
DALA—OCKELBO—NORRSUNDETS JÄRNVÄG

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

Ägare: Kopparbergs och Hofors sågverksaktiebolag, Ockelbo.

Dala—Ockelbo—Norrunds jernväg 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 jernvägen 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—Norrundets 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 malmkörnarna 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 Torsäckers 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 Lingshed, 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—Norrlandet. Redan då byggandet av linjen Jädraås—Ockelbo beslutades, dryftades ivrigt inom bolagets styrelse planen att inköpa Norrlandet för att därstädes erhålla en egen utskeppningshamn. Nödvändigt bleve då även att i samband därmed utsträcka järnvägen till Norrlandet. 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—Lingshed 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—Norrundet finge betraktas såsom en järnvägsenhet, benämnd Dala—Ockelbo—Norrunds 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—Norrunds 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 ock ansenligt 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.

Tåghastigheten, 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 uppfodringsverk har inlagts en tredje skena för att möjliggöra transport av normal-spåriga vagnar mellan dessa ställen.

På grund av Ostkustbanans tillkomst har Dala—Ockelbo—Norrundets 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 förbindelsespår, vars trafikeringskommission kommer att ombesörjas av Dala—Ockelbo—Norrundets 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 Lingshed—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, återtog emellertid år 1914.

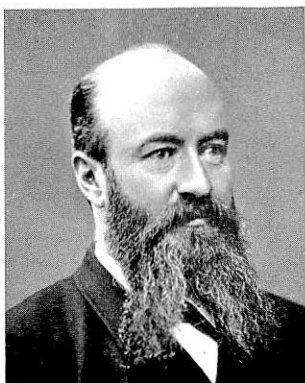
Under den första tiden forslades så gott som uteslutande malm å banan, men efter järnvägens övergång i nuvarande ägares händer tillkommo timmer, träkol, järn och sågade trävaror samt senare även pappersved. De f. n. viktigaste godsslagen äro: pappersved, timmer och sågade trävaror.

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.



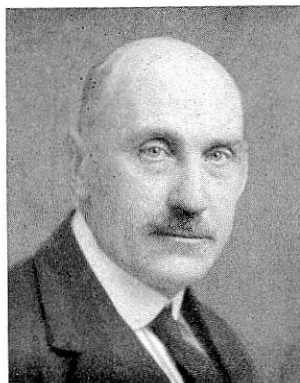
E. NISSER,
verkst. direktör.



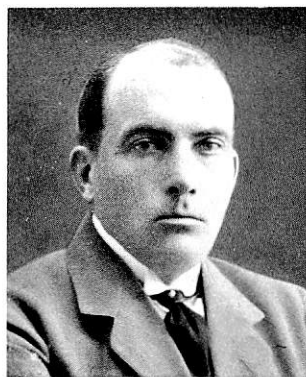
G. W. HANNGREN,
verkst. direktör.



A. HERNMARCK,
verkst. direktör.



E. LUNDQVIST,
verkst. direktör.



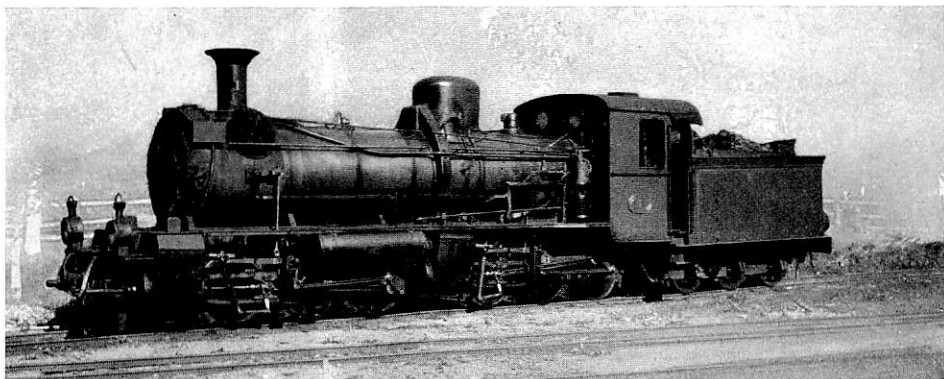
H. A. E. NILSSON,
verkst. direktör.



J. A. WESTERLUND,
trafikchef.



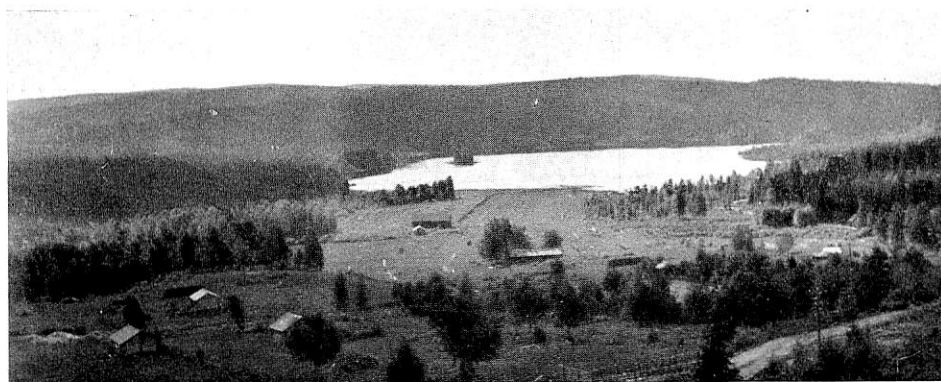
J. W. LINDGREN,
trafikchef.



Lokomotiv av Mallet-typ 6+6-kopplat.



Timmertåg.



Utsikt från Vintjärn.



Ockelbo bangård.



Jädraås järnverk.

