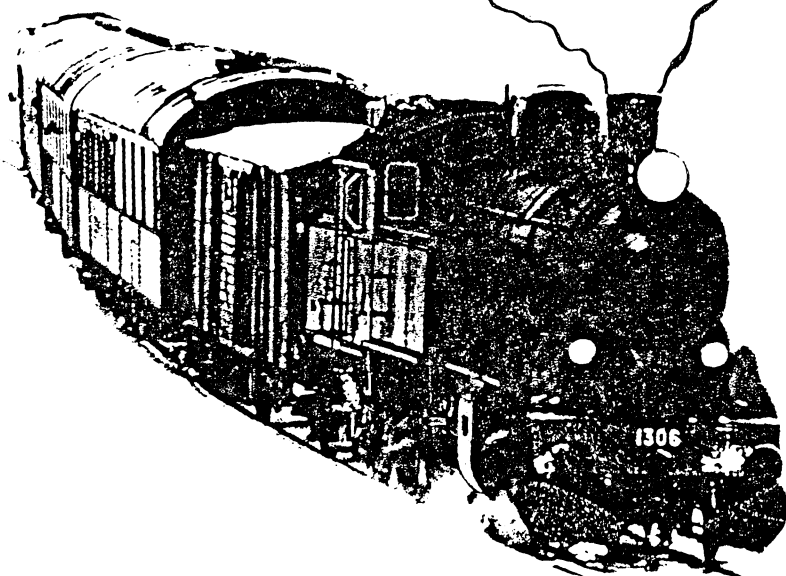




SJK

30 ÅR

1988



STILL GOING (STR)ÅNGA...

JUBILEUMSRESA KRISTI HIMMELSFÄRDSHELGEN 12 - 15 MAJ 1988.

12/5 Mora - Sveg

12/5 Sveg - Hede

13/5 Sveg - Östersund

14/5 Östersund - Storlien - Östersund

15/5 Östersund - Ånge - Sundsvall - Gävle

Välkommen till 1988 års årsmötesresor som samtidigt är jubileumsresor för SJK 30 år.

För ovanlighetens skull rör vi oss i södra norrland, en del av vårt land som kan erbjuda en magnifik natur och topografi, m a o en härlig miljö för långa extratågsresor. Det har dock inte varit helt lätt att lösa alla trafiktekniska problem men genom att SJ har visat oss stor välvilja, kan vi nu genomföra våra resor.

Någon kanske undrar över lokvalet, Sb 1306. Loket tillhör SJK och det har stått avställt sedan 1984 så vad kunde vara riktigare än att låta det dra vårt tåg dessa dagar. På resan till Storlien hade vi planerat att använda dieselloket T41 204 men det försvann hastigt och lustigt. från Östersund, där det varit stationerat under flera år, för att användas som undervisningslok vid SJ-skolan i Ängelholm. Vi har sökt en värdig ersättare och det enda realistiska alternativet blir Tb eller Du2.

SJK äger inte längre några personvagnar. Idag är också de allra flesta av SJ:s nitade 30-talsvagnar med stålkorg borta. För att ändå kunna sätta ihop ett tåg av traditionell SJ-materiel, har SJ konferensvagnar låtit spara några A5-vagnar som omlittererats till S5. Två av dessa har SJK kunnat hyra för dessa resor.

På så långa sträckor som det är fråga om behövs bra restauration i tåget. Därför får SJK hjälp av mFGDJ som ställer upp med sin restaurantvagn och tågvarmevagn.

<u>Fordon.</u>	Lok	Sb 1306	SJK
		Tb eller Du2	SJ
	Vagnar	S5 2961, 2962	SJ för resenärer
		R5 3151	mFGDJ restaurantvagn
		BC	SJ personalvagn
		F5b 55027	SJK personalvagn fordon
		FV2 55161	mFGDJ förrådsvagn
		SV1 55135	mFGDJ dieselelektrisk tågvarmevagn
		F3 1973	SJK vattenvagn lokvatten
		O 74480	SJK kolförråd

Personal.

Reseledare	Hans Kellerstam Christer Bringemark
Tågbefälhavare	Kenneth Landgren (12-14/5) Svante Wennberg (15/5)
Lokförare	Christer Bisting (chef ångloksgruppen) Lars-Erik Grenholm (Tb/Du2)
Vagnar	Kent Bengtsson (SJ, SJK) Håkan Johnson (mfGDJ)
Restauranten	Anne-Maj Råberg
Kost & logi	Sten-Åke Bergholm

Färdbevis.

Tre olika typer av biljetter används. Har Du en edmondsonsk röd-vit-röd Extratåg, gäller den för samtliga tågresor och arkeologresan med buss. För Dig som den 15/5 väljer att åka i de vagnar som kopplas in i tåg 965 från Sundsvall C, gäller biljetten längst till Stockholm C, annars till Gävle. Ordinarie SJ-resenär i 965 har rätt att disponera ledig plats i våra vagnar efter Gävle.

Om Du har en eller flera bruna edmondsonska ENDags, gäller de endast påstämplat datum. Är den stämplat 15/5, gäller den även i tåg 965 i enlighet med den röd-vit-röda ovan.

Utskriven blankobiljett Sveg - Hede gäller endast för bussresan.

Funktionärsbiljett (edmondsonsk) gäller hela resan, dock ej i tåg 965.

Anslutningar.

OBSERVERA att anslutning med ordinarie SJ-tåg bortom Sundsvall C den 15/5 endast upprätthålls genom tåg 965. Extratåget Sundsvall C - Gävle upprätthåller ingen garanterad anslutning.

Mat och logi.

Restaurantvagnen. Tider för servering av beställd och övrig förtäring meddelas på tåget genom serveringspersonalens försorg. Glöm inte att visa matbiljetten då beställd måltid serveras.

För Dig som har beställt hotellrum i Sveg genom SJK informerar Christer Bringemark.

För Östersund och årsmötet, se separat PM eller fråga Sten-Åke Bergholm (efter Hackås).

Verkstadsbesök.

I Östersund och Ånge besöker vi driftsverkstäderna. OBSERVERA att fotografering är absolut förbjuden såväl inomhus som utanför på verkstadsområdet. Om Du ändå vill fotografera något lok, får Du göra det endast efter tillstånd och anvisningar av den representant för verkstaden som finns närvarande.

Iakttag försiktighet så att Du inte beträder angränsande driftsbangårdar med risk för påkörning.

Fotokörningar.

Fotokörningar/fotostopp har planerats enligt följande.

12/5 Storstupet, Emådalsbacken, Inlandsbanans högsta punkt, bron över Ljusnan i Sveg.

13/5 Åsarna och/eller Brånan, Skanderåsen.

14/5 Tångböle, Snasastugan hp, SJ:s högsta punkt.

15/5 Erikslund, växeln till Ljungaverk, Nedansjö.

Planer över fotokörningarna kommer att anslås i vagnarna.

Vid försening eller av annan orsak kan fotokörning inställas.

Signalen — • ges från loket strax innan avstigning för fotokörning.

Tänk på att snö ligger kvar här och var och att det kan vara mycket blött och halt.

Tidtabellerna.

I tidtabellerna är understrukna tider fasta och måste hållas. Övriga är ungefärliga och lämnas som vägledning.

x i tidtabellen betyder att ett kort uppehåll görs i mån av tid, annars inte.

Nå det är tid för avgång blåser loket ———, tåg kommer. Stig då genast på tåget så att försening undviks. Tidtabellerna är genomgående rätt snäva.

Övrigt.

I Åre är tyvärr endast kabinbanan öppen. Åktur sker på egen hand. På Bergbanan pågår slipersbyte.

Tråkigt nog har Åre Kabin- och linbane AB inte visat något som helst intresse av att vilja demonstrera sin verksamhet eller i övrigt ta emot SJK som grupp.

Som vanligt gäller att det generellt är förbjudet att springa över spåren på stationerna. Respektera det.

<u>Tidtabeller.</u>	<u>ank</u>	<u>avg</u>	
12/5 Mora		<u>9.00</u>	anslutning från 690
Orsa	9.20	9.30	
Tallhed	9.45	9.55	
Storstupet	10.08	10.40	fotokörning
km 260 - 261	11.00	11.30	foto- och audiokörning
Emådalen	11.40	11.45	
högsta punkten	12.00	12.15	fotostopp
Gråthäck	x	12.20	
Älvho	12.33	12.38	
Knoppens vatten.	12.45	13.10	vattentagning
Vassjön	x	13.17	
Lillhamra	13.27	13.32	
Tandsjöborg	x	13.42	
Fågelsjö	x	13.55	
Kropptjärn	14.07	14.15	
bron över Ljus- nan	14.43	15.03	fotokörning
Sveg	<u>15.05</u>		

Tågsammansättning: Sb+F3+S5+S5+R5+RV2+BC+F5b+SV1+0

Arkeologbussen avgår Sveg station ca 15.30 och beräknas vara åter ca 19.30. Härefter serveras beställd middag på hotell Mysoxen. Eventuellt får vi härefter en presentation av torvprojektet i Sveg, också det på Mysoxen. Du som bor i Sveg på annat sätt är också välkommen. Det första torvtåget Sveg - Uppsala lämnade Sveg den 5/5 kl 12.15 med fyra vagnar i kroken.

13/5 Sveg		<u>8.40</u>	
Älvros	x	8.55	
Jämnvallen	x	9.25	
Ytterhogdal	<u>9.40</u>	<u>9.52</u>	möter 3381
Överhogdals grus			passeras sakta
Överhogdal	x	10.00	
Nederhögen	x	10.30	
Röjan	x	10.40	
bron öv Ljungan	10.58	11.13	ev fotokörning
Åsarne	x	11.16	
km 464+500	11.22	11.37	ev fotokörning
Svenstavik	<u>11.48</u>	12.00	vut
Skanderåsen	12.10	12.35	fotokörning
Svenstavik	12.50	<u>13.50</u>	förbigås av 3312
Hackås	14.20	<u>14.40</u>	
Fåker	x	14.50	
Brunflo	<u>15.20</u>	<u>15.42</u>	möter 3311, 3415
Ope	<u>15.52</u>	<u>16.05</u>	möter 85
Östersund	<u>16.15</u>		besök driftverkstaden

Tågsammansättning: se 12/5

Det annonserade uppehållet i Överhogdals grusgrop slopas då mycket snö ännu ligger kvar och det är praktiskt taget omöjligt att gå in där. Vi kör i stället förbi i låg fart.

Tidtabellen mellan Sveg och Brunflo är mycket trång och minsta försening hos ordinarie tåg påverkar vår gång.

Tidtabeller forts.

14/5 Östersund		<u>8.30</u>	
Krokom	x		
Nälden	x		
Ytterån	x		
Trångsviken	x		
Mattnar	x		
Mörsil	x		
Järpen	<u>10.20</u>	<u>10.30</u>	möter 83
Hålland	x		
Undersåker	x		
Åre	<u>11.30</u>	<u>14.00</u>	Möter 9655, 85, förbigås av 3464
Duved	x	<u>14.10</u>	
Tångböle	14.35	14.50	fotokörning
Ånn	x	14.53	
Snasastugan hp	15.05	15.20	ev fotokörning
Enafors	x	15.28	
SJ:s högsta p	15.35	15.48	fotostopp
Storlien	<u>15.56</u>		
"		<u>17.20</u>	inkoppling i 873
Östersund	<u>20.00</u>		

Tågsammansättning: Tb eller Du2+S5+S5+R5+SV1(ej med Du2)

Återresan Storlien - Östersund åker vi inkopplade sist i ordinarie tåg 873. Observera att avstigning då inte är tillåten förrän i Östersund. Utnyttja gärna tiden med något gott från restaurantvagnen.

