

---

# VOXNA—LOBONÄS JÄRNVÄG

Signatur: V.L.J. — Spårvidd: 0,802 m.

Ägare: Voxna—Lobonäs järnvägsaktiebolag, Voxnabruk.

**D**e av Ljusne—Voxna a.-b. ägda och drivna industriella anläggningarna, såsom mindre järnbruk, såg, elektricitetsverk m. m. vid Voxna bruk, kolugnar i Voxna samt skogs rörelse i den trakt, som den nuvarande banlinjen genomlöper, gjorde en järnvägsförbindelse mellan Lobonäs och Voxna station å Dala—Hälsinglands järnväg nödvändig.

Huvuddelägaren i Ljusne-Voxna a.-b., greve W. VON HALLWYL, begärde därför 1906 koncession på en smalspårig bana mellan Voxna station och Lobonäs by. Koncessionen erhöles den 6 sept. 1907 och överläts omedelbart på det nybildade *Voxna—Lobonäs järnvägsaktiebolag*, som grundats med ett stamaktiekapital av 400 400 kr., av vilka 400 000 tecknats av Ljusne—Voxna a.-b. Bolaget konstituerades den 5 nov. 1908. Till styrelse valdes härvid greve W. VON HALLWYL, kammarherren C. W. T. VON ECKERMANN och kontorschefen J. BETJEMANN. Ordförande och verkst. direktör blev greve VON HALLWYL.

Kostnadsförslaget var uppgjort under ledning av trafikchefen, kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren W. BÄCKSTRÖM och slutade, inkl. rörlig materiell, på 350 000 kr. Arbetet å banan, som uteslutande gick över Ljusne—Voxna a.-b:s mark, började omedelbart efter koncessionens erhållande och bedrevs raskt med ingenjören AX. HAGMAN som arbetschef. Materiell, såväl räls med tillbehör som större delen av den rullande materielen, hade förvärvats dels från Nora—Karlskoga järnväg, dels från den nedlagda järnvägen Bredsjö—Degerfors.

Efter besiktning öppnades banan den 13 nov. 1908 för allmän trafik. Byggnadskostnaden, inkl. rullande materiell, var 532 127 kr. Skillnaden mellan byggnadskostnaden och aktiekapitalet tillskötts av greve VON HALLWYL genom Ljusne—Voxna a.-b. i form av lån.

*Trafik.* Järnvägen är uteslutande lokalbana med uppgift att genom sin transport av ved för bränsle- och kolningsbehov samt trästubbar till kolugnarna i Voxna och träkol till huvudsakligast Ljusneverken samt av huvudsakligast proviantartiklar till folk och dragare i de stora skogarna och vid de närliggande flottlederna möjliggöra för Ljusne—Voxna a.-b. att på ett rationellt sätt kunna tillgodogöra sig produkter från sina milslånga vidder av skogar.

Den transporterade godsmängden utgör pr år omkr. 10 000 ton stubbar, träkol, ved, grus etc. och antalet resande uppgår pr år till omkr. 13 000 personer.

*Ekonomi.* Från år 1916 har trafiken varje år givit brist. År 1919 uppgick den till över 28 000 kr. och har under de senare åren varierat mellan omkr. 10 och 13 000 kr.

#### Styrelse och chefer år 1926.

##### *Styrelse.*

VON ECKERMANN, C. W. H., fil. dr, bergsingenjör, *ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,  
 ROTHELIUS, C. G., intendent vid Ljusne—Voxna a.-b.,  
 BJELKE, O., skogschef vid Ljusne—Voxna a.-b.

##### *Verkställande direktör.*

VON ECKERMANN, C. W. H., fil. dr, bergsingenjör ..... 1918—

##### *Trafikchef.*

SYLVÉN, V. E., trafikinspektör vid S. J., förutv. trafikchef  
 vid Dala—Hälsinglands järnväg..... 1908—

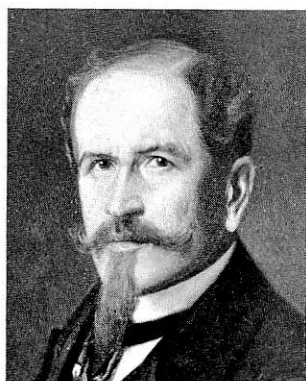
#### Förutvarande styrelseordförande och chefer.

##### *Ordförande.*

VON HALLWYL, W., greve..... 1907—1918

##### *Verkställande direktörer.*

VON HALLWYL, W., greve..... 1907—1909  
 VON ECKERMANN, W., förste kammarherre ..... 1909—1918



Greve W. VON HALLWYL.



