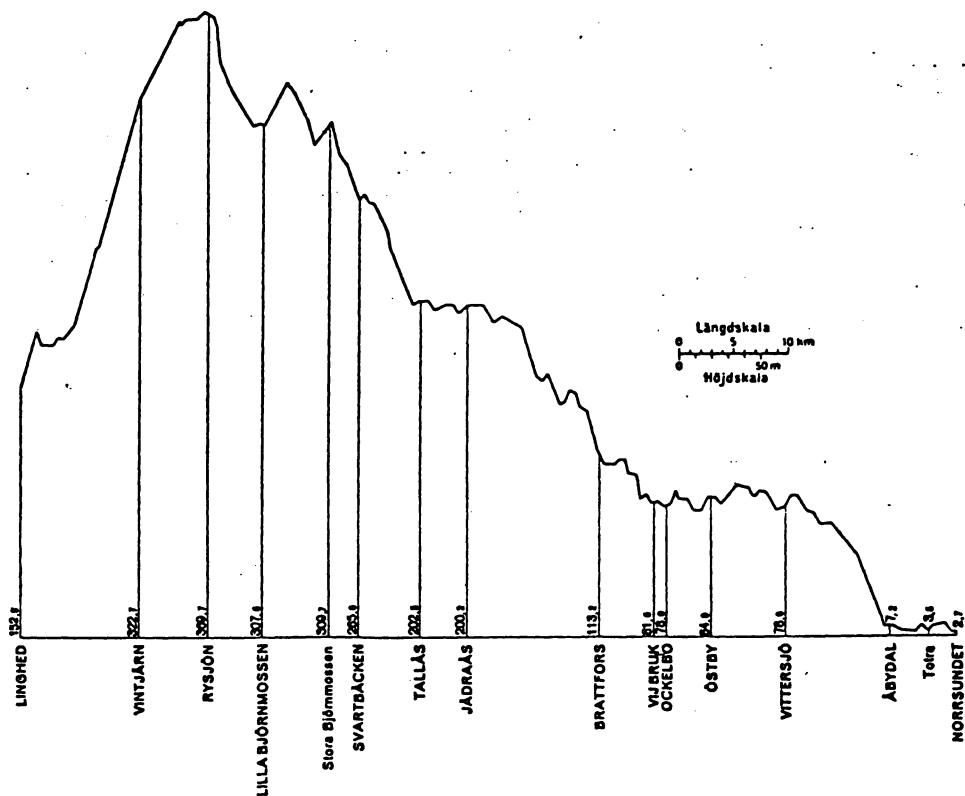
Verkställande direktörer.

NISSER, J. S. 1874—1890
 NISSER, E. 1890—1898
 HANNGREN, G. W. 1898—1902
 HERNMARCK, A. 1902—1909
 LUNDQVIST, E. 1909—1923

Trafikchef.

WESTERLUND, J. A., 1887—1920

Dala—Ockelbo—Norrunds järnväg, 86 km. Från Linghamed, ett livligt industri- och jordbrukaresamhälle, beläget vid den vackra Svärdsjön, historiskt bekant genom Gustav Vasas strövtåg i dessa trakter, slingrar sig banan i skarpa stigningar uppför skogsåsarna till Vintjärn, utgångspunkten för den först byggda bandelen. Här ligger nämligen det gruvfält, som föranledde banans tillkomst. Från denna station utgår en 21 km. lång, Stora Koppar-



bergs Bergslags aktiebolag tillhörig, icke koncessionerad järnväg med 0,891 m. spårvidd till Hinsén. Från Vintjärn, där man har en hänförande utsikt över sjöar, skogar och åsar i söder och väster, stiger banan ytterligare mot *Rysjöns* station, i vars närhet den når sin högsta höjd, 379 m. ö. h. Banan sänker sig därefter, går förbi *Lilla Björnmossens* station, där de genomlupna stora skogarna avbrytas av ett litet område öppen jord, fortsätter förbi de huvudsakligen för skogsprodukter avsedda stationerna *Svartbäcken* och *Tallås* till *Jädraås*, där järnvägens förvaltning och verkstäder äro förlagda. Här finnas utom järnvägens egna anläggningar *Kopparberg-Hoforsbolaget* tillhöriga masugnar och lanca-shiresmedja.

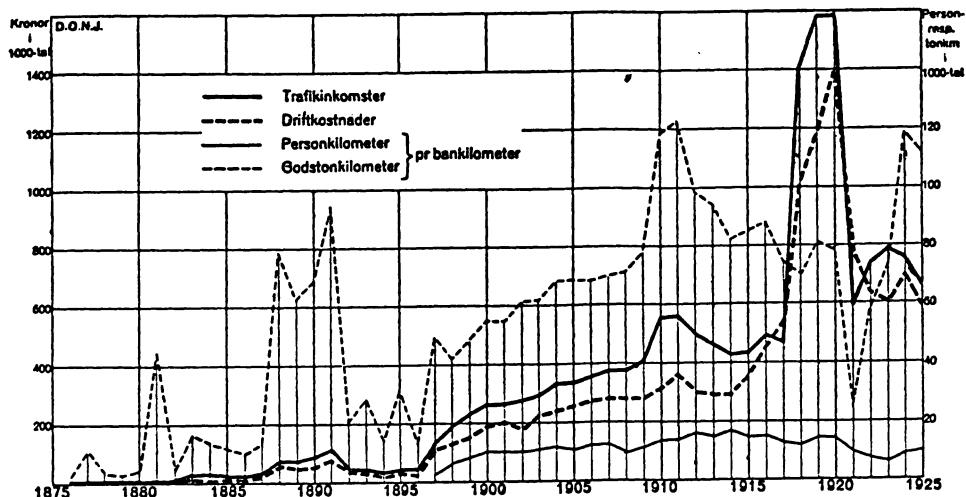
Från *Jädraås* sänker sig banan ytterligare till *Bratthors* station med numera nedlagt bruk samt fortsätter över *Vij säteris* ågor fram till *Vij bruks* station, där *Kopparberg-Hoforsbolaget* har sitt valsverk.

Banan går vidare till *Ockelbo*, där *Dala—Ockelbo—Norrunds* järnväg har egen station med spåranknytning till statens och *Gävle—Ockelbo* järnvägars gemensamma station.

Järnvägen, som genom *Ockelbo* samhälle går i nordlig riktning och därvid passerar *Testeboån* och ett stycke följer *Bysjön*, återtar därefter sin ostliga riktning, går på en bro över statsbanan, fortsätter genom odlade trakter till *Östby* station och därefter ånyo genom skogs- och myrmark förbi den vid *Vittersjön* vackert belägna *Vittersjö* station fram till *Abydals* station, där banan åter kommer ut på slättbygd. Från *Abydals* station finnes för förbindelsen med *Ost-kustbanans* station *Hamrångefjärden* inlagt ett 600 m. långt föreningsspår.