15/5 Östersund		<u>7.00</u>	
Ope	7.10	<u>7.13</u>	möter 874
Ånge	9.00	<u>10.00</u>	besök driftverkstaden, vatten
bron öv Ljungån	10.15	10.35	fotokörning
Johannisberg	<u>10.41</u>	<u>10.50</u>	möter 7058
Ljungaverks last	10.53	11.10	fotokörning
Fränsta	x	11.17	
Torpshammar	x	11.27	
Stöde	<u>11.43</u>	<u>12.05</u>	möter 3414
Nedansjö	12.21	12.41	fotokörning
Sundsvall C	<u>13.06</u>		avkoppling 2 vagnar till 965, avg 15.00. Kol, vatten
"		<u>14.06</u>	
Maj	14.28	14.34	möter 64
Hudiksvall	15.42	15.46	möter 26
Söderhamn	16.44	17.20	möter 30, förbigås av 965. Ev vatten
Hamrångefjärden	18.14	18.20	möter 34
Gävle	18.50		

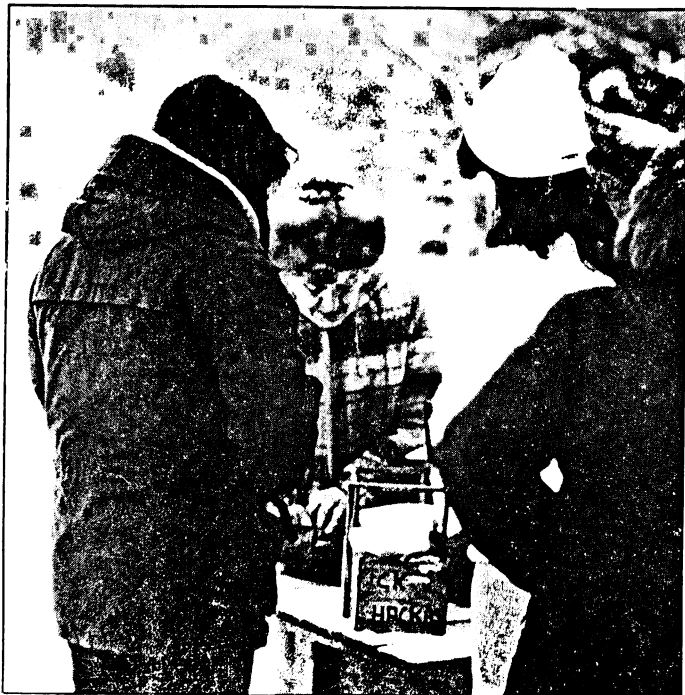
Tågsammansättning: Sb+F3+O+F5b+FV2+R5+S5+S5+BC

I Sundsvall kan Du välja mellan att åka i de vagnar som växlas över till tåg 965, avg Sundsvall C 15.00, eller att medfölja ångtåget till Gävle. Mellan Östersund och Ånge kommer vi att fråga Dig hur Du vill göra, så bestäm Dig i tid.

Resan avslutas officiellt i Gävle.

Vi som har jobbat med resan hoppas att Du får en minnesrik och trevlig resa.

Nu har Beda slutat sälja kaffe i Hackås!



Den 31 januari 1980 var sista dagen för den för oss inlandsbaneresenärer så välkända kaffepausen i Hackås. Beda Kristofferson har alltsedan början av 50-talet försett oss med kaffe, läsk, kakor och smörgåsar om vi hade beställt hos rälsbussföraren i Brunflo eller Åsarna. Vem som vill åta sig att fylla korgarna i framtiden är f n oskriveret.

Att det finns ett behov, eller t o m kommer att öka i framtiden, genom att ett ytterligare tågpar tillkommer från tidtabellsskiftet på linjen Mora-Östersund. Söndag-Fredag avgår ett tåg från Östersund kl 15.05 som kommer att fortsätta till Mora och från Mora måndag-lördag kl 8.50 som går vidare i nuvarande tåg kl 11.00 från Sveg.

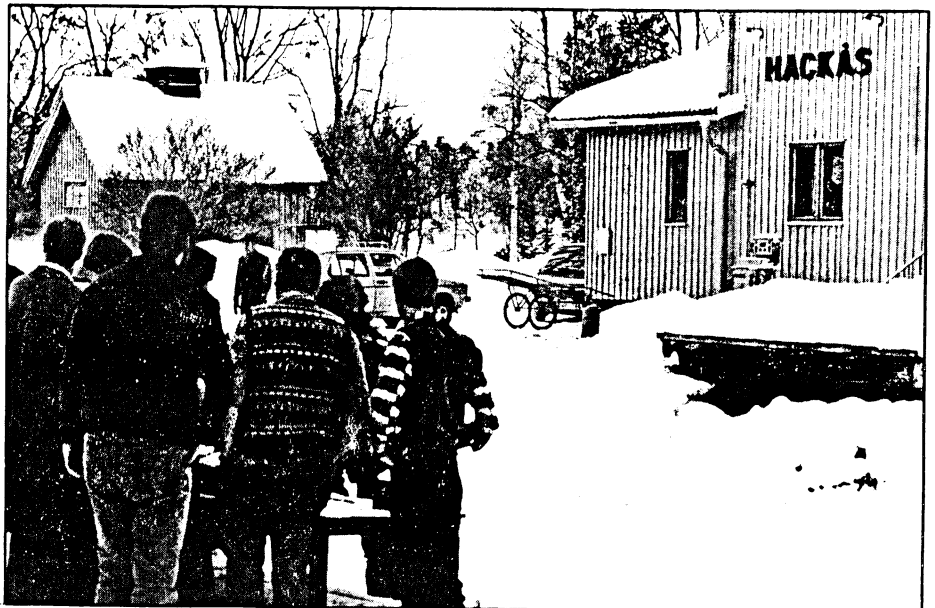


Foto: Hans Kellerstam som belönats med en SJK-bok för att han så snabbt sänt bilder från en aktuell händelse.

Ser du något som skulle vara intressant som en nyhetsbild eller en aktuell Vyer från linjen, så kontakta redaktionen, det kan bli en liten belöning i form av en SJK-bok.





SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

P. M. angående årsmötet och hotelförläggningen i Östersund

Så här tar Du dig lättast mellan järnvägsstationen och Skandic Hotel/
Folkets Hus och omvänt:

Fredag 880513

Efter studiebesöket på driftverkstaden tar Du dig upp till Rådhusgatan, hållplats Furutorpsgatan eller NNP. Tag busslinje 2 eller 6 i riktning Östra Odensala/Torvalla. Angöringstid cirka 16.59, 17.14 eller 17.29. Lämplig avstigningshållplats är Fritidsbyn, strax intill Skandic Hotel. Efter incheckning på Skandic Hotel är Du välkommen till Folkets Hus strax intill. SJK:s årsmöte avhålls klockan 18.00 i lokal Hedenvind. För de som så beställt avätes middag klockan 20.00 i lokal Branting.

Lördag 880514

Skandic Hotel serverar frukost från klockan 6.30. För bussresa ned till järnvägsstationen rekommenderas påstigning vid hållplats Fritidsbyn nere på Rådhusgatan. Tag busslinje 2 eller 6 mot centrum, angöringstid cirka 7.15, 7.35 och 7.50. Avstigning vid hållplats Torgbrinken. Vårt extratåg mot Storlien avgår från järnvägsstationen klockan 8.30.

Vårt extratåg återkommer till Östersunds Central klockan 20.00. Buss till Skandic Hotel avgår från Rådhusgatan. Lämplig påstigningshållplats är Nya Kyrkan. Linje 2 har angöringstid cirka 20.18 och linje 6 cirka 20.33. Avstigningshållplats Fritidsbyn.

Söndag 880515

Skandic Hotel serverar "liten" frukost från klockan 5.30. Då ingen lämplig buss i ordinarie linjetrafik finns att tillgå vid denna tidpunkt har vi abonnerat en egen buss för transporten ned till järnvägsstationen. Denna buss avgår från Skandic Hotel klockan 6.30. Resan kostar 10:- och betalas på bussen till SJK:s funktionär. Övriga resor betalas individuellt av var och en på bussarna. Jämtlandstrafik tar 7:- för en enkelresa.

Myckē nöje med vistelsen i Östersund.



HISTORIK ÖVER BANDELARNA

MORA - ORSA

ORSA - SVEG

SVEG - HEDE

SVEG - BRUNFLO (-ÖSTERSUND)

SJK's 30-årsjubileumsresa

1988-05-12 - 1988-05-13

Sammanställd av Thomas Edoff
från material av Börje Thoursie
Bangårdsritningar Per-Erik Björkman
Trafikplatsförteckning Åke Jannesson

S J K R E S O R

HISTORIK ÖVER BANDELEN MORA - ORSA - SVEG.

1891 var ett stort år för Mora. Då fick det lilla samhället järnvägsförbindelse, inte blott från ett håll utan från två. Detta blev det verkliga startskottet för Moras industriella och kommersiella utveckling.

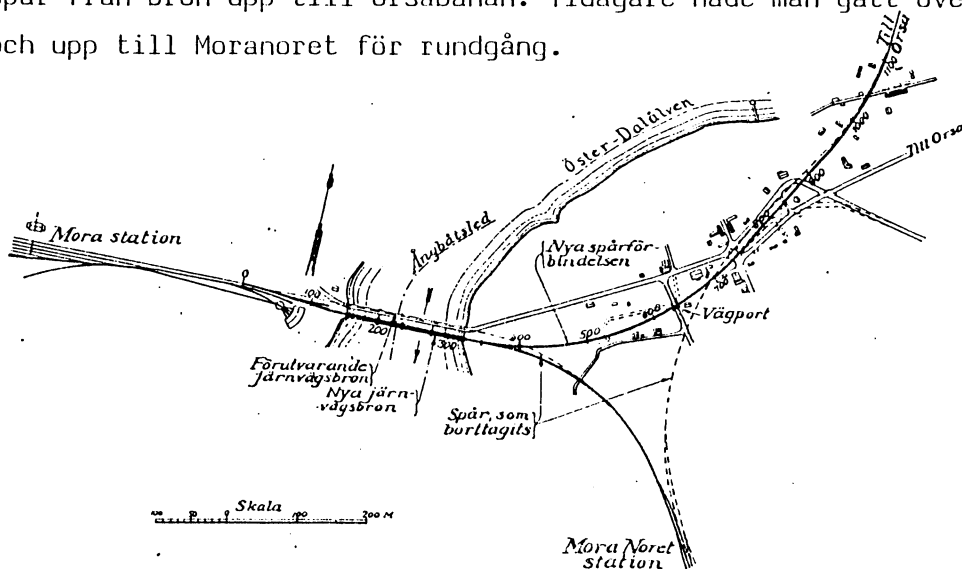
Före järnvägens tid var Morastrand inte mycket mer än en kyrkby. Flertalet av socknens invånare bodde och arbetade i byarna runt omkring - inte minst i Östnor, Moras industriella vagga.

