



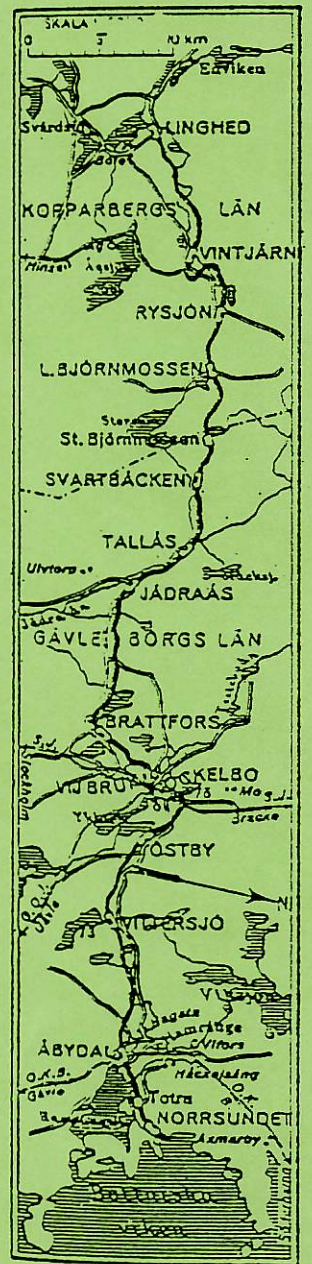
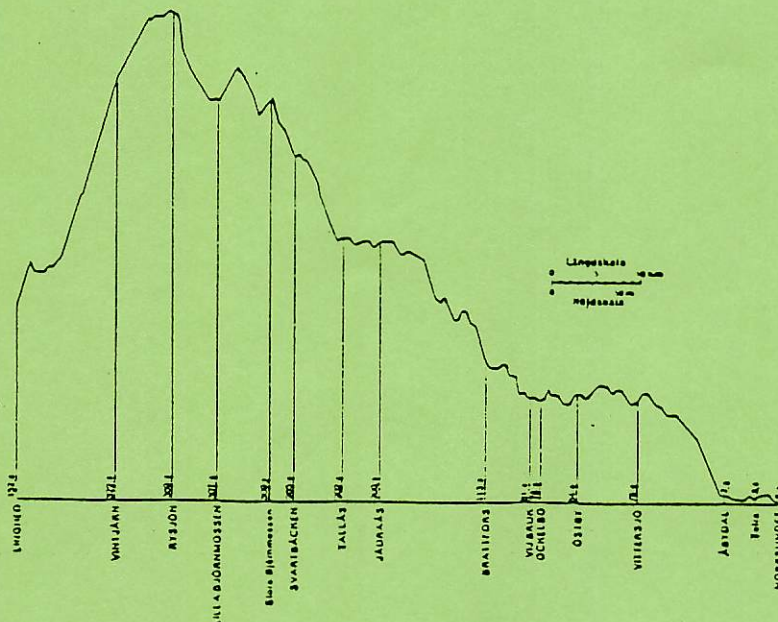
21 SEPTEMBER 1996

DONJ

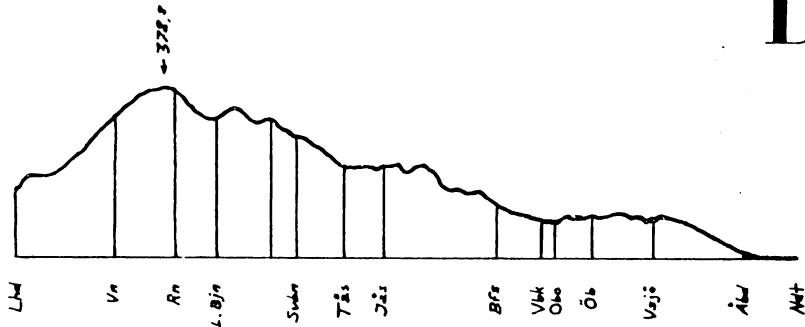
DALA-OCKELBO-NORRSUNDETS JÄRNVÄG

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

Ägare: Kopparbergs och Hofors sågverksaktiebolag, Ockelbo.