Omedelbart öster om Åbydal går banan över Ostkustbanan samt kommer, efter att ånyo ha passerat ett skogsbälte, till sin slutpunkt, *Norrundet*. Vid Norrundet har Kopparberg-Hoforsbolaget sin utskeppningshamn samt har här förlagt den huvudsakligaste delen av sin trävaruindustri. I samband med banans framdragande hit byggdes här ett större sågverk och under år 1925 fullbordades en stor sulfatfabriksanläggning. Platsen har härigenom vuxit upp till ett betydande samhälle.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

		År 1876	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	10,9	85,8
» i sido- och bispår	»	0,2	48,5
Största lutning i huvudspår	‰	27,7	27,7
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	148	148
Rälsvikt	kg/m.	14,8—15	17,2—25
Största tillämpade hjultryck	ton	2,3	3,75
» tillåtna tåghastighet Linghed—L:a Björnmossen	km/t.		30
Största tillåtna tåghastighet L:a Björnmossen—Ockelbo	»	15	35
Största tillåtna tåghastighet Ockelbo—Norrundet	»		40

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	1	6
» tenderlok	»	—	6
Motorvagnar för ång- eller annan drift	»	—	2
Personvagnar med 2 axlar	»	—	7
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	12	287
» » » » 3 »	»	—	27
» » » » 6 »	»	—	1
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	»	—	5

Personal, antal.

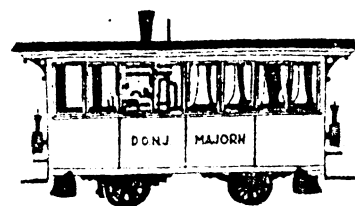
	År 1876	År 1925
Ordinarie	5	70
Extra.....	—	13
Verkstadsarbetare.....	—	33
Banarbetare	—	27



Dala-Ockelbo-Norrunds järnväg (DONJ), spårvidd 0, 891 m., har byggts i flera etapper. Den var ursprungligen en malm- och bruksbana, men har sedermera övergått till att transportera uteslutande skogsprodukter. För att klargöra skeendet och belysa dåtidens transportproblem har beskrivningen kompletterats med en karta.

Järnmalm från Vintjärns gruvfält levererades bl a till av Ockelboverken drivna järnbruk i Vij, Brattfors, Jädraås, Åbron och Katrineberg (Åmot). Malmtransporterna skedde efter häst på vintervägar. Riktiga landsvägar saknades. År 1872 undersöktes två olika projekt att från Vintjärn komma i förbindelse med landsvägar österut, dels vägbygge till sjön Mellan-Jädern för trafikering med landsvägslök, dels järnväg till Lilla Björnmossen, varifrån vägförbindelse fanns med Kungsgården på GDJ och med norra stambanan, som då var under byggnad genom Gästrikland. Järnvägsalternativet kom till utförande. Strax därefter planerades utsträckning av järnvägen till Tallås med fortsättning därifrån antingen till Åmot eller över Jädraås till norra stambanan vid Åbron. Byggandet kom att omfatta sträckan Lilla Björnmossen-Jädraås. År 1887 inköptes Ockelboverken och järnvägen av Kopparbergs och Hofors Sågverksaktiebolag, något som medförde avgörande strukturförändringar i trafiken. Den nye ägaren, som ville exploatera skogarna, förlängde järnvägen västerut till Linghed, varifrån flottled fanns till Korsnäs. För att järnvägen skulle få förbindelse med norra stambanan utsträcktes den österut till Ockelbo. Dessförinnan hade bl a stenkol till locken måst transporteras med hästforor. Järnvägen fick slutligen sin nuvarande utsträckning år 1897 genom utbyggnad från Ockelbo till Norrsundet. Bolaget fick där egen utskeppningshamn för trävaror samt anlade såg och massafabrik.

Ett antal bispår har byggts, såsom spår till uppforderingsverk i Itrenite, från linjen mellan Brattfors och Vij Bruk till Höstbodarna eller Höstfäbodarna vid sjön Fjärden (11 km), från Vij Bruk till Fornvij uppforderingsverk, från Östbyberg på linjen mellan Östby och Vittersjö till uppforderingsverk vid Östersjön (!), från Åbydal till Hamrångefjärdens station på Ostkustbanan samt till hamn, såg och massafabrik i Norrsundet. Sträckan Ockelbo-Vij Bruk-Fornvij har haft treskenspår.



Avstånd från Ockelbo, km	Driftplatser (enl uppgift år 1900)	Övriga uppgifter
59	Linghed	lastkaj, vagnvåg
48	Vintjern nedre	vagnvåg, anslutning till Vintjern-Åg-Hinsens Jvg. se nedan
47	Vintjern öfre	
41	Rysjön	
36	Lilla Björnmossen	
30	Stora Björnmossen	hp
28	Svartbäcken	
22'	Tallås	
21	Intrenite	hp
20	Pallanite	lp
18	Jädraås	lastkaj, vagnvåg, verkstad
6	Brattfors	vagnvåg
1	Wij Bruk	lastkaj, vagnvåg
0	Ockelbo	
1	Sundsbro	lp
2	Gäfveränge	hp
5	Östby	
11	Vittersjö	
21	Åbydal	vagnvåg
24	Totra	hp
27	Norrsundet	vagnvåg
28	Hyfleriet	

Anm. Vintjärn-Åg-Hinsens järnväg, spv. 0.891 m, längd 21 km, öppnad 1883, uppriven 1940. Byggdes utan koncession av Stora Kopparbergs Bergslags AB och var aldrig öppen för allmän trafik. Likväl hade banan två personvagnar, anskaffade med anledning av den (sedvanliga?!) kungliga björnjakten i trakten i mitten av 80-talet. Till nyan-skaffningarna på senare år hörde också en motordressin som var (den enda) lokförarens personliga egendom! Banan var en länk i malmtransportleden från Vintjärns gruvor till Korså bruk (se kartan). Lok från VÅHB (ej officiell signatur) gick på DONJ fram till Rysjön där kolvagnar hämtades. Jfr lok- och vagnlistorna nedan.

Linjen har öppnats för trafik enligt följande:

Linghed-Vintjärn	17. 4. 1887
Vintjärn-Lilla Björnmossen	13. 11. 1876
Lilla Björnmossen-Tallås	11. 10. 1880
Tallås-Jädraås	10. 10. 1881
Jädraås-Vij Bruk	20. 12. 1889
Vij Bruk-Ockelbo	1. 11. 1890
Ockelbo-Norrsundet	1. 11. 1897

Banan öppnades i sin helhet för allmän person- och godstrafik 1. 11. 1897. Dessförinnan hade sträckan Lilla Björnmossen-Jädraås öppnats för allmän godstrafik. Formell godssamtrafik med det övriga järnvägsnätet har icke förekommit, då trafiken under alla år huvudsakligen bestått av ägar-nas eget gods. Den allmänna trafiken var t ex år 1924 endast 4 % av hela transportmängden. Åren 1897-1914 hade järnvägen t o m rätt att "under månaderna december, januari och februari inskränka trafiken vid de till-fällen, då järnvägens ägare funne sådant kunna äga rum, blott anslag därom

uppsattes på stationerna minst 8 dagar förut", något som dock endast utnyttjades vid ett fåtal tillfällen. Banan har avlysts för allmän trafik i olika etapper; Jädraås-Norrundet 1.12.1948, Linghed-Lilla Björnmossen 1.10.1956 och Lilla Björnmossen-Jädraås 1.9.1959.