Den långväga resenären var tidigare hänvisad till hästdragna kommunikationsmedel. Men från november 1884 kunde man resa med tåg via Borlänge till Insjön, och därifrån gick ångbåtar till Leksand - Rättvik - Mora - Orsa.

1891 blev alltså järnvägens pionjärår i Mora, som på köpet fick två stationer, en på vardera sidan Öster-Dalälven. Först invigdes Falun-Rättvik-Mora järnväg (FRMJ) i augusti, med slutstation i Mora Noret, och sedan invigdes Mora-Vänerns järnväg (MWJ/MVJ) i november, med slutstation på Morastrand, dvs dagens Mora station.

Ett år efter invigningen av FRMJ öppnades bandelen Moranoret - Orsa, i augusti 1892 (av samma bolag).

I september 1896 förenades Moras båda järnvägar med en kombinerad järnvägs- och landsvägsbro, belägen precis norr om den nuvarande järnvägsbron. Spår 1 på Mora station gick förr precis rakt in på den gamla bron. Detta är förklaringen till varför spåret gör en till synes omotiverad böj mot den nya bron, som invigdes 1921 (varvid den gamla bron blev en ren landsvägsbro). I samband med detta brobygge byggdes också ett nytt förbindelse-spår från bron upp till Orsabanan. Tidigare hade man gått över gamla bron och upp till Moranoret för rundgång.



Plan över nyanläggningarna vid Mora i anledning av statens förvärf av banan Mora-Noret—Orsa.

Den fjärde banan till Mora var Mora - Älvdalens järnväg (MEJ/MÄJ), som invigdes i november 1900. Den trafikerades från början av MVJ till 1908, och 1909 övertogs den av FRMJ/GDJ. Den är idag en ren timmer- och trävarubana. Persontåg har inte rullat på den sedan 1961, bortsett från SJK's extratåg i oktober 1983 och tåget till Tjejvasan i februari i år. Det har också funnits planer på en tvärbana mellan Kongsvinger och Mora.

Mellan Mora och Orsa passeras fyra hållplatser - Mora lasarett, Vattnäs, Lisselhed och Holen - varav de två första fortfarande är i bruk, med plåtstins.

Orsa fick sin första järnvägsförbindelse i augusti 1892, då kung Orcar II invigde bandelen Moranoret - Orsa. 1900 invigdes Dala Hälsingland (DHDJ) och 1908 blev Orsa en knutpunkt när Orsa-Härjedalens / Orsa-Herjeådalens järnväg (OHJ) invigdes. Om långt gående planer hade förverkligats hade Orsa dessutom fått en järnväg mot Våmhus-Älvdalen-Elverum omkring sekelskiftet. Men istället höll man på att förlora härjedalsbanan.

Härjedalingarna hade länge diskuterat olika järnvägsförslag. Många favoriserade en förbindelse från Ljusdal över Sveg till Röros eller annan lämplig ort i Norge. Redan 1875 hade Hudiksvalls-Herjeådalens järnvägsaktiebolag bildats. När Riksdagen förkastat dessa förslag bestämdes så småningom att Sveg skulle förbindas med järnväg till Orsa.

Vid aktieteckningen av Orsa - Herjeådalens järnväg stod Orsa kommun och Orsa besparingsskog - genom vilken banan skulle löpa - för cirka två tredjedelar av hela kapitalet. Gävle stad stod faktiskt för den näst största aktieposten, som var dubbelt så stor som den fattiga Svegs kommuns andel. Lillhärdal, den enda större orten mellan Orsa och Sveg förordade naturligtvis att banan skulle framdragas genom densamma. Men den mäktiga Orsa besparingsskogen beslutade sig för en mera ostlig dragning.

OHJ byggdes 1901 - 1909, hela tiden från söder. Banan var praktiskt taget fardig 1908, men för färdigställandet av den kombinerade bron vid Ulvkälla (över Ljusnan invid Sveg) behövdes ytterligare ett år. Den 15 juli 1909 invigdes Orsa - Herjeådalens järnväg av kung Gustaf V och drottning Viktoria. Därmed hade alla svenska landskap fått järnvägsförbindelse.

OHJ's styrelse höll vanligen sina sammanträden i Orsa, men ibland på andra ställen, såsom Falun, Storvik, Gävle, Bollnäs, och även en gång i Noppikoski på Orsa besparingsskog.

I Orsa Finnmark var alla geografiska namn från början på finska. De flesta namnen försvenskats eller översatts till svenska under 1800- och 1900-talen. Uppströms Ore älv från Noppikoski ligger Vässinkoski (=Grytforsen) och där byggde OHJ en station som fick namnet Oreho (=hoarna, grytorna i Ore älv). En kort tid efter banans öppnande inkom en skrivelse från järnvägen i Örebro med uppgift att namnförväxling ofta förekommit så att gods till Oreho istället kommit till Örebro, varför en ändring av Orehos namn var önskvärd. Efter flera sådana skrivelser från Örebro tog styrelsen upp frågan till debatt. Då medlemmarna gav flera namnförslag (bl a "Hälsinggräns" och "Dala-gräns") och man inte kunde enas, sade en ledamot: "Jag föreslår att Örebro stad får byta namn". Snart kunde man samsas, och Oreho omdöptes till Älvho.

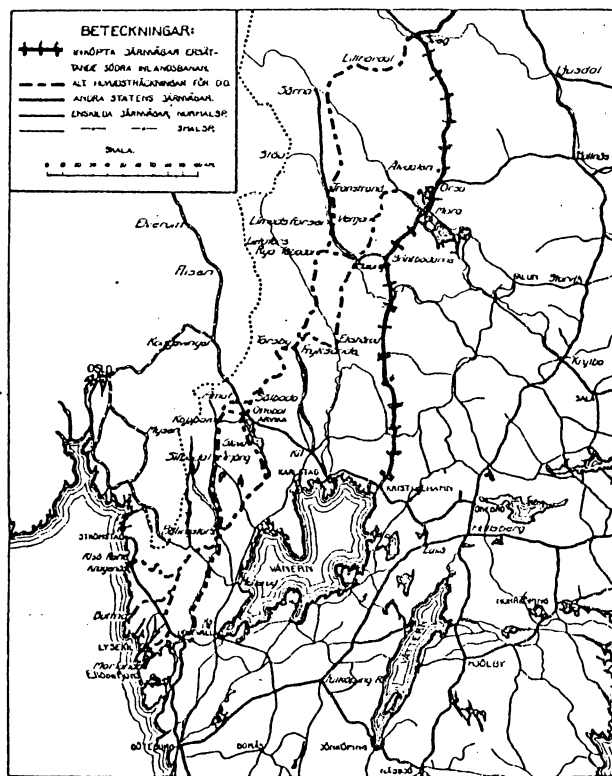
En inlandsbana genom Sverige, från en hamn i Bohuslän till en plats längs Malmbanan i Lappland, hade diskuterats i Riksdagen i flera år. Många förslag hade lagts fram. Av kostnadsskäl lades planerna ner för en statlig Södra inlandsbanan, och istället undersöktes möjligheten om inlösen av lämpliga privatbanor. Därför började det egentliga inlandsbanebygget i Östersund 1912 och gick norrut mot Lappland. Under tiden hade man beslutat att också bygga en statsbana mellan Brunflo och Sveg, samt att förstатliga de tre privatbanorna mellan Kristinehamn och Sveg. Den sydligaste fortsättningen till Bohuslän ströks helt.

Mora - Vänerns järnväg förstатligades och anslöts till SJ 1.1.1917, Moranoret - Orsa förstатligades 1.1.1918, och Orsa - Härjedalen förstатligades 1.1.1919. Mora - Moranoret, dvs ny bro och förbindelsespår mot Orsa, byggdes av SJ och invigdes i september 1921.

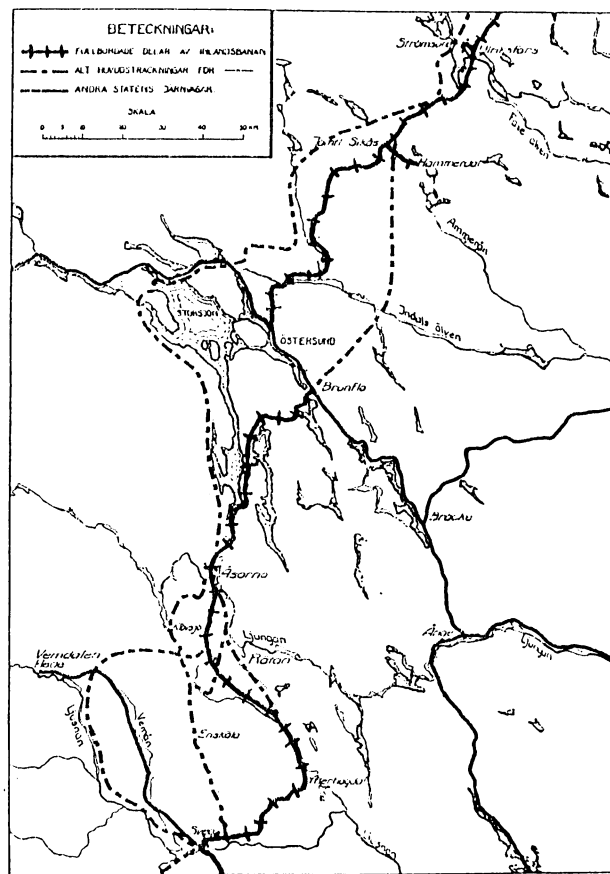
Sträckan Orsa - Sveg var från början en lågtrafikerad bana. Persontågen drogs länge av ånglok, men ersattes så snart det var möjligt av rälsbussar. Godstågen fraktade mest timmer, sågat virke och träkol, som lastades vid praktiskt taget varje station och lastplats. Kolmilorna stod tätt i finnmarken. De vanligaste ångloken var B, E, E2, E10. För ungefär tjugo år sedan lades godstrafiken ner och flyttades till Sveg - Östersund. Över persontrafiken har ett nerläggningshot legat och lurat i många år.

Under de senaste åren har bandeles Mora - Orsa - Sveg fått ett uppsving. Inlandsbanekortet har sommartid mångdubblat resandet, samtidigt som gods-
trafiken blivit så viktig att den konkurrerar ut motorvagnstågen. Vardag-
ligen går ett timmertåg från AB Trätågs timmerterminal i Tallhed, och
ytterligare ett går från Sveg. Dessutom kommer två torvtågpar att rulla
Sveg - Mora - Uppsala. Ett av dessa kommer också att medföra övrig vagns-
last till och från Sveg, varvid all godstrafik Sveg - Brunflo upphör.
Samtliga godståg dras av två T44.

Från att ganska nyligen ha varit en starkt nerläggningshotad bandel, så
ljusnar det alltså för f d OHJ. AB Trätåg vill köra ytterligare ett timmer-
tåg från Svegterminalen. Men hur skall det då gå för den återstående per-
sontrafiken? Ja, vintertid lär den inte ha någon chans. Men sommartid...
då måste SJ bemanna Lillhamra, och sträcka ut en hand till Turismutveckling,
som t o m vill pröva att köra Y3-tåg på inlandsbanan.