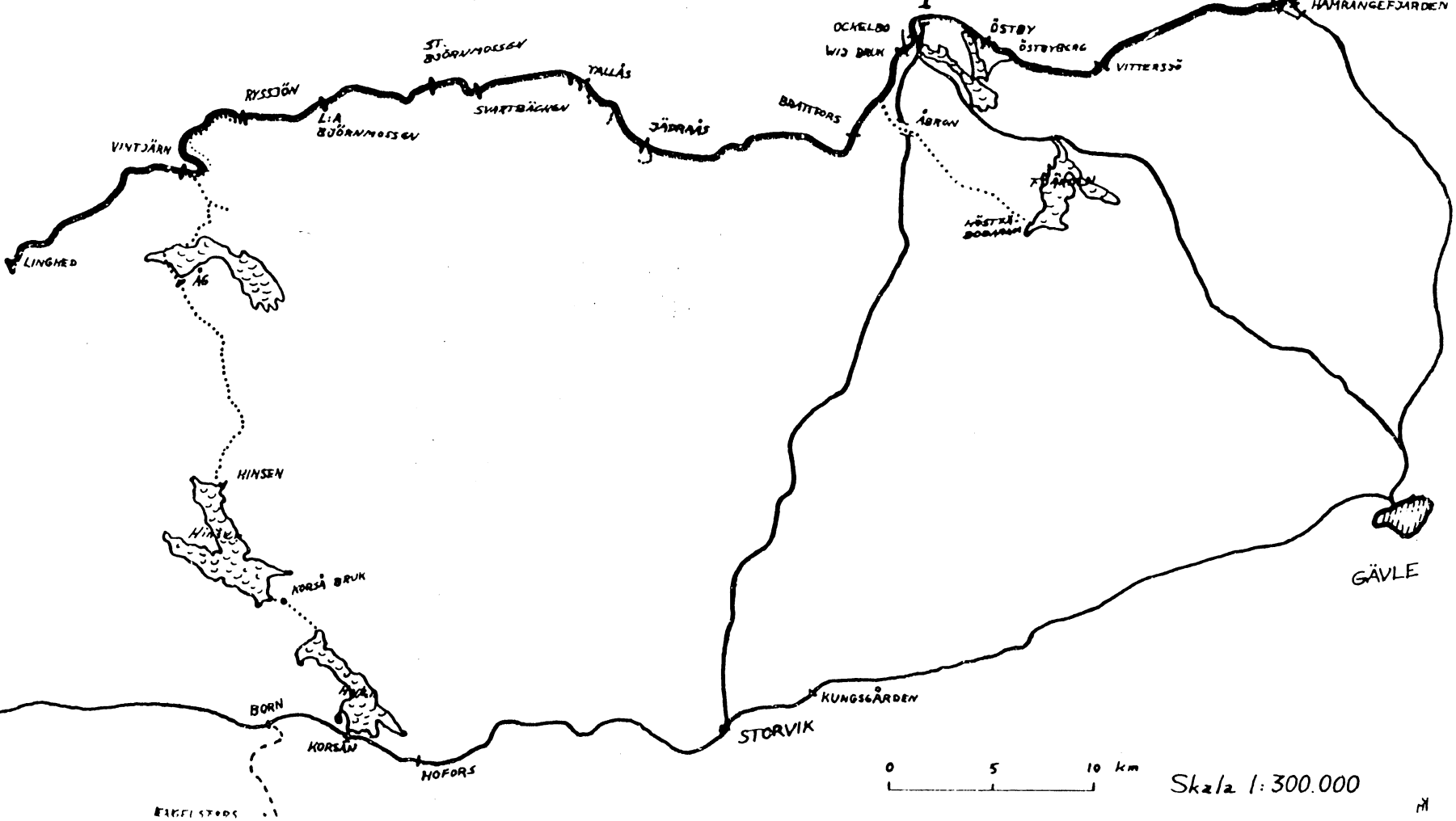


DONJ



ÅMOT

2



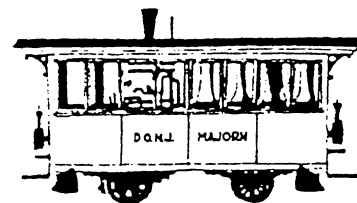
M



Dala-Ockelbo-Norrundsunds 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 loken 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 Ostbyberg på linjen mellan Ostby 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	Ostby	
11	Vittersjö	
21	Åbydal	vagnvåg
24	Totra	hp
27	Norrsundet	vagnvåg
28	Hyfleriet	

Anm. Vintjern-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 Vintjerns 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-Vintjern	17. 4. 1887
Vintjern-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 Järnvägmuseum

Dessutom har det funnits ett litet, fyrkopplat (med kedjor!) ånglok, "Björn", påminnande om de engelska s k 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 Linghed 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. 1833 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	Qc	KV-38	4, 8+1		
509-511	L	ASJF-07	3, 5	zh	
512	L	ASJF-06	3, 5		
513-518	L	ASJF-12	6		fd Vintjärn-Åg-Hinsens järnväg
519-521	L	ASJF-12	6	zh	
600-602	NN	KV-27	4, 5	y	
603-609	NN	KV-27	4, 5		
612-614	NN	KV-33	4, 5	y	från GJ t SJ 1948. Inköpta fr SJ år 1959
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 VCJ
637-647	NN	4st KV-34	3, 6		fd KIRJ
		1st Fole-07	4		fd GJ
		1st Fole-03	3, 3	y	autom. lastväxel, fd LJ
(1st)	CNo	ASJF-02	8, 7+1, 5		fd SRJ, bangårdsvagn, ej numr.

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 "Uppland" 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 stängin. 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. Åsina vittnen vet berätta att det lät så här: "Stackars Uppland, stackars Uppland, 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 herr SJK-are Heurlin (bandata), Sundström, Walde (vagnata), Welander m. fl, och miö Gösta Svensson, DONJ, utan vilkas medverkan den här lilla berättelsen hade blivit åtskilligt magrare!

