
Kap. IX

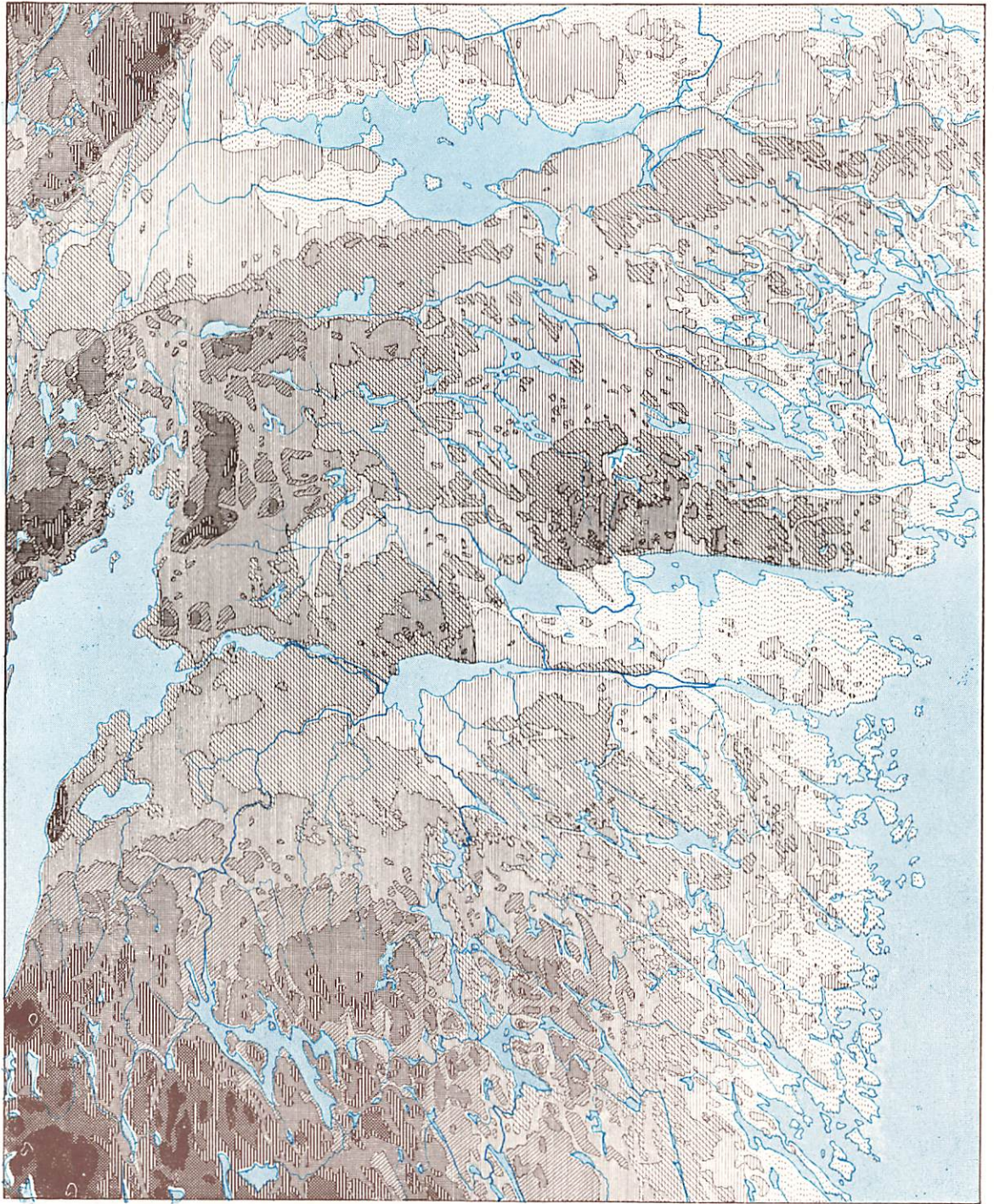
Näringsliv och trafik i Norra och Mellersta Östergötlands Järnvägars trafikområden