Inköpta järnvägar, ersättande södra inlandsbanan, samt alternativa förslag till sträckning för nämnda bana.



Inlandsbanans sträckning mellan Sveg och Ulriksfors samt alternativa förslag till banans sträckning mellan dessa orter.

F D STATSBANAN SVEG - HEDE.

Sveg fick sin första järnväg 1909 (OHJ)

1922 invigdes statsbanan Brunflo - Sveg.

1924 blev Sveg en järnvägsknut, då statsbanan Sveg - Hede invigdes.

Det gamla önskemålet i Härjedalen om en järnväg genom hela provinsen i dess längdriktning kvarstod alltså, ända sedan drömmen om Hudiksvall-Herjeådalens järnväg 1875. För trots allt så vidrörde inlandsbanan endast Härjedalens absolut sydligaste del. Ett starkt behov av en bana ansågs påkallat.

Riksdagen lät sig bevekastas efter riksdagsman Carl Sehlins vädjan. Det förutsattes att banan inte skulle bära sig ekonomiskt. Banans kulturella uppgift ansågs sålunda vara tillräckligt motiv för dess byggande. Staten krävde dock att kommunerna (Sveg, Vemdalen, Hede och Tännäs) skulle ställa mark till förfogande samt att även tillhandahålla all slipers. Banan drogs genom oändlig ödemark, ofta över gungande myrar, och passerade aldrig rakt igenom några större samhällen. Faktum är att över 80 % av den sju mil långa banan var rakspår!

Invigningen av Sveg-Hedebanan genomfördes 8 november 1924 av generaldirektör Axel Granholm. Från början gick endast ett tåg dagligen i vardera riktningen. Och redan efter åtta år kom det överraskande förslaget att tågtrafiken skulle läggas ner och rälsen rivas upp, 1932. Protestlistor skrevs, och folket uppmanade SJ att istället köra rälsbuss. Efter uppvaktningar hos Granholm i Stockholm beställdes rälsbussar. De första tvåaxliga bussarna kom 1934 och boggierälsbussarna kom 1937. Eftersom dessa lätt kunde stanna och starta på flera ställen ökade resandet så att man fick öka ut till två och ibland tre dagliga turer. Dessutom fanns möjlighet att medfölja lokalgodståget, som drogs drogs av ett S1-ånglok (se detsamma på Svegs station).

Rälsbussarna blev alltså en räddning, från 1930-talets senare del. Men resandet minskade sedan i takt med bilismens ökning. Enstaka turistnattåg gästade banan men det hjälpte föga. På grund av bristande bärighet lades bandelen Sveg - Hede ner 1 februari 1966, mycket p g a busstrafikens ökade utveckling på landsvägarna.

Den sista kvarvarande rälsen (Glissjöberg - Sveg) revs upp hösten - vintern 1970-71, medan rälsen mellan Hede och Glissjöberg rivits upp ett par år tidigare.

STATSBANAN SVEG - BRUNFLO ("Den felande länken")

Redan under pågående arbete med Orsa - Härjedalens järnväg hade frågan uppstått om en fortsättning av järnvägsbygget, norrut från Sveg till mellanriksbanan i Jämtland. Denna fråga hade blivit aktuell sedan beslut fattats att bygga en statsbana från Östersund norrut till Ström, d v s första delen av norra inlandsbanan. Det ansågs då högst naturligt att bygga den felande länken i den framväxande Inlandsbanan. För Härjedalen var det också av stor betydelse att få en god förbindelse med residensstaden Östersund. Den första utredande skrivelsen till regeringen gjordes 1907 - femton år innan banan förverkligades.

Tre förslag till linjedragning framlades av olika intressenter:

1. Sveg - Vemån - Vemdalen - väster om Klövsjö - Marby och Hallen väster om Storsjön - Mattmar.
2. Sveg - Älvros - Hogdal - Rätan - Åsarna - Hackås - Brunflo.
3. Svegs förslag: Sveg - Enskälaåns dalgång - öster om Klövsjöfjällen - Åsarna - Hackås - Brunflo.

Det första förslaget förkastades när man beslutat bygga Sveg - Hede, eftersom dessa två banor skulle löpa parallellt och nära varandra. De två andra förslagen blev det hårdare kamp emellan. Först när Järnvägsstyrelsen gjort okulärundersökningar fastslogs att Ytterhogdalslinjen med sina gynnsammare lutningsförhållanden förordades. Klövsjö by protesterade dock mot denna dragning varför man kompromissade och lade banan mitt emellan Klövsjö och Rätan, varvid ingen av parterna blev riktigt belåten, naturligtvis. Rättvist ska det vara. Genom den gemensamma stationen Röjan löper för övrigt inlandsbanans längsta raksträcka, med början söderifrån efter Nederhögen. Kungl Maj:t ställde som villkor för banans tillkomst att kommunerna ställde all behövlig mark till förfogande utan ersättning. Denna expropriation tog fem år.





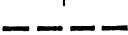
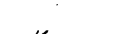
Sveg - Brunflo byggdes först norrifrån och öppnades för allmän trafik till Hackås 15 december 1916, till Svenstavik 15 december 1917, till Åsarna 1 juli 1918 och till Sveg 21 september 1922, sammanlagt 17 mil. En minnetavla finns inhuggen i ett klippblock vid km 399 + 770, och texten upplyser att här möttes rälsläggarna 21 juli 1921.

Den 20 september 1922 invigde Axel Granholm statsbanan Sveg - Brunflo, från en talarstol uppbyggd på Svegs station.

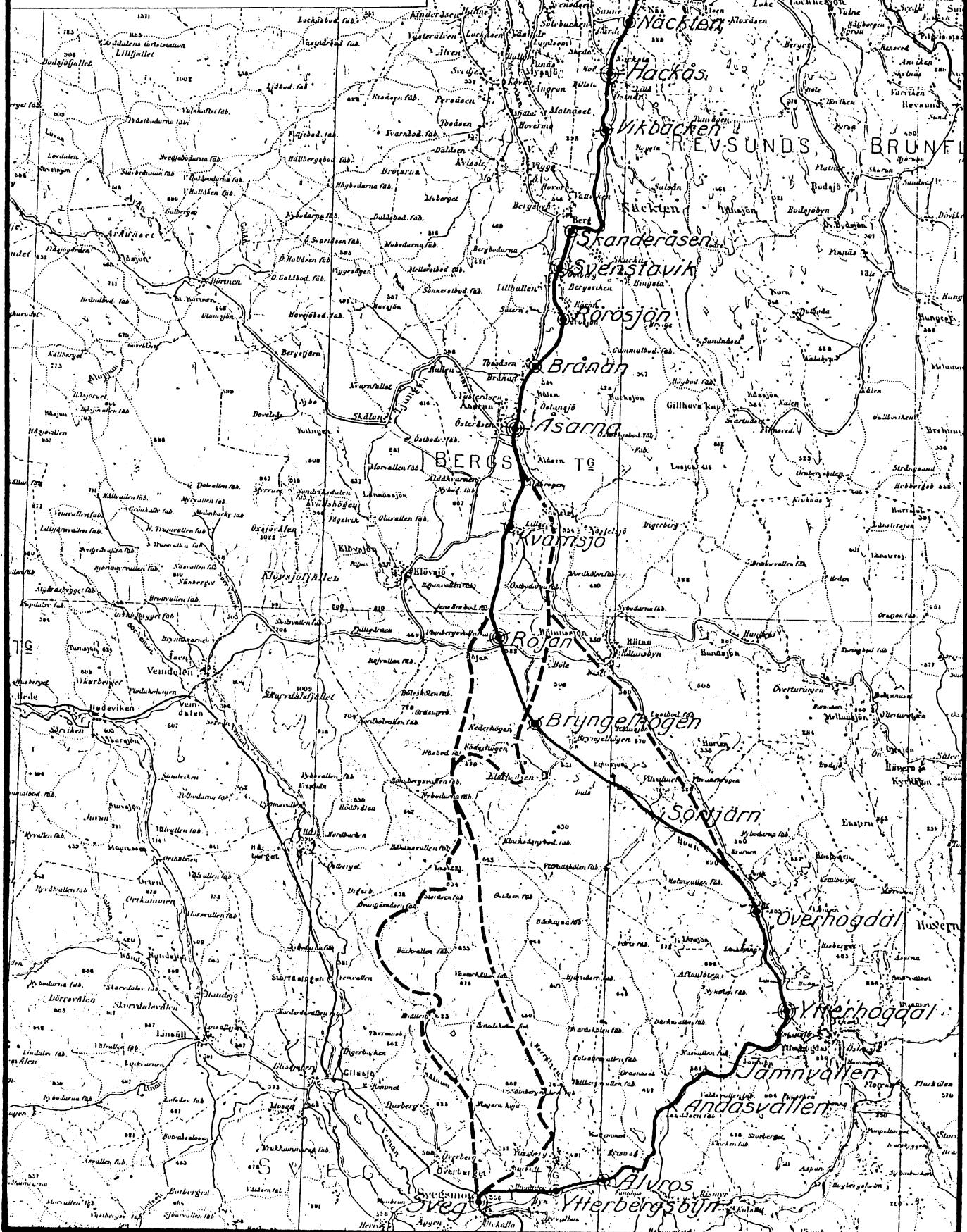
Från Brunflo lånar Inlandsbanan 15 km av Norrländska Tvärbanan till Östersund. Den här delen av Tvärbanan blev klar 1 december 1879 (Ånge - Östersund).

Den hade ingen anslutning till övriga ståtliga järnvägsnätet förrän 1881.