Linjen är ur trafiksynpunkt mycket krävande, med lutningar upp till 27,7 o/oo och kurvor ner till 148 m radie. Av banans 86 km linjelängd ligger 31 km i mer än 15 o/oo lutning, därav 11,5 km i kurvor om mindre än 300 m radie! För närvarande körs två tågpar per dygn. Vid högtrafik anordnas flera turer, t ex separattåg Östbyberg-Norrundet med överliggning i Ndt. Uppför de längsta och kraftigaste stigningarna mellan Linghed och Vintjärn kan två multipelkopplade diesellok taga ett tåg på 175 ton, medan ett Mallet-lok klarar 160 ton. Största tillåtna tåghastigheten är 40 km/tim. Spåröverbyggnaden har undan för undan förstärkts, så att minsta rälsvikt i huvudspår nu är 20 kg/m. Banans högsta punkt är 378,8 m ö h i trakten av Rysjön.

Några statistiska uppgifter:

Godstrafik, ton		Persontrafik, resor		Använd personal	
1878	4 293	1898	44 891	1910	187
1887	13 200	1910	71 350	1920	159
1889	74 176	1920	70 720	1947	131
1900	130 981	1922	39 070	1952	114
1910	261 070	1927	84 630	1963	98
1929	384 400	1932	28 210		
1932	223 230	1940	29 020		
1946	388 820	1945	17 040		
1956	276 300	1949	2 017		
1962	298 615	1956	500		
		1959	84		

Lokomotiv.

1 (1:o)	C	Nohab	1875 nr 57	"Jädraås" skr omkr 1910
1 (2:o)	C-C T3	Atlas	1910 nr 112	omnumr 11 (1-1959) skr 1-1961
2	C-1	Nohab	1883 nr 171	"Upland" fd LNJ 2, k. 10-1887, skr omkr 1930
3	1-C	Atlas	1888 nr 14	"Näs" skr 1954
4	1-C	"	" nr 15	"Carlsfors" skr 1954
5	1-C	"	" nr 16	"Norrundet" skr 1-1961
6	C-1	Baldwin	1900 nr 17634	"Linghed" skr 2-1960
7	1-C	Nohab	1901 nr 624	"Ockelbo" skr 2-1960
8 (1:o)	C-1	Krist.	1875 nr 15	"Åttan" fd HSJ "F. U. v. Essen" k. 5-1905, t. Hå-Vallvik 1908 (?), skr
8 (2:o)	C-C T3	Atlas	1910 nr 113	i tjänst

9	1-D T2	Falun	1906 nr 54	skr 1959
10	1-D T2	"	1907 nr 70	i tjänst, tender fr lok 11
11 (1:o)	1-D T2	"	1906 nr 56	skr 1959
11 (2:o)	se nr 1			
12	C-C T3	Atlas	1910 nr 114	i tjänst
13	1-C	Nohab	1906 nr 807	fd ROJ 2, k. 1-1927, i tjänst
14	1-D	Motala	1918 nr 638	fd NK1J 25, k. 1930, skr 1-1961 (typ Np)

<u>Diesellok</u>	1	"Åbron"	2-axl.	ASJ	1959	280 hkr
	2	"Brattfors"	"	"	"	" "
	3	"Åmot"	"	"	"	" "
	4	"Wij"	"	"	"	" "

Lokomotor 2-axl. 75 hkr Kalmar 1932 nr 7, fd SJ Zp nr 143, fd ÖSmJ nr 101, k. 1960

Ångvagn "Majorn" 2-axl. Atlas 1888 bevarad

Ångdressin ? till Järnvägsmuseum

Dessutom har det funnits ett litet, fyrkopplat (med kedjor!) ånglok, "Björn", påminnande om de engelska sk Sentinel-loken, t ex Strömsnäsbruk-Delarys "Max Engeström". Loket tillverkades vid verkstaden i Jädraås efter ritningar som uppgjorts av dåvarande Tc Westerlund. Årtal obekant. Loket förstördes i samband med lokstallsbranden i Lingshed någon gång åren 1916-1920. Under tiden 31/8 - 30/9 1957 hyrdes dessutom SJ Gp nr 3133, då lok 10 var under reparation efter en kollision med en långtradare utanför Åbydal. DONJ:s 11, 2 meters vändskivor var för korta för Gp-loket, som fick backa i ena riktningen. Växlingen i Norrsundet, som tidigare sköttes av DONJ, ombesörjs nu av massafabriken med egna diesellok.

Lok på Vintjärn-Åg-Hinsens jvg.

1	C	"Åg"	Krist. 1883 nr 30	skr.
2	C-1	"Korsån"	Falun 1902 nr 21	t. Dannemora gruva omkr. 1940. avst omkr 1958, bevarad
3	B	"Hinsen"?	Orenst. & Koppel nr-år??	fd?

Loken på VÅHB har varit på rev. på verkstaden i Jädraås, dock ej regelbundet.

Vagnar:

1, 2	BCFo	VfS-96	9, 8+1, 55	z	fd NHJ k. 1933
1-12	M (P)	Khn-75	1, 98	z=9 st	21-24 omb. t G } ca 10st t nr 21.22.75.76 } Hå-Vällvik 1908
13-24	M (P)	Khn-79	1, 98		
23, 24	N	Jås-89	3, 5	zt=15s	4 st 3-axl 1909. Fr 1912 omb de flesta t NN m axelavst. 4, 5 (nr 24=4, 6) och vagnar m zt försågs m zty el y omb fr M 23, 24
25-74	N	Atl-88			
75-76	G	Khn-79	1, 98		
77, 78	BC	Jås-89			
79	Normalspårig koppelvagn för sträckan Ockelbo-Wij.				
80-83	NN	Jås-92	3, 7		omb t Gl o DF 1901.80&83 t BLJ 1937
84-87	F	Jås-92		z	
88-97	N	Jås-94-96	2, 54	zt	
98-137	N	Jås-94-96	2, 54		
138.139	BC	Jås-97			
140	C	Jås-98			
142-148	L	Jås-00	6		
149-152	CN	Jås-01	6		
153-202	N	Jås-98-99	3, 5	zh=?st	1 st 3-axl 1909. Fr 1912 omb de flesta t NN m axel avst 4, 5 och vagnar m zh försågs m zy el y
203	L	Jås-01	6		
204, 205	CN	Jås-01	3	zt	
206-208	L	Jås-04	6		
209, 210	L	ASJF-05	6	zh	
211-214	L	Jås-04	6		
215, 216	BC	Jås-04	6		215 omb t CF
217-220	L	Jås-04	6		
221-300	N	ASJF-03	3, 1	zt=? st	2 st 3-axl 1909. Fr 1912 omb alla t NN m axel- avst 4, 6 och vagnar m zt försågs m zty el y
301	No	Jås-03	10, 47+1, 6	zh	6-axl
302-309	L	ASJF-05	6	zh=? st	
310	CN	Jås-08	3		
312	L	Jås-09	6		
313-332	L3(MN3)	Jås-09	5, 5	zt=? st	lösa kolskrov
333-335	NN	Jås-10	4, 5	zt=? st	
336-338	F	Jås-11-12			
340-354	N	SB	3-5, 5		fd SB k. 1956
401	Qo	KV-31	4, 8+1		
402	Qo	KV-36	4, 8+1		
403, 404	Qo	KV-38	4, 8+1		
509-511	L	ASJF-07	3, 5	zh	} fd Vintjärn-Åg-Hinsens järnväg
512	L	ASJF-06	3, 5		
513-518	L	ASJF-12	6		
519-521	L	ASJF-12	6	zh	
600-602	NN	KV-27	4, 5	y	} från GJ t SJ 1948. Inköpta fr SJ år 1959
603-609	NN	KV-27	4, 5		
612-614	NN	KV-33	4, 5	y	
615-620	NN	KV-33	4, 5		
622-632	NN	KV-36	4, 5		
633-636	NN	KV-36	4, 5	y	
		5st LN-12	3, 8	y	autom. lastväxel, fd VGJ
637-647	NN	4st KV-34	3, 6		fd KIRJ
		1st Fole-07	4		fd GJ
		1st Fole-08	3, 3	y	autom. lastväxel, fd LJ
(1st)	CNo	ASJF-02	8, 7+1, 5		fd SRJ, bangårdsvagn, ej numr.

(637-647 köpta 1960-61)

Littera:	N	= vagnar med stolpar och golv
	NN	= vagnar med stolpar utan golv
	CN	= arbetartågsvagnar/sommarvagnar
	3	= 3-axlig vagn
Broms:	y	= tryckluft (Kunze-Knorrs enkammersystem)
	zh	= skruvbroms i hytt eller kupé
	zt	= skruvbroms på vagnsidan. Bromsaren sitter på lasten och vevar med en förlängd bromsvev som är löstagbar.
	z	= skruvbroms i övrigt
Tillverkare:	ASJF	= Vagn- och Maskinfabriks AB i Falun och AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Falun
	Atl	= Atlas, Stockholm
	Jås	= Järnvägsverkstaden, Jädraås
	KV	= Kalmar Verkstads AB, Kalmar
	Khn	= Karlstads Mek. Verkstads Filial, Kristinehamn (Kristinehamns Mek. Werkstad, Kristinehamn)
	VfS	= Vagnfabriks AB i Södertälje
	SB	= Skyllbergs Bruk, Skyllberg
	LN	= Landskrona Nya Mek. Verkstad
	Fole	= Fole Mek. Verkstad, Visby

Anm.: Under årens lopp har DONJ byggt om sina vagnar avsevärt, varför en del uppgifter, speciellt rörande litt. CN, är svåra att hålla à jour. Observera speciellt det stora antal NN-vagnar som har skarvade långbalkar.

En historia:

Gamla 2:an "Upland" gick en dag på växling i Linghed. Vid ett tillfälle skulle en räcka lastade vagnar till tegelbruket nere vid sjön. Vagnarna brukade inte bromsas i backen, utan loket fick ensamt hålla tyngdkraften stången. Nu råkade vagnsättet vara tyngre än vanligt, och farten ökades oroväckande. Under sina vilda försök att få stopp på tåget lade föraren till slut omkastningen för back och gav motånga. Det gick bra några ögonblick, men så slirade loket till, och lok och vagnar åkte i sjön. Åsyna vittnen vet berätta att det lät så här: "Stackars Upland, stackars Upland, som far ner i tegelbruket"!

Litteratur:

Svenska Järnvägsföreningen 1876-1926, tidskr. Industria nr 9/1951; "Smal järnväg i skogen", S. Gerndt; "Vintjärn-Åg-Hinsens jvg.", Norrlands-Posten 10 eller 12 aug. 1940, generalstabskartan 1:100.000 bl. 97, 98, 104 och 105.

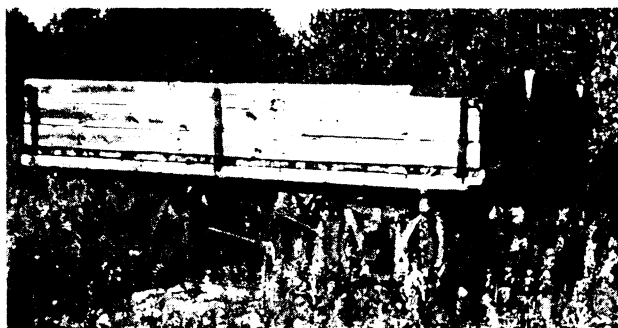
Till slut ett tack till hrr SJK-are Heurlin (bandata), Sundström, Walde (vagndata), Welander m. fl, och miö Gösta Svensson, DONJ, utan vilkas medverkan den här lilla berättelsen hade blivit åtskilligt magrare!

Kurt Möller

VAGNARNA vid DONJ av Erik Sundström

DONJs vagnpark har växlat genom åren, men har vid varje tidpunkt varit mycket homogen och väl anpassad till den aktuella trafiken. Banans historia visar väl avgränsade perioder, skilda genom ägarebyten, linjeförlängningar och ändrat transportgods.

Under den *första* perioden, åren 1876–87, tillhörde banan den lilla järnbruksgruppen Ockelboverken, som hade gruvor i Vintjärn, hyttor i Jädraås och Åbron, smedjor och valsverk i Brattfors och Wij. Dessutom hade de en hel del skog, som skulle leverera träkol. Banan byggdes ut i etapper från Vintjärn till Jädraås och enda transporten var malm, vintertid även träkol



DONJ 7 litt P Malmvagn med broms ur den första uppställningen. Typisk Kristinehamnsvagn enligt Asplunds patent. Jädraås 1953

till Jädraås. Vagnparken var enkel, och bestod av 24 korta malmvagnar från Kristinehamn, av deras vanliga typ med rundbockade långbalkar. Samma vagn-typ fanns även på t ex DHJ och NKIJ. Längden var utan koppel bara 3,56 m eller 12 svenska fot. Numren var 1–24 och märkningen okänd. Det fanns även lösa träkolsskrov.