1920—1940

När man studerar näringslivet eller människans sätt att utnyttja de tillgångar, som naturen bjuder henne eller som hon fått i arv av föregående släktled, finner man snart att det är ett mycket invecklat system av med och mot varandra verkande faktorer, som man har framför sig. Näringslivet är en växelverkan mellan naturförhållanden, historiska betingelser och människor. Det ter sig olika på olika orter och inom olika områden och dess utformning inom ett område påverkar utformningen inom ett annat. Det förändrar sig också ständigt i tiden.

Om man skall få en överblick av en dylik mångfald måste man gripa till förenklingar eller generaliseringar; det går icke att på en gång uppfatta helheten och alla de olika delarna. Näringslivet måste så att säga ses på avstånd; om man kommer det för nära sönderfaller det i sina delar, åkertegar och drivningsplatser, verkstäder och kontor och överallt individer, som arbeta inom olika yrken.

Skildringen av näringslivet måste därför läggas upp som ett fågelperspektiv. Detta gäller teckningen av det land och de naturtillgångar, som äro grundförutsättningen för det ekonomiska livet, det gäller skildringen av befolkningsfördelningen och befolkningsstrukturen liksom också av de olika verksamheterna. Endast i enstaka fall kan man göra detaljbeskrivningar och då endast för att med det konkreta exemplet belysa det större sammanhanget.



LANDET.

Det småländska höglandet sänker sig i sin norra del sakta ned mot östgöta-slätten i en starkt kuperad brottzon. Den nordliga delen av denna brottzon återfinnes i nedre kanten av höjdkartan, fig. 1. På denna karta markerar den mörkaste tonen, att landet ligger mer än 266 m över havet och för varje grad som färgtonen ljusnar, har det sänkt sig 33 m. Brottzonen, med dess stora höjdskillnader och dess sjörikedom, går i norr så småningom över i östgötaslätten, ett av vårt lands mest utpräglade slättområden, bördigt, vilande på kambrosilurisk berggrund, med relativt obrutna vidder och utan sjöar, detta om man ser bort från Tåkern. I öster och nordost, ned mot kusten, går brottzonen över i ett mer småkuperat landskap där höjder, dalar och vattendrag ha en nordväst-sydostlig riktning.

Slätten begränsas i norr av Boren och Roxen, förbundna med varandra av Motala ström och belägna vid den markerade linje i terrängen, som sträcker sig tvärs över Östergötland, från Motala vid Vättern till Bråvikens mynning. Denna terränglinje, som särskilt i sin östra del, vid Kolmården, framträder som ett brant stup, är resultatet av en väldig spricka i berggrunden. Söder om denna spricka har landytan sjunkit medan den norr därom blivit liggande, söder om den utbreder sig slätten, norr om den skogsbygderna. Denna så kallade förkastning framträder på höjdkartan, som också avspeglar några andra liknande sprickbildningar, de som givit sjön Glan och Vångaslätten deras kilform, och den längdspricka, som förbinder sjön Roxen med Slätbaken och i vilkens dal Göta kanal nu går fram.

Norra Östergötlands skogsbygd går utan några markerade skiljelinjer över i södra Närke och Södermanlands sjörika trakter. Här finner man en ny serie av förkastningar med öst—västlig riktning. På norra sidan av dem har landet sjunkit, bildande Närkeslätten och slättbygderna mellan Hjälmaren och Mälaren. I höjdkartans övre vänstra hörn avtecknar sig slutligen en mycket markerad terränglinje, Kilsbergens branta stup, där bergslagernas skogstrakter taga vid.

På kartan framträda förutom höjdförhållandena de olika vattendragen. Det är skäl att observera deras lopp, detta därför att vattnet i många fall varit

Fig. 1 (motstående sida). Höjd över havet och vattendrag. Höjdskillnaden mellan kurvorna är 33 m. Mörkaste tonen betecknar mer än 266 m. ö. h. Skala 1 : 1 milj. Källa: Generalstabens höjdkarta över Sverige i skalan 1 : 500 000.