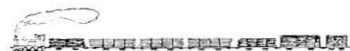


Norrsundets station.

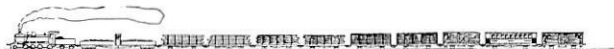
År 1876 tågsvikt 40 ton.



År 1901 tågsvikt 88 ton.



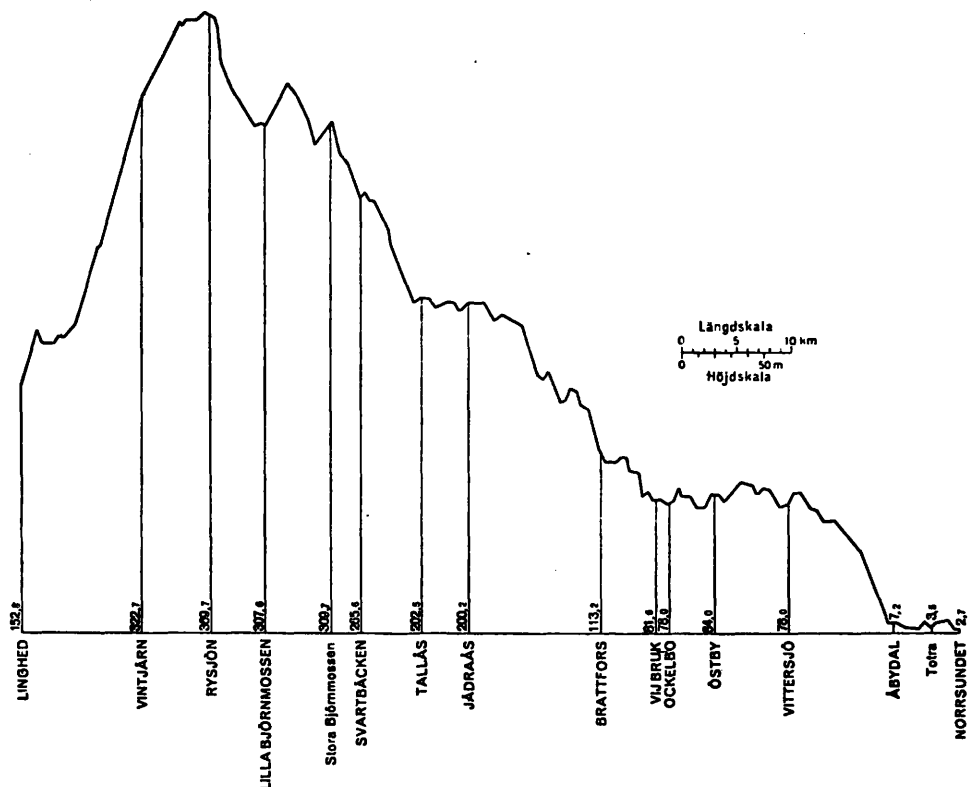
År 1906 tågsvikt 141 ton.



År 1910 tågsvikt 205 ton.



Tågstorlek i stigning 25 ‰.



bergs Bergslags aktiebolag tillhörig, icke koncessionerad järnväg med 0,801 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 genomslupna 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.

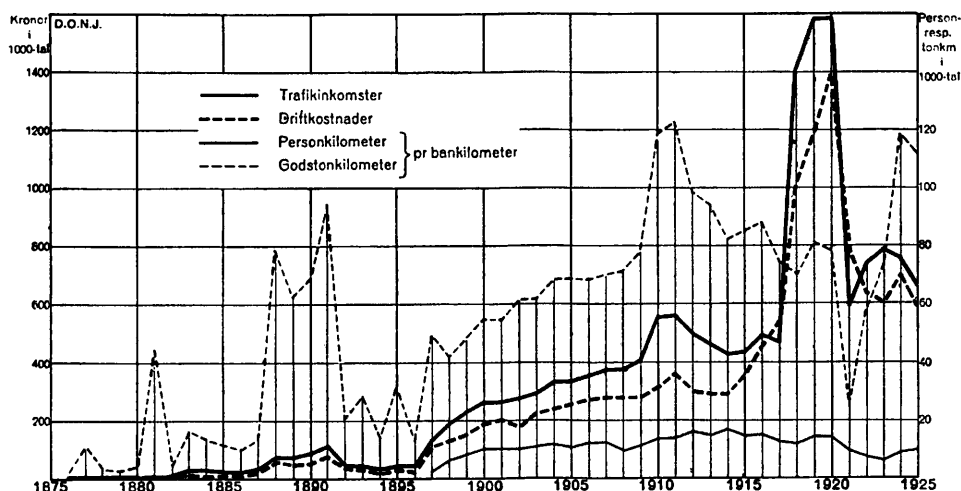
Från *Jädraås* sänker sig banan ytterligare till *Brattfors* station med numera nedlagt bruk samt fortsätter över *Vij säteris* ägor fram till *Vij bruks* station, där *Kopparberg-Hoforsbolaget* har sitt valsverk.

Banan går vidare till *Ockelbo*, där *Dala—Ockelbo—Norrsundets* 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 *Åbydals* station, där banan åter kommer ut på slättbygd. Från *Åbydals* station finnes för förbindelsen med *Ostkustbanans* station *Hamrångefjärden* inlagt ett 600 m. långt föreningspår.

Omedelbart öster om Åbydal går banan över Ostkustbanan samt kommer, efter att ånyo ha passerat ett skogsbälte, till sin slutpunkt, *Norrsvundet*. Vid Norrsvundet 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 Lingshed—L:a Björnmossen	km/t.	15	30
Största tillåtna tåghastighet L:a Björnmossen—Ockelbo	»		35
Största tillåtna tåghastighet Ockelbo—Norrsvundet	»		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