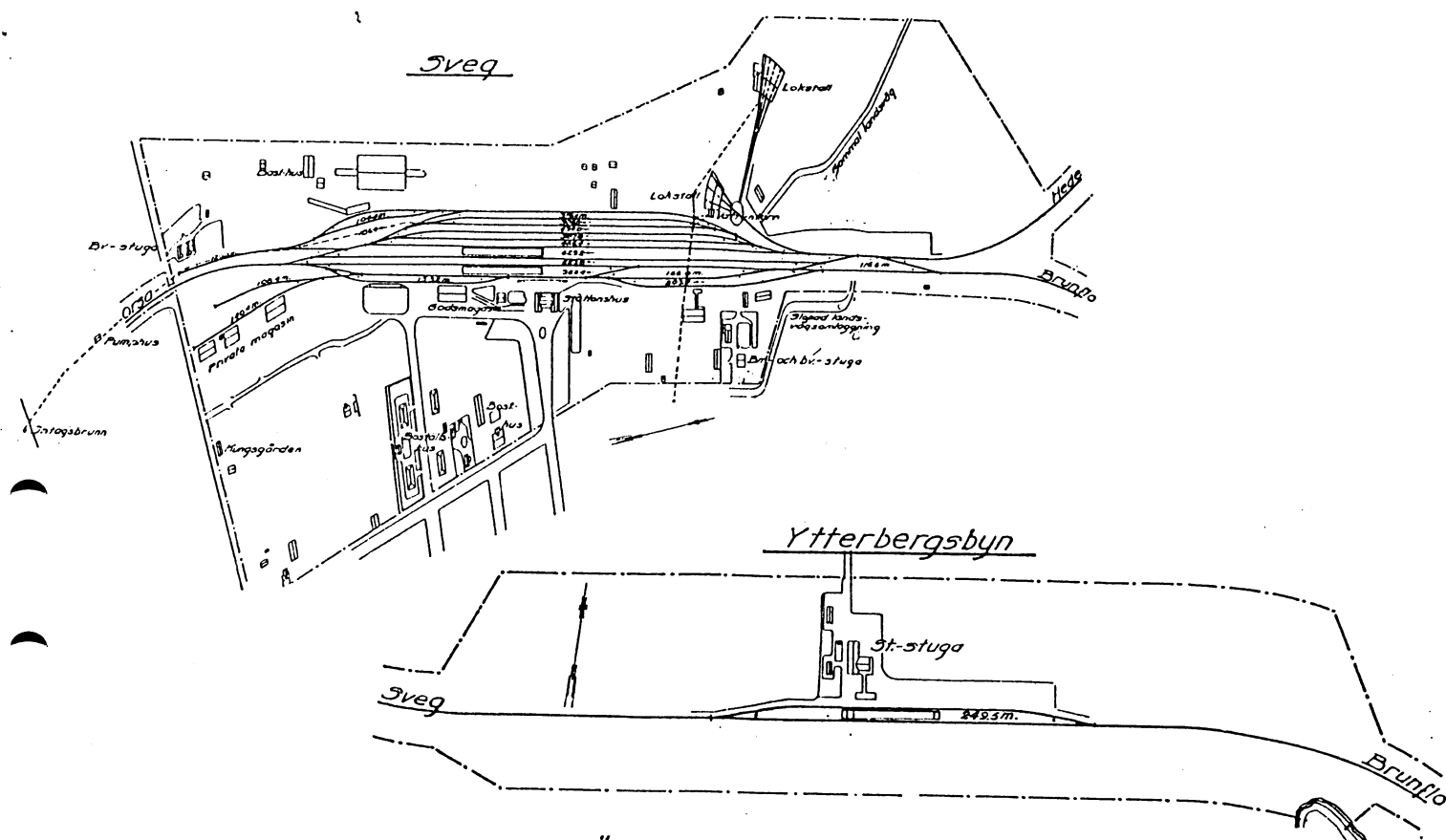
STATSBANAN SVEG - BRUNFLO

 Station
 Håll-, last- och mötesplats.
 Håll- och lastplats.
 Hållplats.
 Mötesplats.
 Alternativa sträckningar.

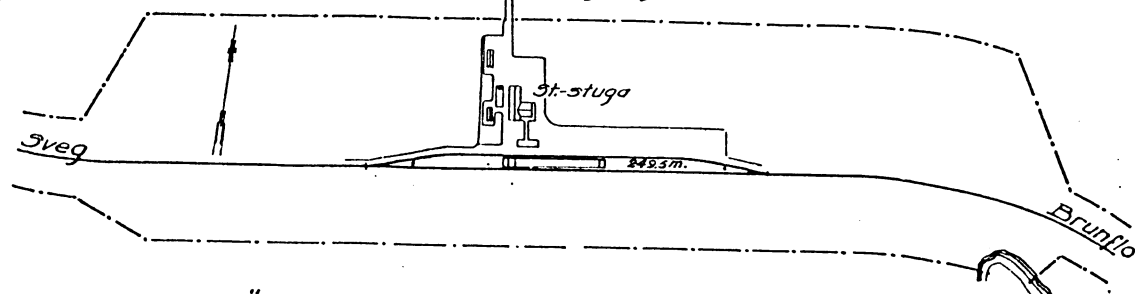
Skala 1:300 000.
 Km. 5 10 15 20 km.



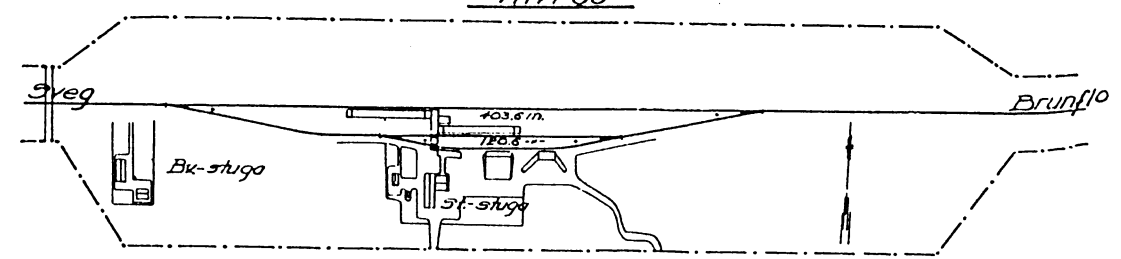
Sveg



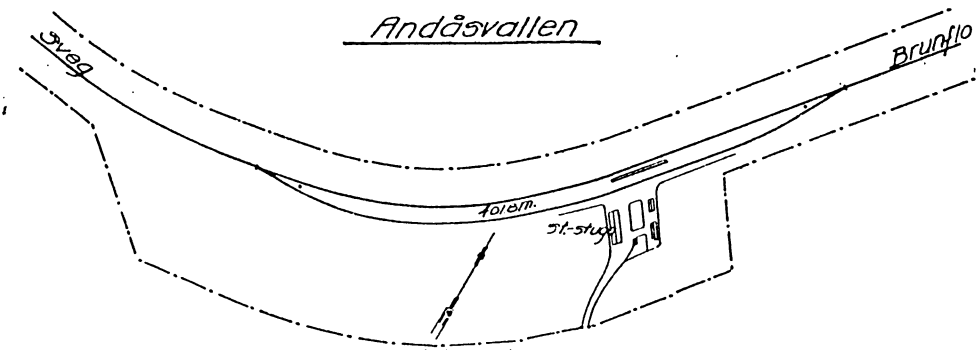
Ytterbergsbyn



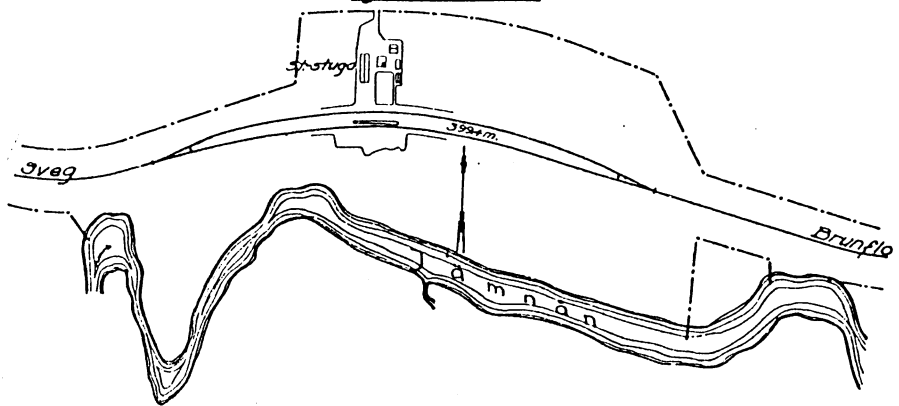
Älvros

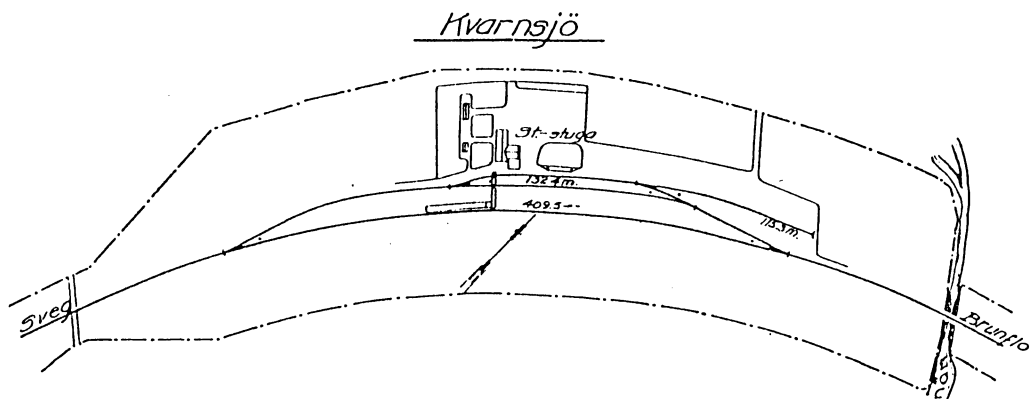
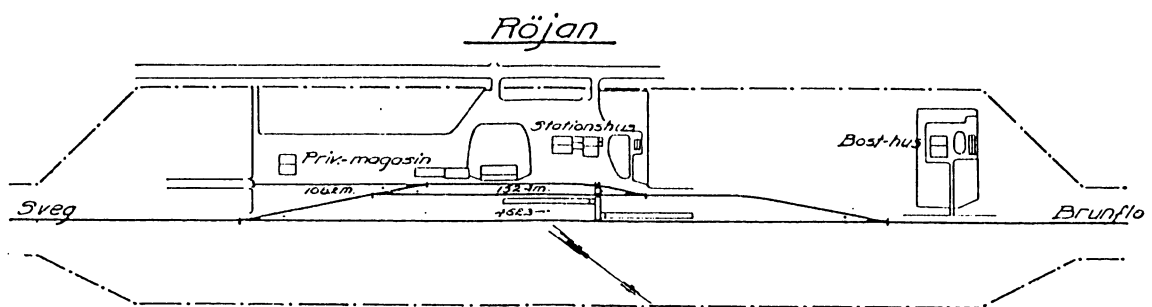
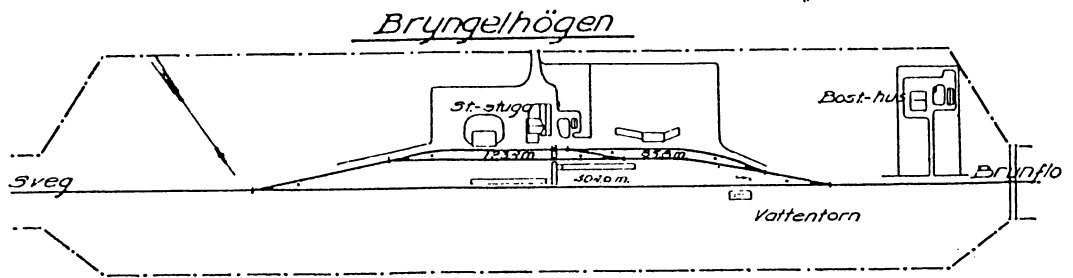
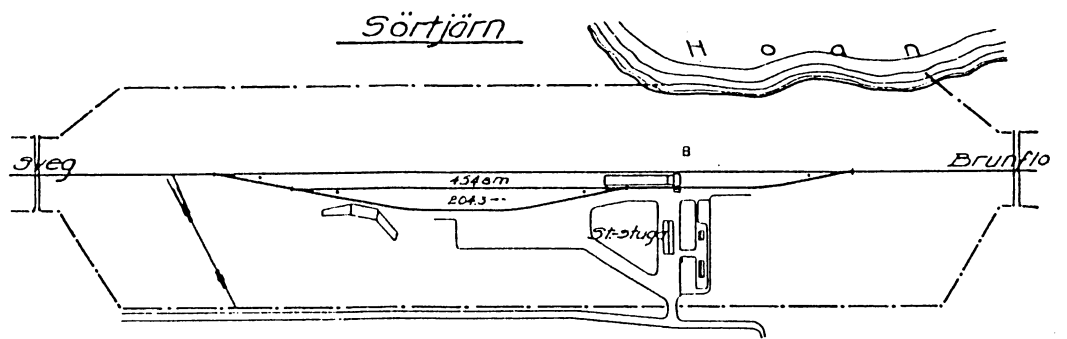
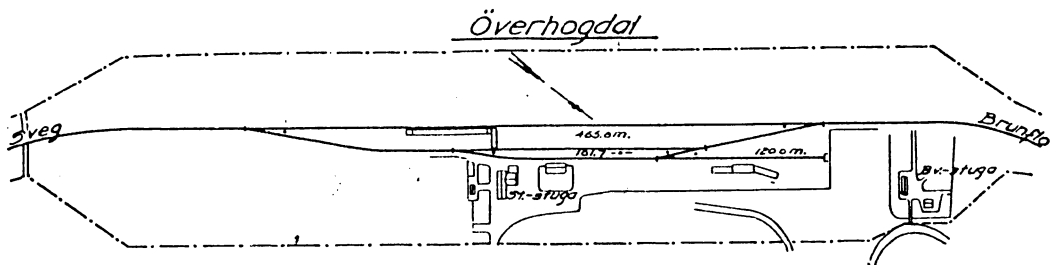
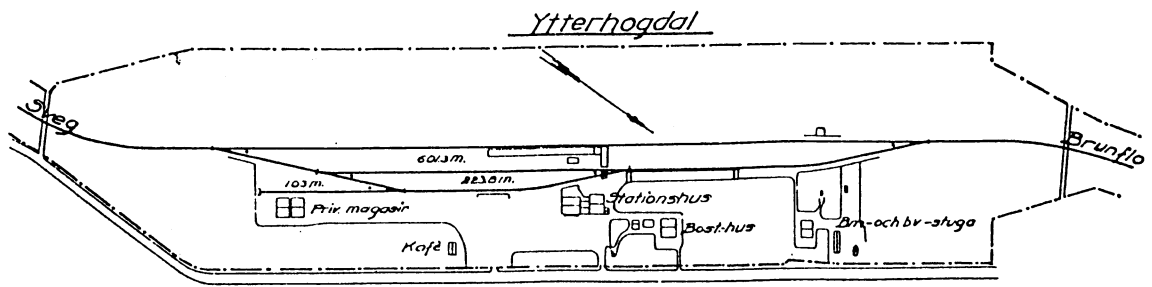