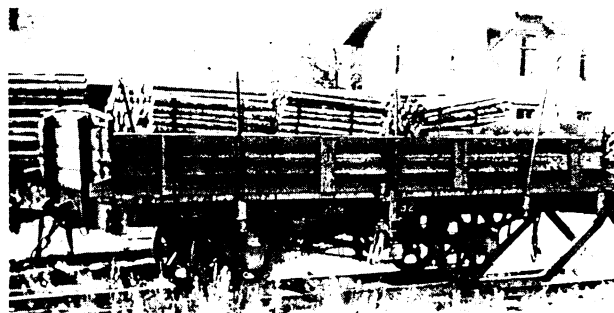
Den *andra* perioden, åren 1887–1895 började när Kopparberg & Hofors sågverks AB köpte hela Ockelboverken, närmast för att kunna utnyttja deras skog bättre. Tidigare hade en del virke flottats längs Testeboån till Avaströms såg, men under denna period förlängdes banan västerut till Linghed och österut till Ockelbo och trafiken kom att omfatta malm från Vintjärn till Jädraås, järn från Jädraås till Ockelbo och sågtimmer från olika punkter av banan till Linghed. Timret flottades därifrån till sjön Runn, där bolagets sågverk Näs och Carlsfors låg. De nya ägarna köpte nya lok och vagnar och byggde de välrustade verkstäderna i Jädraås. Där byggdes snart de flesta nya vagnarna för banan. Under denna period byggdes också de första personvagnarna nr 77,78, med sidodörrar och fyra gamla malmvagnar ombyggdes till täckta, mycket korta vagnar.

Från Atlas köptes år 1888 femtio stycken timmer-vagnar litt N nr 25–74 och två liknande byggdes år 1889 i Jädraås, nr 23, 24. Atlasvagnarna hade långbalkarna av järn och övriga av trä. På varje långsida fanns tre stolpar i gjutna hylsor och fjädrarna hade normala fjäderavvar. Axelavståndet var endast 2,54 m.



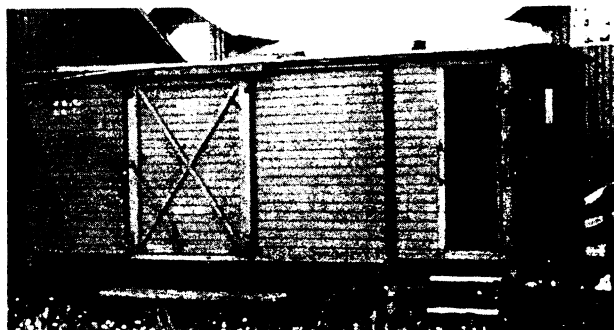
DONJ 27 litt NN Timmer-vagn med bankar och skarvade långbalkar. Ombyggd i flera etapper från en vagn levererad 1888 av Atlas. Jädraås 1963.

medan underredet var 6 m långt, en disproportion, som visar, att man sneglat på GDJ timmer-vagnar. Dessa hade 3,35 m axelavstånd vid 7,7 m längd. Åren



DONJ 92 litt N Malm- och timmer-vagn av den kortare typen med nyckelbroms, senare försedd även med tryckluftsbroms. Byggd av DONJ verkstad 1894. Ockelbo 1957.

1894–96 byggdes i Jädraås ytterligare 50 vagnar, som emellertid blev bara 5 m långa och fick fjädrarna upplagda i glidskor. Alla bromsvagnar förseddes med nyckelbroms, där alltså bromsaren satt mitt uppe på timmerlasset med en lång löstagbar vev som passade på en skruvanordning med ett fyrkantigt nyckelgrepp på ena långsidan.

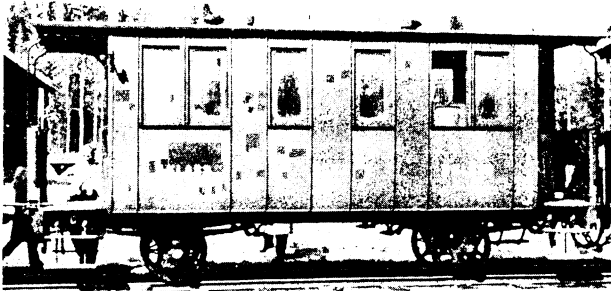


DONJ 87 litt F Täckt vagn med tjänstekupe, byggd av DONJ verkstad 1892. Jädraås 1957.

För den styckegodstrafik som började förekomma, byggde verkstäderna i Jädraås år 1892 åtta täckta vagnar med bromskupe på underredet med långbalkar av järn, vilka fick nr 80–87.

Den *tredje* perioden inleddes 1895 när banan förlängts till Norrsundet och samtidigt blivit öppnad för allmän trafik. Inom de närmaste åren byggdes sågverk i Norrsundet 1898 och Linghed 1901, varefter sågen i Carlsfors nedlades. Utöver de tidigare transporter tillkom nu en kraftig ökning av träkol, dels från sågverken, som kolade sitt avfall, dels från hamnen i

Norrundet, där man med pråm tog emot kol från övre Norrland. Virkestransporterna ökade också, genom att flottningen i åarna leddes till timmerelevatorer vid banan eller dess bispår.



DONJ 140 litt C Byggd 1898 av DONJ verkstad. Linghed 1963.



DONJ 78 litt BC Byggd 1889 av DONJ verkstad, men hade då inte plattformar utan sidodörrar till tre kupeer. Jädraås 1953.

Fyra personvagnar med plattformar, nr 138–141 byggdes i Jädraås 1897–98, och de äldre nr 77, 78 skarvades på med plattformar.

Åren 1898–99 byggdes femtio timmervagnar nr 153–202 i Jädraås. De var av modernare typ med hela underredet av järn, 3 m axelavstånd och 6 m längd. Fjädrarna vilade i skor och bromsvagnarna hade sluten bromshytt.

Träkol är mycket lätt, och vagnarna behöver göras mycket stora. Uddeholmsbolaget hade tidigare byggt boggivagnar, som dock blev dyra. Jädraås konstruerade i stället en vagn typ med länkaxlar och inte mindre än 6 m axelavstånd och 9,3 m längd. De första nr 142–148, byggdes år 1900 och hade kedjor som förband fjädrarna med de mycket långa fjädernävarna.



DONJ 145 litt L En av de första långa träkolsvagnarna, byggd av DONJ verkstad 1900. Fjäderupphängning i kedjor. Rymd 350 hl. Jädraås 1963.

1901 byggdes två gamla kolskrov från Kristinehamnsvagnarna ihop på ett enkelt träunderrede med samma axelavstånd och längd, och fick nr 203.

De följande träkolsvagnarna av 206–208, 211–214, 217–220 och 312, byggda 1904–09 fick i stället för kedjor långa parallella länkar. På detta långa underrede byggdes två personvagnar nr 215, 216 år 1904



DONJ 150 litt G Ursprungligen en av de långa arbetarvagnarna, som fått en ny bredare dörröppning och igensatta sidor för massatransport. Ockelbo 1963.