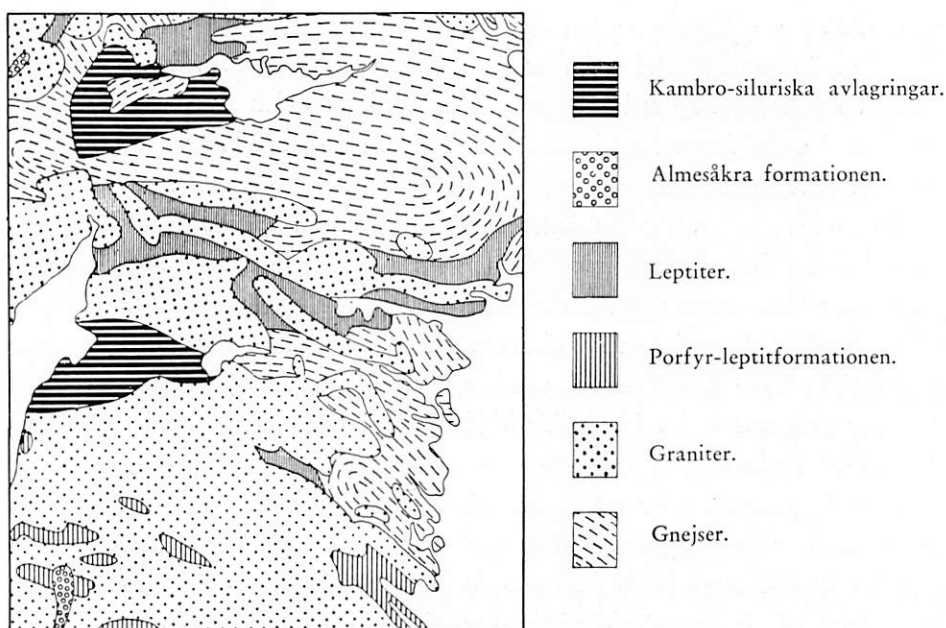


Fig. 2. Berggrunden. Efter geologisk översiktskarta över Norden av Gavelin och Magnusson.

den avgörande faktorn vid städers eller industriers uppkomst. Dels äro vattendragen, där de äro farbara, de billigaste masstransportlederna, dels äro deras forsar och fall de yppersta kraftkällorna. Detta var av större betydelse förr än det är nu, innan järnvägar och bilar förbilligat landtransporterna och innan den elektriska kraftöverföringen löst upp bandet mellan industri och kraftkällor. Men alltjämt påverka de fordom för lokaliseringen avgörande vattendragen näringslivets utformning genom det förhållandet, att man icke gärna flyttar en en gång uppbyggd industri, ännu mindre en stad.

Motala ström har ett nederbördsområde, som omfattar Vätterns omgivningar samt de trakter, som avvattnas av Svartån, Stångån, Finspångsån och ytterligare några småflöden. Till fallen i Motala ström och delvis till Göta kanal äro knutna flera av de största industriorterna i Östergötland, Motala, Ljungsbro, Skärblacka med Ljusfors och Norrköping.

I kartans nedre vänstra hörn avtecknar sig Svartån, huvudflodens största tillflöde både vad den avvattnade arealen och vattenmängden beträffar. Dess



Fig. 3. Slätten öster om Skänninge. Obrutna vidder på kambro-silurisk grund. Foto Gösta Lundquist. STF:s bildarkiv.

fall ha bl. a. angivit läget för Boxholm och Mjölby, de största orterna i denna trakt av Östergötland. Stångån, vilkens källor liksom Svartåns icke kommit med på kartan, har ett något mindre vattenområde och har ej heller spelat samma roll som kraftkälla. Som trafikled har den emellertid haft ganska stor betydelse, särskilt under den senaste tredjedelen av förra århundradet, före byggandet av Östra centralbanan, då Kinda kanal utgjorde den enda trafikstarka kommunikationsleden genom södra Östergötland.