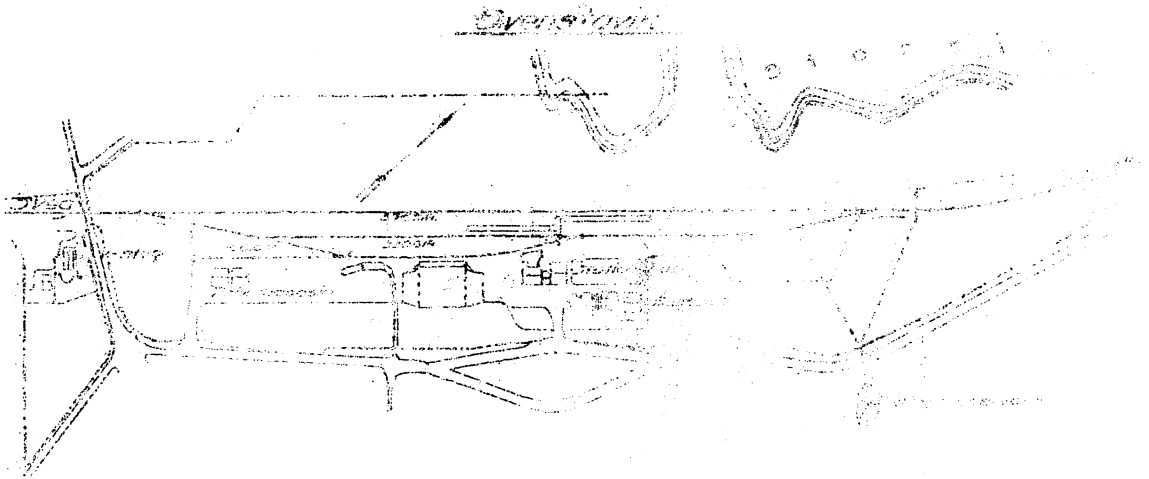
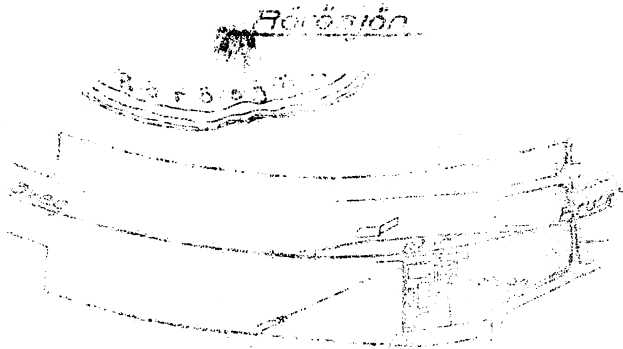
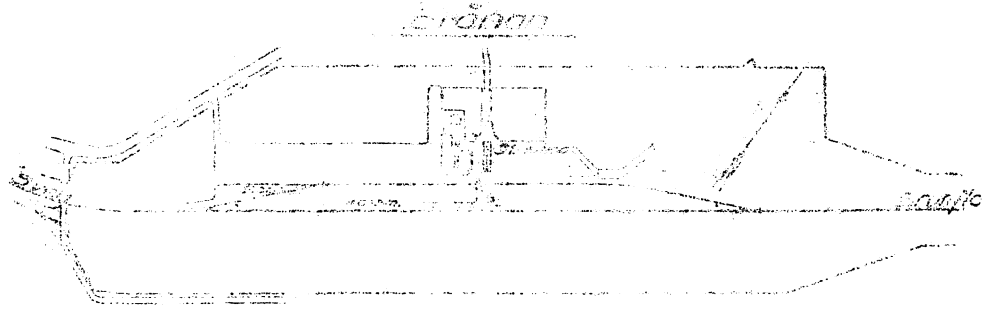
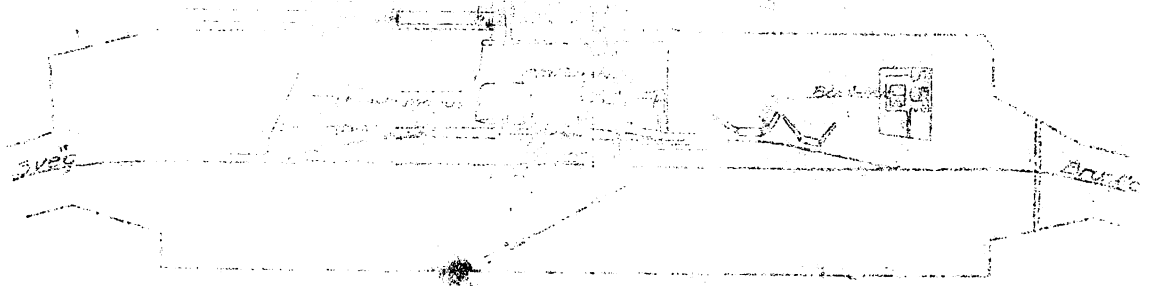
Andåsvallen