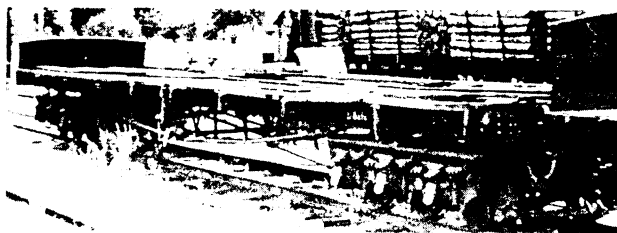
och fyra arbetarvagnar nr 149–152 år 1901. Arbetarvagnarna motsvarade vad man på andra banor kallade sommarvagnar, alltså godsvagnsunderreden med enkla oisolerade skrov och utan fasta fönster. Sommartid uppsattes markiser, vintertid lösa fönsterinsatser. Man kunde också lyfta av skrovet och sätta



DONJ 205 litt CN En av de korta arbetarvagnarna, byggd av DONJ verkstad 1901. Skruvbroms mitt på långsidan, som blev nyckelbroms om man på vintern lyfter av skrovet och satte på stolpar i stället. Jädraås 1953.

upp sex stolpar på var sida. Dessa vagnar användes för arbetartåg till Norrundsåts såg, där många var säsongarbetare som bodde på andra orter efter banan och endast arbetade vid sågen under skeppnings-säsongen. Ytterligare tre arbetarvagnar nr 204, 205, 310 byggdes 1901–08 med kort underrede och 3 m axelavstånd och fick nyckelbroms.

En för Sverige ny vagn typ infördes 1903, när Vagnfabriken i Falun levererade åttio timmervagnar, vars stolpar inte satt i hylsor på långbalkarna utan i tre kraftiga bankar ovanpå underredet. Golv fanns bara mellan bankarna, och underredet var av enklaste typ, förstuvat med knutplåtar utan diagonaler. Bromsvagnarna nr 221–240 hade nyckelbroms. Från Falun köptes också tio långa träkolsvagnar nr 209, 210, 302–309 år 1905 som skilde sig från hembygggena genom fjäderupphängning i rundjärnslänkar och hade bromshytt inbyggd i ett hörn av vagnen.



DONJ 301 litt No Den enda sexaxliga smalspårsvagnen i Sverige, avsedd för järn från Jädraås till Wij. Ursprungligen fanns en sluten bromshytt mitt på långsidan, senare ersatt med nyckelbroms. Byggt 1903 av DONJ verkstad. Ockelbo 1957.

För transporter av stålgöt från Jädraås till Wij krävdes vagnar med högre lastförmåga, och därför byggdes i Jädraås en unik sexaxlig boggivagn nr 301 år 1903. Den hade bromshytt på mitten av ena långsidan, åtta stolpar på var sida, 10,47 m boggiavstånd och 1,6 m hjulbas i boggien.

År 1909 byggdes nr 313-332, tjugo långa treaxliga vagnar med 5,5 m axelavstånd och sex stolpar på var sida. Dessa kunde också användas för timmer eller med löst skrov för träkol.

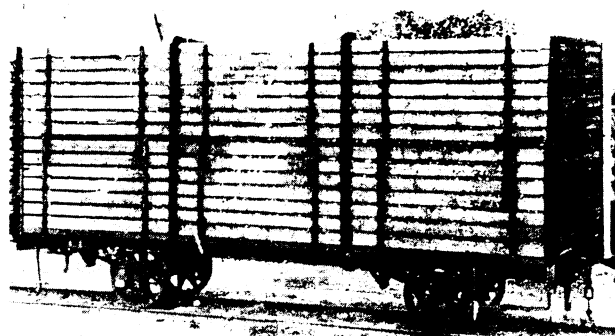
Verkstadens stora kapacitet användes också för stora ombyggnader av vagnar. År 1901 byggdes fyra täckta vagnar nr 80-83 om till ångfinkor. Redan vid leveransen blev en av vagnarna från Falun, nr 298, ombyggd till treaxlig med 3,5 m axelavstånd för stålgöt, och 1909 ytterligare sex av de äldre timmervagnarna med helt golv, och 6 m längd. De goda erfarenheterna av timmerbankarna gjorde att åtskilliga av de äldre vagnarna med 6 m längd fick golvet och stolphylsorna ersatta med tre bankar av samma typ som Faluvagnarna hade, och då togs i regel också hela golvet bort.

Den fjärde perioden markeras inte av någon ändring av trafikområdet, utan av att avgörande steg togs i banans modernisering. De tre Malletloken sattes in 1910, och tillsammans med de tre åttakopplade tenderloken utgjorde de en godstågsdragkraft som ingen annan smalspår bana hade maken till. År 1912 infördes tryckluftsbroms Knorr.

Nya långa vagntyper infördes med 7,5 m längd på underredet och 4,5 m hjulbas. Tre täckta vagnar nr 336-338 med dessa mått och bromskupe byggdes 1911-12. Tre timmervagnar nr 333-335 med fem timmerbankar och nyckelbroms byggdes 1910. Dessa visade sig så lämpliga för banan, att i samband med bromsinstallationen alla 6 m långa vagnar litt N (med golv) och NN (med bankar) blev förlängda genom att ett 1,5 m stycke skarvades in på mitten genom nitning, och underredet förstärktes med spännstag. Axelavståndet blev då 4,5 m för de som haft 3 m, eller 2,54 och 4,6 m för Faluvagnarna som haft 3,1 m. De som tidigare blivit treaxliga förlängdes inte. Bromshytterna togs bort, men nyckelbromsarna behölls. Allt eftersom järntransporterna minskade, blev fler av vagnarna med golv ombyggda med bankar.

Den femte perioden karakteriseras av att smalspåret sedan 1930-talet framstår som något föråldrat och begränsande. I stället för nybyggnad av vagnar köper man begagnad materiel från andra banor.

Den enda nyanskaffningen är fyra överföringsvagnar nr 401-404, köpta 1931-38 från Kalmar Verkstad för att frakta normalspåriga kemikalietankvagnar till den 1925 byggda sulfatfabriken i Norrsundet.



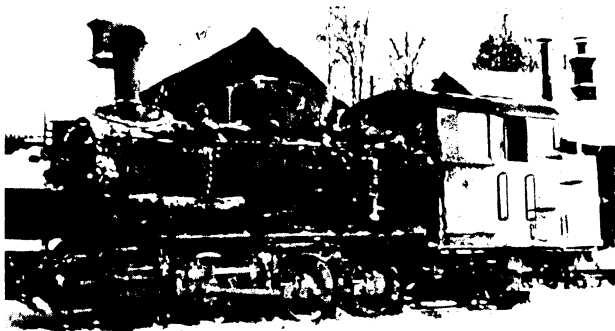
DONJ 511 litt L Kort träkolsvagn för 230 hl som tillhört Ågbanan. Byggt i Falun 1907. Vagnen har haft skruvbroms med enkla block. Norrsundet 1963.

Sedan Korså bruk och Ågs hytta nedlagts, och träkolen från Ågbanan i stället sändes till Jädraås hytta, övertog DONJ dess tretton träkolsvagnar, år 1936, nr 509-512 med 3,5 m axelavstånd och nr 513-521 med 6 m axelavstånd.