Kurt Möller

Telefon-Signaler

vid

Dala-Ockelbo-Norrsundets Järnväg.

Linghed: Station	.....	—	—
Banvakt	.....	—	—
Vintjärn	.....	—	—
Rysjön	.....	—	—
L:a Björnmossen	.....	—	—
St. Björnmossen	.....	—	—
Svartbäcken	.....	—	—
Tallås	.....	—	—
Jädraås: Station	.....	—	—
Tc	.....	—	—
TE	.....	—	—
Bm	.....	—	—
Bvfm	.....	—	—
Verkstaden	.....	—	—
Flaxen	.....	—	—
Brattfors	.....	—	—
Nyåbron	.....	—	—
Wij-Bruk	.....	—	—
Ockelbo: Station	.....	—	—
Banvakt	.....	—	—
Östby	.....	—	—
Östbybergs växel	.....	—	—
Östbybergs timmerspel	.....	—	—
Vittersjö	.....	—	—
Åbydal	.....	—	—
Norrsundet: Station	.....	—	—
Banvakt	.....	—	—

Jädraås den 1 november 1944.

TRAFIKCHEFEN.

TRANSSUMT AF KONGL. MAJ:TS NÄDIGA SKRIFVELSE

till Dess Befallningshafvande i Gefleborgs län, angående frid-
lysning af jernväg mellan Ockelbo och Norrsundet m. m.

OSCAR &c. &c. Vår ynnest &c. Vi gifve Eder härmed till underdånig
efterrättelse i nåder tillkänna, att Vi denna dag, i sammanhang med be-
viljande åt Kopparbergs och Hofors sågverksaktiebolag af sökt rättighet
att, enligt nu jemväl faststæld plan, anlägga och till allmänt begagnande
mot afgift upplåta jernväg af 0,89 meters spårvidd från Ockelbo till Norr-
sundet vid Östersjön, funnit godt — — — — —

i nåder förordna, att berörda jernvägsanläggning med dertill hörande
telegraf- och telefoninrättningar skall åtnjuta samma skydd, som jemlikt
19 kap. 11, 12, 13 och 21 §§ strafflagen tillkommer dylika af staten ut-
förda anläggningar; och åligger det Eder att sistomförmälda nådiga beslut
behörigen kungöra inom länet. Stockholms slott den 30 September 1892.