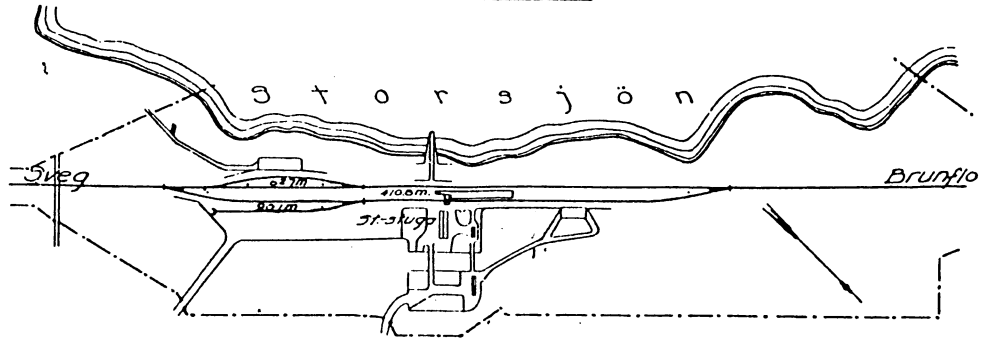
Tämnvallen



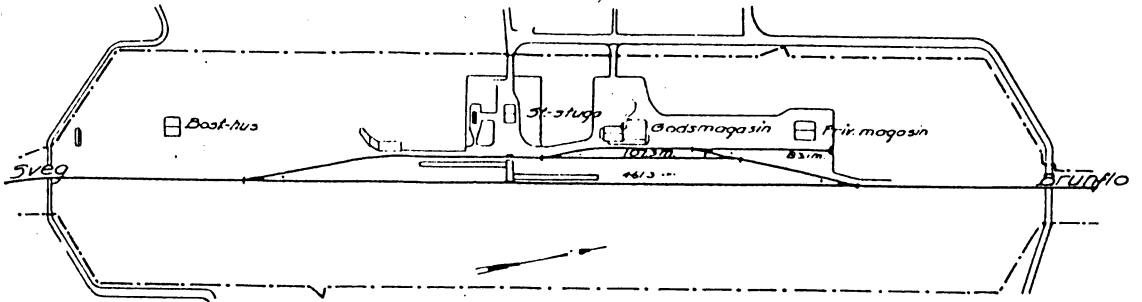




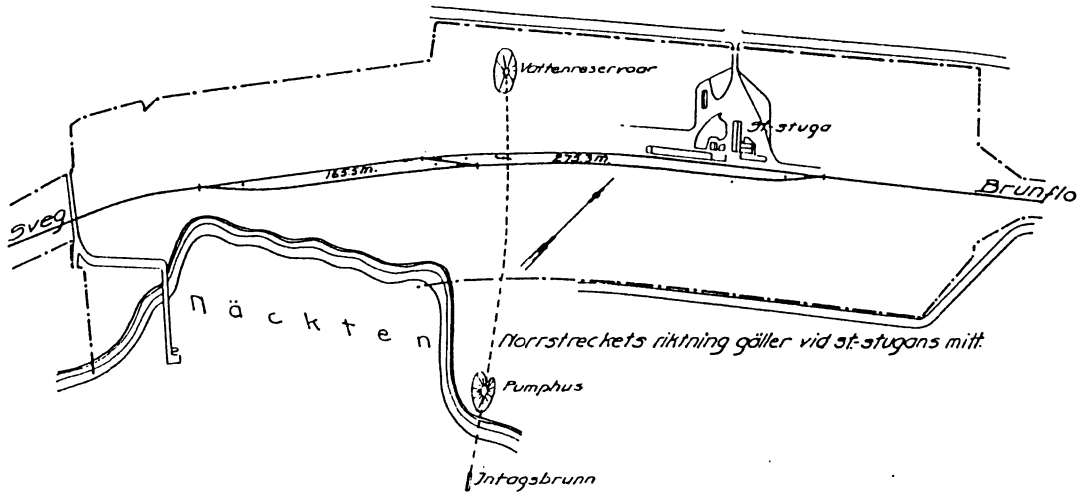
Vikbäcken



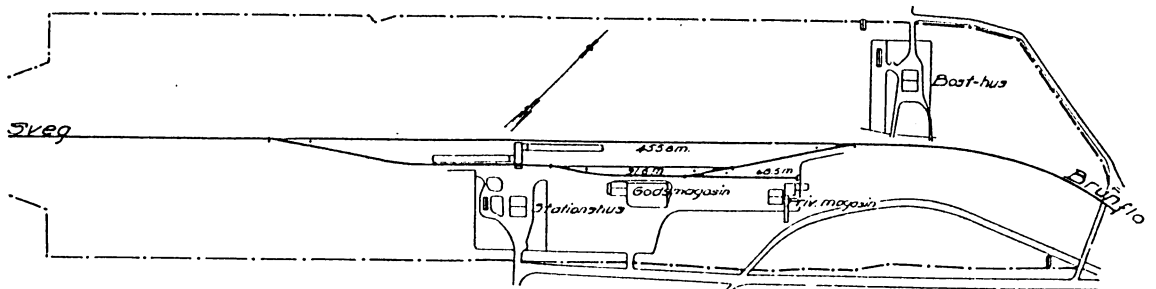
Hockås

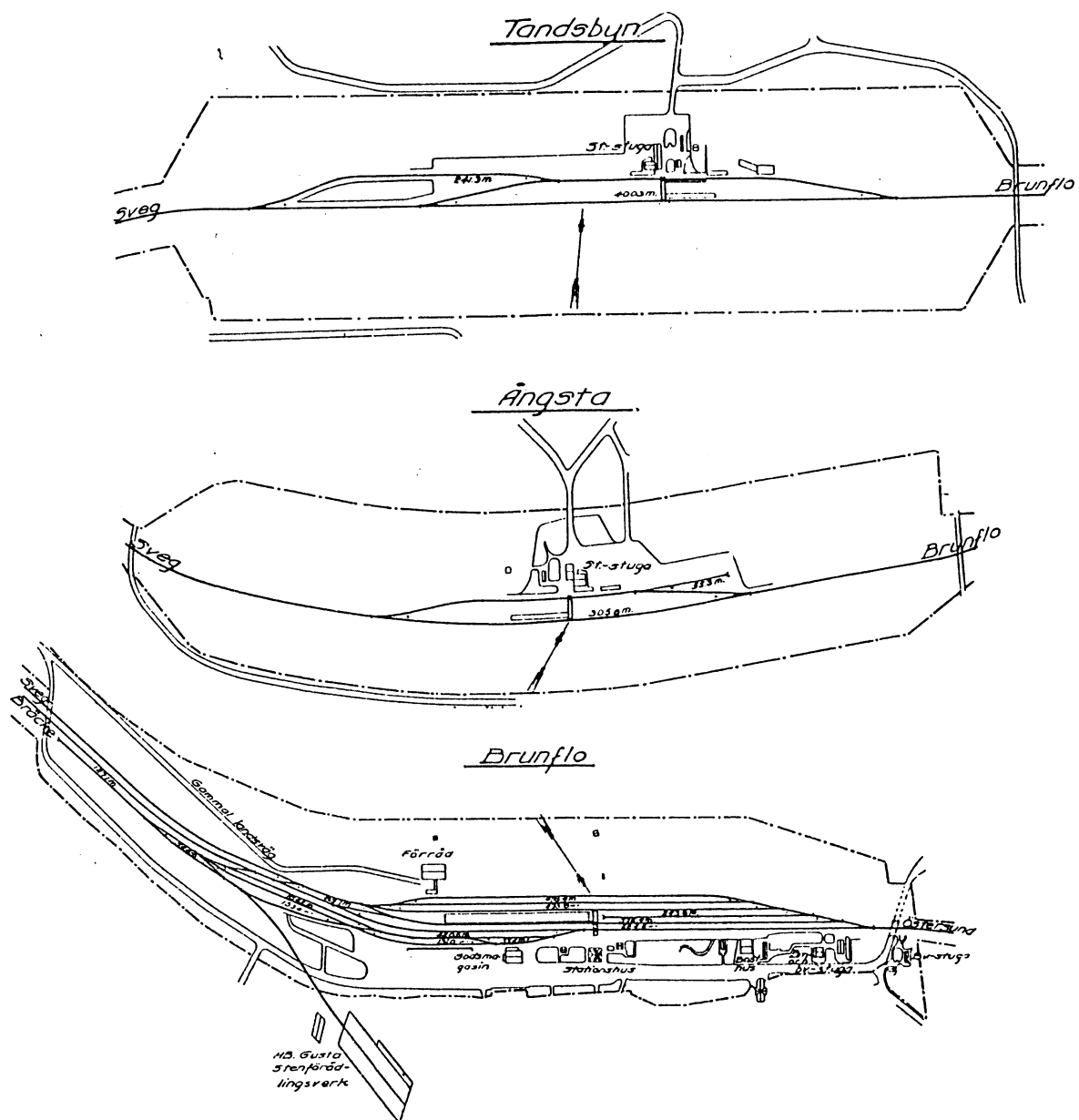


Näckten



Fäker





Karta och bangårdsritningar från SJ Publikationer 1929:1 Teknisk-Ekonomisk redogörelse för anläggning av Statsbanan Sveg-Brunflo.

Långsele 88-05-06

Per-Erik Björkman













Bansträckan Mora—Brunflo

Tåg med jämna nummer













Km Bansträcka Plats	Avstånd mellan st. Km.	Signalbilder, hastighetsnedsättningar m m. L = lokdraget tåg (»övriga tåg» i Säo § 69:2b). S = motorvagnståg av bromsgrupp S samt rälsbusståg av klass A. B = rälsbusståg av klass B. Hastighetsnedsättning för rälsbusståg av klass A och B p g a kurvor, se sid. 72. På sidotågväg är sth 40, om ej annat anges.
1	2	3
<p>219.923</p> <p>220.012</p> <p>220.667 Mora (Mra)</p> <p>221.100 (250 m)</p> <p>221.112</p> <p>221.120 (230 m)</p>		<p>Väggkorsning. Vesterbergs brygga. Fällbommar.</p> <p>Väggkorsning. Mora godsmag. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> 60 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p>Htv: ut sp 2 ¶</p> <p>Sldtv: ut sp 1 och 4 ¶</p> <p>Utfartssignalen beroende av bron över Dalälven och växeln mellan 34 ts och 13 ts spår.</p> <p><i>Sth</i> 40</p> <p>Väggkorsning. Lokstallsvägen till Tingsnäsudden. Fällbommar. Utfartssignalen är beroende av bommarna.</p> <p>Bro över Dalälven och skiljeväxel.</p>
<p>221.723</p> <p>222.030</p> <p>222.470 Mora lasarett (Mrl) hp</p> <p>226.337</p> <p>226.359 Vattnäs (Vtn) hp</p> <p>229.602 Lisselhed (Lhed) hpr</p> <p>231.306 Holen (Hle) hp</p>		<p>Väggkorsning. Norelund I. Fällbommar.</p> <p>Väggkorsning. Norelund II. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning. Byvägen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Påstigningsmärke.</p> <p>Påstigningsmärke.</p>
<p>234.170</p> <p>234.393 Orsa (Ors)</p> <p>234.900</p>	<p>13.7</p>	<p>Väggkorsning. Orsa södra. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p>Htv: in ¶ sp 1 ut ¶</p> <p>Sldtv: in ¶ sp 2—4 ut ¶</p> <p>A- och B-fordon få ej framföras på tågspår utan tkl medgivande.</p> <p>Väggkorsning. Orsa norra. Fällbommar.</p>

Ändringstryck nr 5 till 13 ts del A
gällande fr. o. m. 1 november 1957.

1	2	3
<p>236.013^v</p> <p>238.220</p> <p>236.932</p> <p>238.221 Hansjö (Hnö) lp</p> <p>245.700 Tallhed (Thd) lp</p> <p>245.950</p>		<p>Väggkorsning. Bornvägen. Ljud- och ljussignaler. Kontrollsignallykta.</p> <p><i>Sth</i> 40 genom växeln till Orsa Plattfabrik.</p> <p>Väggkorsning. Heden. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> 40 genom växeln. Påstigningsmärke.</p> <p><i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna. Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning. Tallhed. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>262.114</p> <p>262.658 Emådalen (Emd)</p>	28.3	<p>Väggkorsning. Emådalen. Fällbommar.</p> <p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p>Htv: in \downarrow (\uparrow vid obehakad körning) sp 3. Sidtv: in \downarrow sp 2.</p>
<p>263.301</p> <p>267.351 (710 m)</p> <p>273.720 Gråtbäck (Gtb) lp</p> <p>285.196</p>		<p>Väggkorsning. Emåsjövägen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><i>Sth</i> S 85. Korta övergångskurvor.</p> <p><i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna. Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning. Oreälvsvägen. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>285.862 Alvho (Älo)</p>	23.2	<p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p>Htv: in \downarrow (\uparrow vid obehakad körning) sp 1. Sidtv: in \downarrow sp 2. Påstigningsmärke.</p>
<p>288.060 (1369 m)</p> <p>288.776</p> <p>289.495 Knoppens vt</p> <p>294.958 Vassjön (Vsö) lp</p> <p>303.744 Lillhamra (Lhr) lp</p> <p>308.788</p>		<p><i>Sth</i> 75 på grund av korta spårledningar vid: Väggkorsning. Knoppvägen. Ljud- och ljussignaler.</p> <p><i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna. Påstigningsmärke.</p> <p><i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna. Påstigningsmärke.</p> <p>Väggkorsning. Tandhem. Ljud- och ljussignaler.</p>
<p>310.389 Tandsjöborg (Tdö)</p>	24.5	<p><i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna.</p> <p>Htv: in \downarrow (\uparrow vid obehakad körning) sp 2. Sidtv: in \downarrow sp 1.</p>

1	2	3
315.809 Sidertjärn (Stn) lp 320.780 (1400 m) 321.499 322.182		<i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna. Påstigningsmärke. <i>Sth</i> 75 på grund av korta spårledningar vid: Väggkorsning. Kronoparken södra. Ljud- och ljussignaler; samt vid: Väggkorsning. Kronoparken norra. Ljud- och ljussignaler.
323.195 Fågelsjö (Feö)	12.8	<i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Htv: in  ( vid obehövad körning) sp 3. Sidtv: in  sp 2. Påstigningsmärke.
335.045 Kropptjärn (Ktn) lp 339.294 Hundsjövalen (Hövl) hpr		<i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna. Påstigningsmärke. Påstigningsmärke.
344.703 Bodarsjön (Bdö)	21.5	<i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Htv: in  ( vid obehövad körning) sp 2. Sidtv: in  sp 1. Påstigningsmärke.
352.767 Byheden (Eyhd) hpr 355.460 Bäckedal (Bdl) hpr 356.695 (128 m)		Påstigningsmärke. Påstigningsmärke. Väggkorsning samt komb. järnvägs- och landsvägsbro över Ljusnan. Fällbommar.  Körsignal med för bron över Ljusnan gäl- lande semafor innebär även att bron samt övergången vid Fjällvägen äro spärrade för vägtrafik. De vid väggbommarna vid bron och Fjällvägen befintliga bomsignal- lyktorna gälla endast för vägtrafiken.
356.911 357.397 Sveg (S)	12.7	Väggkorsning. Sveg (Fjällvägen). Fällbom- mar. <i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Htv: in  sp 2. Sidtv: in  sp 1, 3 och 4.
364.575 364.601 Ytterbergsbyn (Yn) hp		Väggkorsning. Solnan. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke.
370.135 Alvros (Äls)	12.7	<i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Htv: in  ( vid obehövad körning) sp 3. Sidtv: in  sp 2. Påstigningsmärke.
380.851 Andåsvallen (Avn) lp 386.322 Jämnvallen (Jv) lp		<i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna. Påstigningsmärke. <i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna. Påstigningsmärke.