På linjen Harmånger - Bergsjö införde SJ rälsbussar år 1937, och DONJ köpte då två personboggivagnar därifrån, nr 1 och 2. De blev ombyggda med högvälvt tak och ett litet resgodsrum mellan andra och tredje klass.

När Skyllbergs Bruk lade ned sin bana 1955 köpte DONJ femton timmervagnar av olika typer. De fick behålla sitt golv och sina stolpar, och fick nr 340-354.

Vid Gotlandsbanornas nedläggning köpte DONJ först år 1959 alla GJ moderna vagnar, SJ litt Isp, Hela vagnskorgen togs bort, och på underredet sattes sex bankar. De behöll sina GJ-nr 600-609, 612-636. Följande år 1960-61 köpte DONJ ytterligare elva vagnar som gått på Gotland och byggde om dem på samma sätt, trots att de var kortare. Bland dessa var sex som SJ fört över till Gotland från Västergötland för att få några tryckluftsbromsade vagnar. Denna grupp vagnar fick vid DONJ nr 637-647.



DONJ lok nr 6 Linghed Byggt 1900 av Baldwin USA i Jädraås en vinterdag liksom fotografen okänd.

Samtliga fotografier är, där annat ej angivits, tagna av Erik Sundström, Sandviken.

Dala—Ockelbo—Norr Sundets järnväg.

Spårvidd 0,891 m. Trafikerad banlängd: 86 km.

Verkställande direktör.

Holgersson, Sigbjörn, disponent.

Trafikchef.

Schmidt, Carl Julius Henrik Johan, civilingenjör, kapten i VVK, RVO, f. 18/11 90 i Värnamo, Jönk. l., stud.-ex. 10, ex. fr. tekn. högsk. 16. Vid VV-distr.: iö 17—18. Vid Sjb: arbetsledare 19. Vid UGJ: uiö 19, biöa 20, biö 24, Vid TfBUN: biö 27. Vid DONJ: te 31, adr. Jädraås.

Kontrollör och tågledare.

Ström, Ernst Gustaf Hugo, f. 26/02 i Ullareds förs., Hallands l., realsk.-ex. 19. Vid ROJ: elev 19, o kb 20, kb 22. Vid DONJ: brbh 29, kkr 35, adr. Jädraås.

Kassör.

Sjöström, Karl Otto, f. 14/09 i Ockelbo förs., Gävleb. l. Vid mek. verkst.: ksr o. bokför 12. Vid DONJ: ksr o. bokför 20, adr. Jädraås.

Verkmästare.

Bengtsson, Gunnar, f. 17/09 i Fellingsbro förs., Örebro l. Vid mek. verkst.: 10—24. Vid DONJ: vkm 41, tillika lokm, adr. Jädraås.

Byråbokhållare.

Lindström, Karl Ragnar Edvard, f. 12/11 99 i Hosjö kapförs., Kopparb. l. Vid DONJ: o kb 27, kb 29, brbh 35, adr. Jädraås.

Malmström, Sven Ingvar, f. 1/12 i Norbergs förs., Västmanl. l. Vid DONJ: varb 26, clev 29, sb 30, brbh 35, adr. Jädraås.

Kontorsbiträden.

Eklund, Gustaf Emanuel, f. 12/11 15 i Ockelbo förs., Gävleb. l. Vid DONJ: nb 29, o kb 35, kb 38.

Andersson, Olov Albert, f. 15/07 17 i Gävle, realsk.-ex. 34. Vid GDJ: nb 34, stk 36. Vid DONJ: o kb 37, kb 38.

Stationsföreståndare.

Vid Jädraås (1 kl.): Tahlén, Johan August J:son, f. 2/07 82 i Ockelbo förs., Gävleb. l. Vid DONJ: brs 98. Vid SJ: brs 01. Anyo vid DONJ: brs 04, bv 05, stk 15, stfm 20, stf 36 (Abydal 20, Linghed 33, Jädraås 36).

Vid Ockelbo (1 kl.): Forsblom, Karl David, f. 20/12 85 i Ockelbo förs., Gävleb. l. Vid DONJ: o brs 05, stk 18, oml.-fm 20, kb o. bitr. tl 28, tf stf 29, stf 36.

Vid Norrsundet (2 kl.): Jansson, August Verner, f. 2/03 86 i Ockelbo förs., Gävleb. l. Vid DONJ: stk 07, stf 17 (Abydal 17, Jädraås 20, Norrsundet 35).

Stationsförman.

Vid Linghed: Johansson, Hjalmar Edvig, f. 2/07 85 i Ockelbo förs., Gävleb. l. Vid DONJ: o stk 10, stk 16, stfm 36.

Vintjärn, Rysjön, L:a Björnmossen, Svartbäcken, Tallås, Brattfors, Ostby, Vittersjö och Abydal förestås av banvakter.

Övrig personal.

Banmästare 1, banvaktsförman 1, banvakter 18, reparatör 1, lokförare 8, lokeldare 11, lokputsare 1, vagnutlysningmän 3, verkstadspersonal 21, konduktör 1, stationskarlsförmän 2, stationskarlar 16.

1942.

Dala—Ockelbo—Norr Sundets järnväg.

Verkställande direktörer.

J. Fr. Krook	..... t. o. m.	1886
J. S. Nisser	.....	1887—90
E. Nisser	.....	1890—98
G. W. Hanngren	.....	1898—02
A. Hermmarek	.....	1902—09
E. Lundqvist	.....	1909—18
H. A. E. Nilsson	.....	1918—40
S. Holgersson	.....	1940—

Trafikchefer.

J. A. Westerlund	.....	1887—20
J. W. Lindgren	.....	1920—31
C. J. Schmidt	.....	1931—

Tdt.

Linghed—Norrundet—Linghed.
GÄLLER FRÅN 15 JUNI, FÖRUT GÄLLER OVANSTÅENDE TABELL.