OSCAR.

V. L. GROLL.

(Civildepartementet.)

(Detta nummer har från trycket utkommit den 22 Maj 1896.)

TRANSSUMT AF KONGL. MAJ:TS NÄDIGA SKRIFVELSER

till Dess Befallningshafvande i Kopparbergs och Gefleborgs län,
angående fridlysning af Dala—Ockelbo jernväg.

OSCAR &c. &c. Vår ynnest &c. Vi gifve Eder härmed till underdånig
efterrättelse i nåder tillkänna, att Vi denna dag, i sammanhang med god-
kännande af gjord öfverlåtelse å Kopparbergs och Hofors sågverksaktie-
bolag af de genom nådiga resolutioner den 17 Juli 1874, den 21 Juli 1876,
den 26 Juli 1878 och den 20 Februari 1880 Bruksegaren J. F. Krook och
hans medsökande beviljade koncessioner å jernvägsanläggningarne Vintjern
—Jädraås och beviljande åt nämnda bolag af rättighet att för allmänt
begagnande mot afgift upplåta jemväl jernvägsanläggningarne Linghed—
Vintjern och Jädraås—Ockelbo, funnit godt — — — — —

i nåder förordna, att jernvägsanläggningarne i sin helhet med dertill hörande
telegraf- och telefoninrättningar skola åtnjuta samma skydd, som enligt
19 kap. 11, 12, 13 och 21 §§ strafflagen tillkommer dylika af staten ut-
förda anläggningar; och åligger det Eder att sist omförmälda nådiga beslut
behörigen kungöra inom länet. Stockholms slott den 20 Mars 1896.

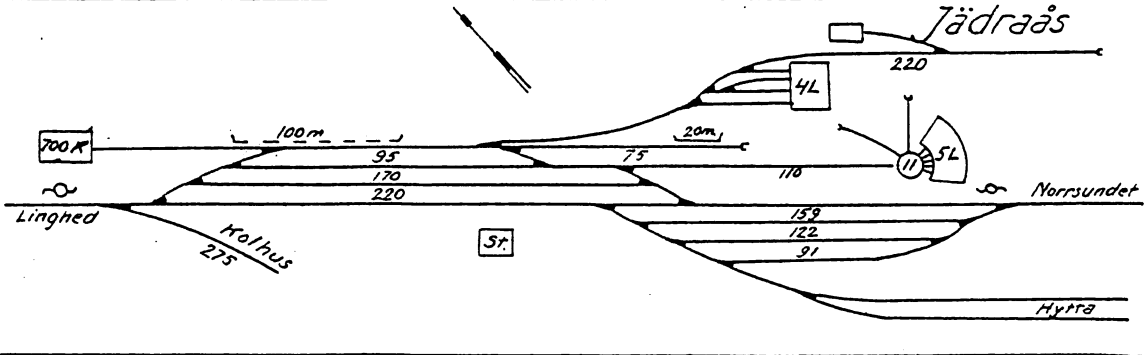
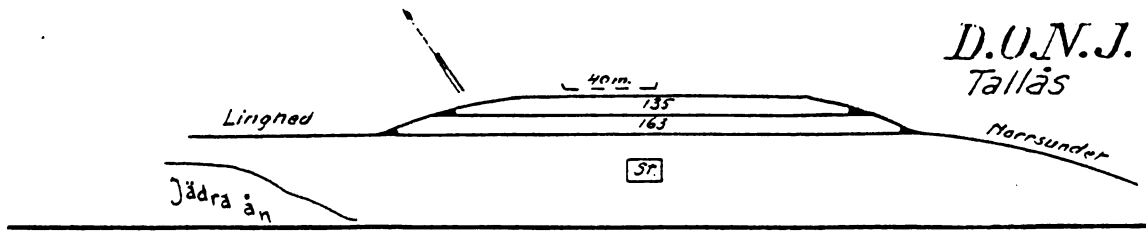
Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,
enligt Dess nådiga beslut:

GUSTAF.