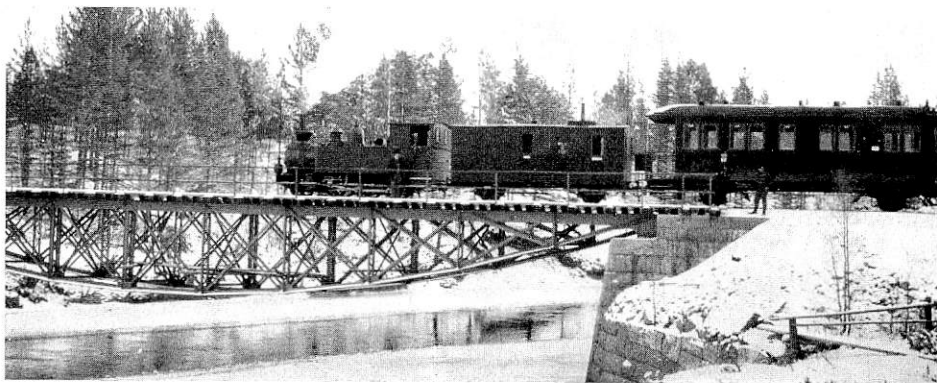
W. VON ECKERMANN,  
förste kammarherre.



C. W. H. VON ECKERMANN,  
fil. dr, bergsingenjör.



V. E. SILVÉN,  
trafikchef.



Bron över Voxnaälven.

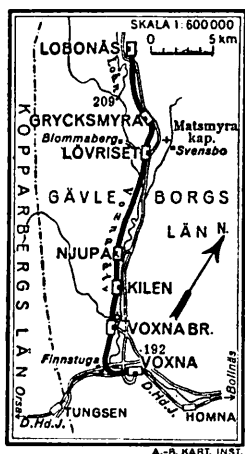


Voxna station.

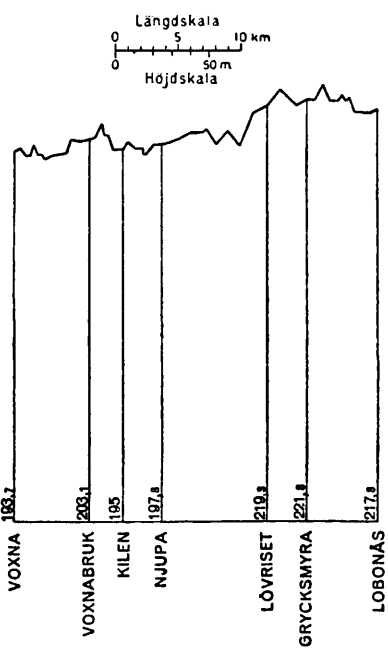


Vy från Voxna bruk.

**Voxna—Lobonäs järnväg**, 29 km. Banan, som har den ovanliga spårvidden av 0,802 m. — endast de båda Dalkarlsbergs- och Säfsnäsbanorna ha samma spårvidd — slingrar sig från *Voxna*, föreningsstation med Dala—Hälsing-

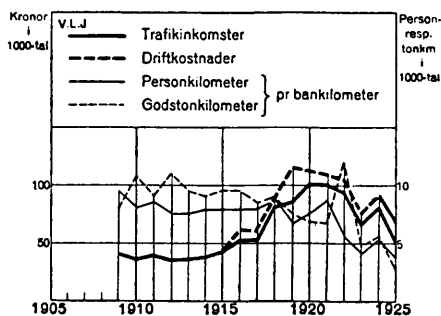


lands järnväg, efter Voxnaälven förbi *Voxna bruk*, där ffordom stolta hammarlag ljödo och vittnade om platsens betydelse för provinsens bergshantering. Nu finnes endast den stolta herrgården med sina många sägner från flydda dagar kvar och giver storhetsprägel åt omgivningen. Vidare går banan fram genom Kilen och Råka (Njupa) byar till *Lövrisets* hållplats



(Vintjärn), där Ljusne—Voxna a.-b. förr hade ett av sina skogskontor. Härifrån fortsätter banan genom Matsmyra by, där det lilla kapellet några km. från hållplatsen *Grycksmyra* är beläget, fram till *Lobonäs* station och by, därifrån utfartsvägen över Loos leder till Härjedalen. I Loos har Ljusne—Voxna a.-b. skogskontor. Loos' brynstenar äro bekanta.

**Trafikdiagram.**



**Tekniska uppgifter.**

Byggnadssätt.

		År 1908	År 1925
Spårvidd .....	m.	0,802	0,802
Spårlängd i huvudspår .....	km.	28,86	28,86
Största lutning i huvudspår .....	‰	25	25
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	20,6—23,1	20,6—23,1
Största tillåtna hjultryck .....	ton	3	3
» » tågastighet .....	km/t.	30	30

Rullande materiell.	År 1908	År 1925
Ånglokomotiv, tank- .....	2	2
Personvagnar med 2 axlar .....	2	2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	46	47
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar... »	1	1
Personal, antal.		
Ordinarie.....	14	9
Extra.....	—	1
Banarbetare .....	—	2

.....