Biljettpris		Bt 1	Bt 1a	Bt 3a	Bt 3	Km.	Data—Ockelbo— Norr. järnv.	Bt 2	Bt 2a	Bt 4a	Bt 4	Biljettpris		
III kl.	II kl.	II,III	II,III	II,III	Alla da- gar utom sönd.			Alla da- gar utom sönd.	II,III	II,III	II,III	II,III	III kl.	II kl.
Enkla		skd	Sönd.	Sönd.	Sönd.			Sönd.	Sönd.	Sönd.	skd	Enkla		
fr. Linghed	0,40	0,70	6,20	—	—	4,10	0	fr. Linghed	12,24	—	—	6,14	8,06	6,20
	0,60	1,06	6,89	—	—	4,52	11,1	• Vintjern	11,55	—	—	6,12	2,65	4,50
	0,80	1,85	6,55	—	—	5,12	17,5	• Rysjörn	11,86	—	—	5,56	2,46	4,15
	1,00	1,70	7,12	—	—	5,87	22,3	• L:a Björnmossen	11,18	—	—	5,88	2,26	3,85
	1,10	1,90	7,21	—	—	5,64	28,4	• Stora Björnmossen	11,0	—	—	5,20	2,06	3,45
	1,45	2,50	8,2	8,2	7,1	6,1	31,1	• Svartbäcken	10,51	—	—	5,11	1,95	3,30
	1,90	3,20	8,86	8,36	7,22	6,12	36,6	• Tallås	10,84	—	—	4,54	1,75	2,95
	2,05	3,60	8,52	8,52	7,22	6,47	41,1	• Jädraås	10,22	10,5	9,12	4,42	1,60	2,70
	2,10	3,55	8,55	8,55	7,22	7,22	53,2	• Brattfors	9,81	9,81	8,22	3,51	1,20	2,00
						7,47	58,8	• Vij Bruk	9,15	9,15	8,12	3,83	1,00	1,70
						7,22	59,4	• t. Ockelbo	9,10	9,10	8,15	3,28	—	—
			10,22	10,22	9,22	9,22	—	t. Gävle 75	6,55	6,55	6,11	1,44	—	—
			8,88	8,88	7,50	7,50	—	t. Stockholm 20	9,22	9,22	1,50	9,0	—	—
			9,12	9,12	1,50	1,50	—	fr. Stockholm 20 t.	8,28	8,28	7,50	8,12	—	—
			6,55	6,55	6,11	6,11	—	t. Gävle 75	10,22	10,22	9,22	8,88	—	—
			9,15	9,15	8,12	8,12	—	fr. Ockelbo	8,45	8,45	7,12	2,0	0,96	1,60
			9,21	9,21	8,11	8,11	61,1	Gätverke	8,40	8,44	7,14	1,55	—	—
2,25	3,85	9,28	9,28	8,22	8,22	68,6	—	• Östby	8,88	8,87	7,21	1,48	0,80	1,35
2,45	4,20	9,46	9,46	8,12	8,12	70,4	—	• Vittersjö	8,15	8,19	7,12	1,80	0,60	0,95
2,80	4,60	10,12	10,12	9,12	9,12	80,0	—	• Abydal	7,49	7,58	6,22	1,4	0,25	0,40
2,95	5,00	10,19	10,19	9,12	9,12	82,6	—	• Tetra	7,40	7,45	6,12	1,25	0,20	0,30
3,05	5,20	10,27	10,27	9,12	9,12	86,0	—	t. Norrundet	7,80	7,85	6,22	1,45	fr. Norrs:a	—

1914.

39

Linghed—Norrundet—Linghed.

39

Biljettpris i egen trafik pr km.: II 6 öre, III 4 öre + 110 % i II kl., 70 % i III kl.

		II	III	Km.	Data—Ockelbo—Norr. jvg, Jädraås, spv. 0,89/	II	III	II,III		
...	...	5,40	3,10	10	fr. Linghed	1,34	7,12	...	...	...
...	...	5,42	3,55	11	Vintjern	1,05	6,20	...	...	...
...	...	6,08	4,18	18	Rysjörn	12,19	6,22	...	...	...
...	...	6,26	4,36	22	L:a Björnmossen	11,59	6,22	...	...	...
...	...	x	x	28	Stora Björnmossen	x	x	...	...	...
...	...	6,55	5,08	31	Svartbäcken	11,29	5,41	...	...	...
...	...	7,11	5,2	37	Tallås	11,09	5,23	...	...	...
...	...	7,53	6,13	41	Jädraås	10,58	5,05	...	...	...
...	...	8,28	7,02	53	Brattfors	9,51	3,46	...	...	...
...	...	8,46	7,18	58	Vij Bruk	9,34	3,29	...	...	...
...	...	8,50	7,2	59	t. Ockelbo	9,22	3,20	...	...	...
...	...	10,40	...	...	t. Gävle 75	5,55	1,22	...	...	...
...	...	8,22	11,55	...	t. Stockholm C 35	6,02	8,14	...	...	...
...	...	6,22	8,14	...	fr. Stockholm C 35	8,22	8,22	...	...	...
...	...	...	5,55	...	fr. Gävle 75	10,40	3,35	...	...	...
...	...	9,20	8,22	59	fr. Ockelbo	8,42	1,48	...	...	...
...	...	x	x	61	Gätverke	x	x	...	...	...
...	...	9,33	8,12	64	Östby	8,30	1,36	...	...	...
...	...	9,51	8,16	70	Vittersjö	8,10	1,18	...	...	...
...	...	10,20	9,22	80	Abydal	7,40	12,50	...	...	...
...	...	x	x	83	Tetra	x	x	...	...	...
...	...	10,35	9,22	86	t. Norrundet	7,10	12,25	...	...	...

1921.

42

Linghed—Norrundet—Linghed.

42

Biljettpris: I egen trafik pr km.: 2 kl. 13,5 öre, 3 kl. 9,5 öre. Endast biljetter i järnvägens lokala trafik försäljas.

Anm.: b S. o. H. samt dag före S. o. H.
d Helgtri onsd. o. lörd. samt vard. före S. o. H.
h Helgtr. tis., ons., fre- och lörd.
k Över Gävle (36, 85 d).

P1		P2		Km.	Data—Ockelbo—Norr. jvg, Jädraås, spv. 0,89/	P2	
2, 3		2, 3				2, 3	
6,25	...	...	...	0	fr. Linghed	...	19,14
6,50	...	...	...	11	Vintjern	...	18,54
7,02	...	...	...	17	Rysjörn	...	18,42
7,18	...	...	...	22	L:a Björnmossen	...	18,32
x	...	...	...	28	Stora Björnmossen	...	x
x	...	...	...	31	Svartbäcken	...	x
x	...	...	...	37	Tallås	...	x
7,50	...	...	...	41	t. Jädraås	12,00	17,55
...	8,00	12,45	16,00	53	fr. Jädraås	15,40	21,55
...	...	...	...	58	Brattfors	...	...
...	8,30	13,25	16,40	59	Vij Bruk	15,00	21,15
...	...	...	...	59	t. Ockelbo	11,15	16,55
...	9,59	14,40	17,37	...	t. Gävle C 85 d	9,46	12,20
...	13,29	19,00	21,34	...	t. Stockholm C 35	7,20	8,20
...	21,00	8,20	14,30	...	fr. Stockholm C 35	14,37	21,34
...	h 6,37	12,20	16,05	...	fr. Gävle C 85 d	11,37	17,37
...	8,45	13,35	19,00	59	fr. Ockelbo	10,50	16,30
...	...	...	...	64	Östby	...	...
...	...	...	...	70	Vittersjö	...	...
...	...	...	...	80	Abydal	...	...
...	9,40	14,40	20,00	86	t. Norrundet	9,45	15,20

Omnibusförbindelser Hamrångefjärden—Norrundet, se tab. 1145.
Fullständig turlista för omnibusslinjen Jädraås—Norrundet, se tab. 1146.

1950.