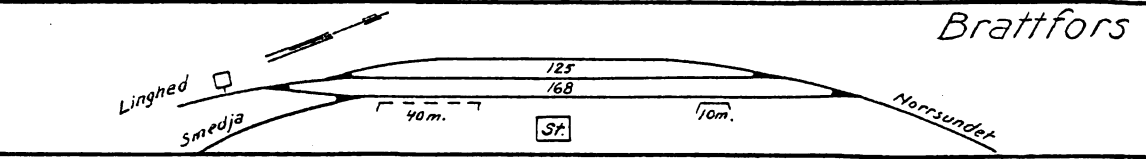
V. L. GROLL.

(Civildepartementet.)

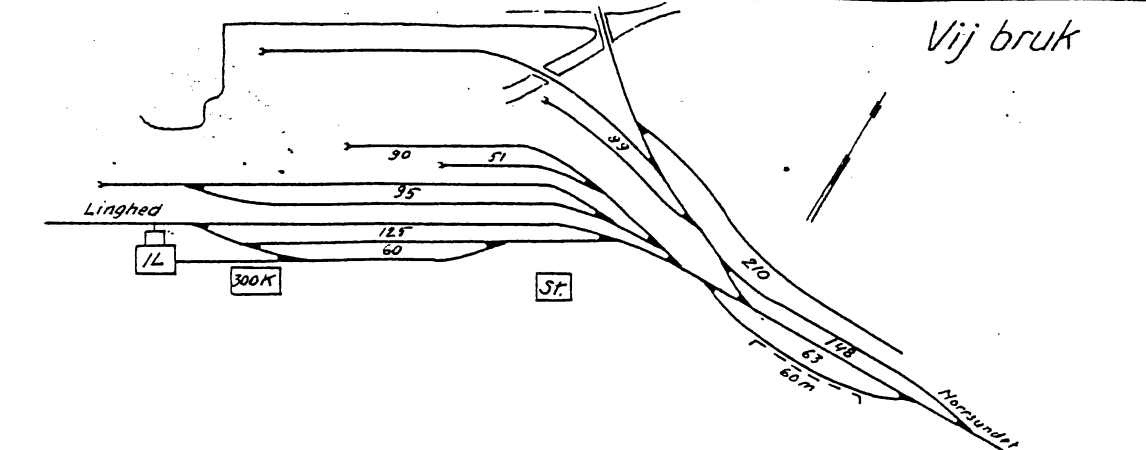
D.O.N.J.
Tallås



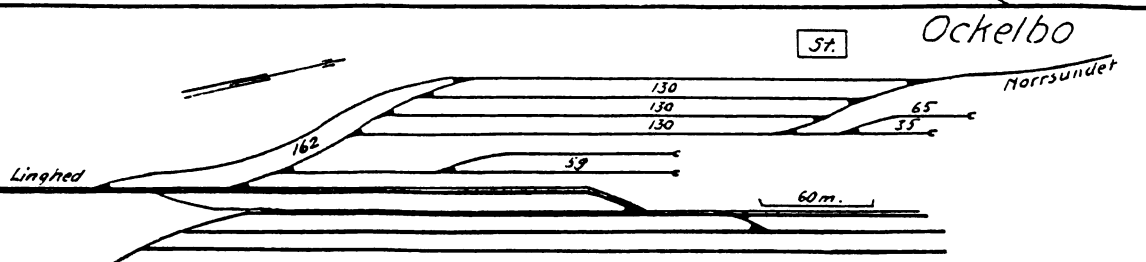
Brattfors



Vij bruk



Ockelbo



S.J. Spr. 1435