Ändringstryck nr 5 till 13 ts del A
gällande fr. o. m. 1 november 1957.

1	2	3
397.010 Ytterhogdal (Yl)	26.9	<i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. <i>Htv</i> : in  (↑ vid obehakad körning) sp 2. <i>Sidtv</i> : in  sp 1.
400.950 Överhogdals grp (öhl grp)	3.9	<i>Htv</i> : in ↑ sp 1. Vid tågmöte eller tågförbigång undanväxlas det först ankomna tåget till sidospår (grusgropsspåret).
405.693 Överhogdal (öhl)	4.7	<i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. <i>Htv</i> : in  (↑ vid obehakad körning) sp 2. <i>Sidtv</i> : in  sp 1.
410.304 Oppigården (Opg) hp		Påstigningsmärke.
418.669 Sörtjärn (Srn)	13.0	<i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. <i>Htv</i> : in  (↑ vid obehakad körning) sp 2. <i>Sidtv</i> : in  sp 1. Påstigningsmärke.
428.245 Bryngelhögen (Bhn) hp		Påstigningsmärke.
431.706 Nederhögen (Nhg)	13.1	<i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. <i>Htv</i> : in  (↑ vid obehakad körning) sp. 3. <i>Sidtv</i> : in  sp 2.
433.850		Väggkorsning. Rätansvägen. Ljud- och ljussignaler.
439.631 440.200 Röjan (Rjn)	8.5	Väggkorsning. Röjan. Fällbommar. <i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. <i>Htv</i> : in  sp 2. <i>Sidtv</i> : in  sp 1.
449.476 Kvarnsjö (Kvö) hp		Påstigningsmärke.
449.200 (1075 m)		<i>Sth</i> 60. Väggkorsning. Kvarnsjövägen. Fri-sikt Korsning.
457.995		Väggkorsning. Furubo. Ljud- och ljussignaler.
459.680 Asarna (Asn)	19.5	<i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. <i>Htv</i> : in  sp 3. <i>Sidtv</i> : in  sp 1 och 2.

1	2	3
465.175 Brånan (Brn) lp		<i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna. Påstigningsmärke.
470.750 Rörösjön (Rrö) lp 470.869		<i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna. Påstigningsmärke. Väggorsning: Rörösjön. Ljud- och ljussignaler.
474.623 475.030 Svenstavik (Svk)	15.4	Väggorsning. Svensta. Fällbommar. <i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Htv: in \downarrow sp 3. Sidtv: in \downarrow sp 1 och 2.
478.648 Skanderåsen (Sås) hp		Påstigningsmärke.
490.792 Vikbäcken (Vkn) hp		Påstigningsmärke.
494.901 Östnår (Önr) hp		Påstigningsmärke.
495.335		Väggorsning. Billsta. Grindar.
496.203 Hackås (Hks)	21.2	<i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Htv: in \downarrow (\downarrow vid obehövad körning) sp 2. Sidtv: in \downarrow sp 1.
501.370 Näkten (Ntn) lp 501.717		<i>Sth</i> 40 mellan yttersta växlarna. Påstigningsmärke. Väggorsning. Månsta (Näkten). Fällbommar.
504.491 Fåker (Fkr) 505.200	8.3	<i>Sth</i> 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Htv: in \downarrow (\downarrow vid obehövad körning) sp 2. Sidtv: in \downarrow sp 1. Väggorsning. Fåker. Fällbommar.

Ändringstryck nr 4 till 13 ts del A
gällande fr. o. m. 2 juni 1957.

1	2	3
507.598 507.600 Stengärde (Sge) hp 508.800 510.425 Skute (Sku) hp 513.381		Vägkorsning. Bjärmegatan. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke. Vägkorsning. Stengärde. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke. Vägkorsning. Kloksåsen. Ljud- och ljussignaler.
515.038 Tandsbyn (Tby) 515.394	10.5	Sth 40 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Htv: in \downarrow (\downarrow vid obehövad körning) sp 2. Sidtv: in \downarrow sp 1. Vägkorsning. Tandsbyn. Fällbommar.
516.566 519.231 Lassbyn (Lsb) hp 521.470 Angsta (Aga) lp 524.280 Haxäng (Hxä) hp		Vägkorsning. Tand. Ljud- och ljussignaler. Påstigningsmärke. Sth 40 mellan yttersta växlarna. Påstigningsmärke. Påstigningsmärke.
527.300 Brunflo (Bf)	12.3	Sth 80 över huvudtågvägen mellan yttersta växlarna. Sth 20 lok på spåren 3, 5 och 6 samt på kajspåret. Htv: in \downarrow sp 4, ut \downarrow Sidtv: in \downarrow sp 2, ut \downarrow

Hastighetsuppgifter

Största tillåtna hastigheter för olika loktyper (rälsbussar) på de särskilda bandelarna.

Med iakttagande av Sjö hastighetsbestämmelser och eventuellt givna särskilda order få tågen framföras på linjen och på stationernas huvudtagvägar med den i nedanstående tabell för varje loktyp (rälsbuss) och bandel angivna sth.

Därest kurvor, förreglingsanordningar eller andra bantekniska förhållanden föranleda annan hastighet, är detta angivet i linjebeskrivningen och i hastighetstabell för rälsbusståg av klass A och B vid gång i kurvor.

Bandel	Lok, lokomotor, rälsbuss litt																				Anm.							
	Da	Dfksu, F	Dg, Öbc	Ha	Hbcdg, Öd	Ma	Mg	Ub	Ud	A, A2, B	A6	E	E2	E10	J	KA	K4 ax.-tr 13,8 t	K4 ax.-tr 14,1 t	L	Sl ax.-tr 11,5 t		Sl ax.-tr 12,0 t	Sl ax.-tr 12,5 t	Z63	YBoa7	Yo	YBo6	
Bä—Gö	90	90	75	70	80	90	80	45	60	90	90	65	70	70	75	60	60	60	80	80	80	80				110	80	110
Gö—Pl	80	80	75	70	80	80	80	45	60	80	80	65	70	70	75	60	60	60	80	80	80	80			100	80	100	
Pl—Ös	90	90	75	70	80	90	80	45	60	90	90	65	70	70	75	60	60	60	80	80	80	80			110	80	110	
Ös—Str	80	80	75	70	80	80	80	45	60	80	80	65	70	70	75	60	60	60	80	80	80	80		100	80	100		
Ös—Gås													70	65	70	70	60	60	60	70	70	70	70			80	90	
Gås—Htg												50	60	60	60	60	30	25	60	60	55	50				80	80	
Js—Hdl												40	40	40	40	40	30	30	40	40	40	40				40	40	
Uf—Ssd												40	40	40	40	40	30	30	40	40	40	40				40	40	
Bf—Nhg												60	50	60	60	60	50	30	30	60	60	60	60			75	80	
Nhg—Opg												70	65	70	70	70	60	60	60	70	70	70	70			80	80	
Opg—S												60	50	60	60	60	50	30	50	60	60	60	60			75	80	
S—Emd												70	65	70	70	70	60	60	60	70	70	70	70			80	90	
Emd—Ors												50	50	60	60	60	50	30	25	60	60	60	60			75	80	
Ors—Mra												60	75	65	70	70	75	60	50	50	75	75	75			80	80	
S—Hde												40	40	40	50	35	30	30	45	35 ¹⁾	35 ¹⁾	35 ¹⁾	35			70	70	

¹⁾ med tomma sidotankar.

*Ändringstryck nr 4 till 13 ts del A
gällande fr. o. m. 2 juni 1957.*

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

STATIONER, HÄLL- & LASTPLATSER M.M. MELLAN MORA - ÖSTERSUND C 12-13/5 1988

km	TRAFIKPLATS	ÖPPNAD	SJ Sign.	NEDLAGD
220.7	MORA Stn	1/11 1891	Mra	
	Bron mellan Mora-Mora Noet 172 m	21/9 1896		
222.9	Mora Noret hp	2/8 1891	Mno	31/5 1921
223.4	Mora Lasarett hp	1/8 1922 15/6 1942	Mral Mrl	1/6 1924
226.0	Vattnäs hp	1/8 1892	Vtn	
229.6	Lisselhed hp	20/6 1937	Lhed	28/5 1967
231.3	Holen hp	1/8 1892	Hle	17/6 1974
234.4	ORSA stn	1/8 1892	Ors	
236.2	Orsa plattfabrik hlp	1/5 1960	Orspl=Orsp	1/1 1970
238.3	Hansjö hlp	1/1 1909	Hnö	28/5 1967
245.7	TALLHED Stn	1/1 1909	Thd	
250.6	Storstupet hp	1/1 1909 7/6 1943	Stp Sstp	30/9 1931 17/6 1974
262.7	EMÅDALEN Stn	1/1 1909	Emd	
273.6	Gråtbäck hlp	1/1 1909	Gtb	28/5 1978
285.9	ÄLVHO Stn	1/1 1909	Älo	
289.5	Knoppens Vattentorn	1/6 1929		
295.0	Vassjön hlp	1/1 1909	Vö=Vsö=Vön	12/5 1968
307.7	LILLHAMRA Stn	1/1 1909	Lhr	
310.4	TANDSJÖ Stn TANDSJÖBERG Stn fr.o.m 15/9 1920	1/1 1909	Tdö	
315.8	Sidertjärn hlp	1/10 1913	Stn	22/5 1966
323.2	FÅGELSJÖ Stn	1/1 1909	Feö	
335.0	Kropptjärn hlp	1/1 1909	Ktn	
339.3	Hundsjöwallen hp	16/6 1941	Hövl	22/5 1966
344.6	Bodarsjön hlp	1/1 1909	Bdö	
347.4	Bodarsjöns grusgrop lp	1/4 1928	Bdögrp	
352.8	Byheden hp	16/6 1941	Byhd	
355.5	Bäckedal hp	3/6 1956	Bdl	11/6 1979
357.4	SVEG Stn	1/1 1909	S	
365.0	Ytterbergsbyn hlp	21/9 1922	Yn	12/5 1968
366.1	Växel, sidospår till Militärområde inmonterad våren 1944			
370.1	Älvros hlmp	21/9 1922	Äls	
380.0	Andasvallens grusgrop lp		Ävngrp	
380.6	Andaswallen mp	21/9 1922	Ävn	27/5 1962
386.3	Jämnwallen mp	21/9 1922 31/5 1964	Jv	27/5 1962 11/6 1979
396.9	YTTERHOGDAL Stn	21/9 1922	Yl	
397.3	Ytterhogdals Vattentorn			