Finspongsån jämte Ysundaån äro de enda mera betydande tillflöden, som Motala ström erhåller från norr. Orsaken framgår genast om man ser på höjdkartan; vid den nyss omtalade förkastningssprickan tvärs över landskapet ha de högsta partierna kommit att ligga intill sprickan och landet kommit att slutta mot norr. Finspongsån, Ysundaån och framför allt Nyköpingsån ha därigenom fått sina ganska stora vattenområden. Vad de förra beträffar ha de

många små fallen i deras system bestämt lägena för bruken i den här en gång livliga bergslagen. Störst av dem är Finspong, en ort vars trafikbehov blev upphovet till Norra Östergötlands järnväg.

I höjdkartans översta del återfinnas Hjälmarens och några av dess tillflöden. Särskilt har man anledning att lägga märke till Kvismare kanal genom den torrlagda och uppodlade kvismaredalen samt Närkes Svartå med Örebro.

I fig. 2 visas huvuddragen av berggrunden. I söder äro graniterna förhärskande, i norr och vid kusten gnejserna. Ur näringslivets synpunkt är detta emellertid av mindre intresse. Stor betydelse ha däremot kambro-siluren och leptiterna, som på bilden markerats med de mest i ögonen fallande beteckningarna, kambro-siluren med grov horisontell streckning och leptiterna med tät vertikal streckning.

Kambro-siluravlagringarna, ganska lätt förstörbara sandstenar, skiffrar och kalkstenar, ha legat skyddade nedanför förkastningsbranterna i Östergötland och Närke. De ge här upphov till en bördig jordmån och bilda genom sin horisontella lagring slätter, som höra till de bästa jordbruksbygderna i Sverige. Smärre områden med kambro-silurisk berggrund, som på den mycket starkt generaliserade bilden ej kunnat medtagas, ligga också i Tjällmo samt mellan Bråviken och sjön Glan.

Medan kambro-siluren varit betydelsefull för jordbruket, ha leptiterna betingat bergsbruket. Till dem äro nämligen bundna områdets malmförekomster. Vid Ätvidaberg bröts sålunda koppar, sannolikt ända från 1300-talet fram till 1800-talets slut. Järnmalm utvanns ur ett stort antal undan för undan utbrutna fyndigheter i norra Östergötland och koppar och kobolt i Tunaberg, Södermanlands sydligaste socken. På gränsen mellan Östergötland och Närke är den mycket betydande Zinkgruvan vid Ämmeberg alltså i drift.

I fig. 4 redovisas med kurvor nederbördens fördelning inom området. I stort sett är västra Sverige nederbördsrikt och östra Sverige nederbördsfattigt. Hela området tillhör Östsvrige, och en av jordbrukets största svårigheter är den knappa nederbörden, särskilt som regnet faller ojämnt under året med ofta besvärande försommartorkor.

Bilden visar ett ganska nära samband mellan nederbörden och höjden över havet. De mest regnrika trakterna äro de höglänta områdena i västra Närke och norr om Vättern, i södra Östergötland och angränsande delar av Småland samt på Kolmården. De nederbördsfattiga områdena äro de lågt liggande slätterna

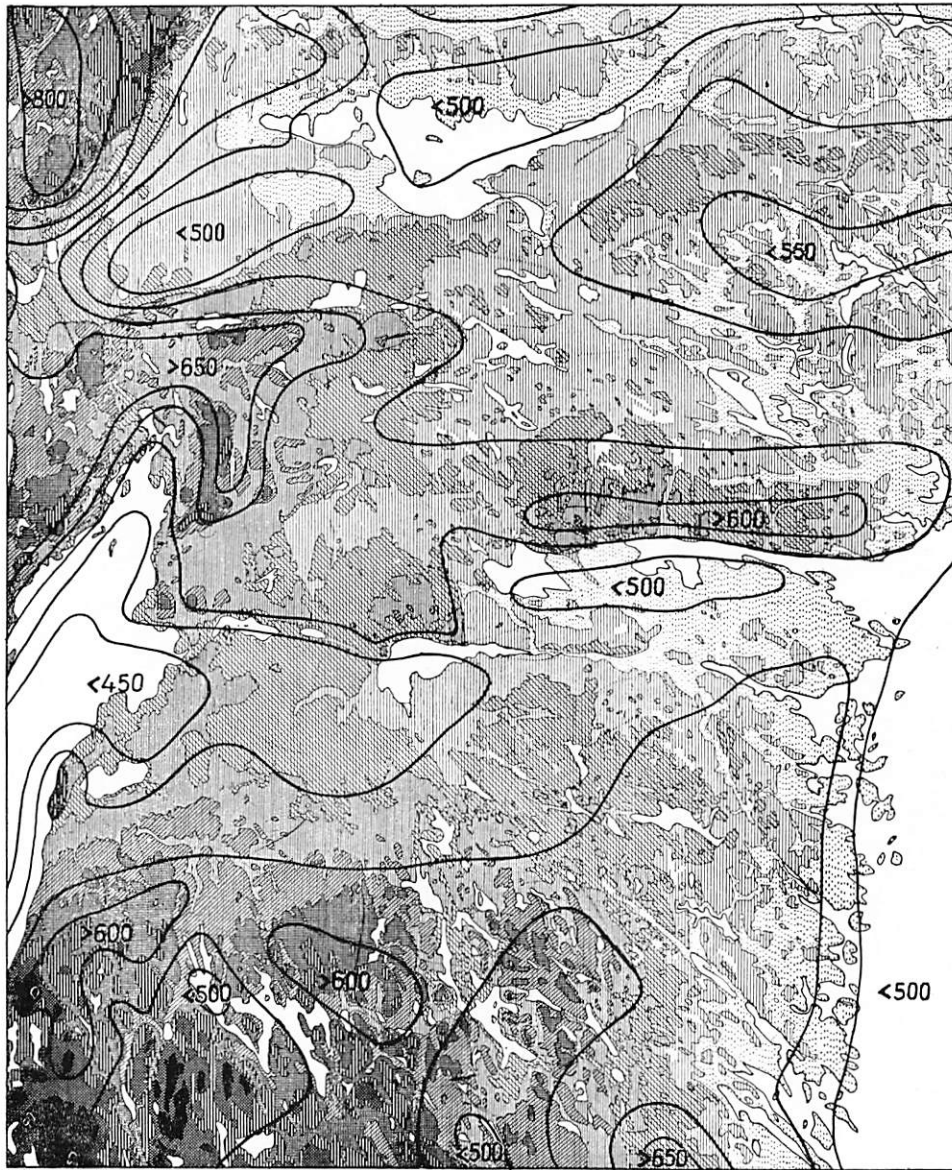


Fig. 4. Nederbördens fördelning. I allmänhet regnfattigt på slätterna och regnrikt på höjderna. Nederbörds kurvorna inlagda efter en skiss av Jan De Geer.

samt kustbandet. Då slätterna samtidigt äro de viktigaste jordbruksbygderna framstår nederbördens knapphet som ett starkt negativt drag i områdets näringsliv.

BEFOLKNINGEN.

En bild av befolkningsfördelningen ger befolkningskartan, fig. 5. Mot en bakgrund av landkonturer, länsgränser, härads- och kommungränser är där befolkningen markerad med prickar, var och en representerande 100 personer. Landsbygdsbefolkningen representeras av de oregelbundet strödda prickarna medan tätortsbefolkningen är markerad av de i vinkelräta rader satta prickarna samt av klot när det gäller de stora tätorterna, de som ha mer än 5 000 invånare. Siffrorna bredvid kloten ange hur många hundratal människor, som bo i respektive orter.

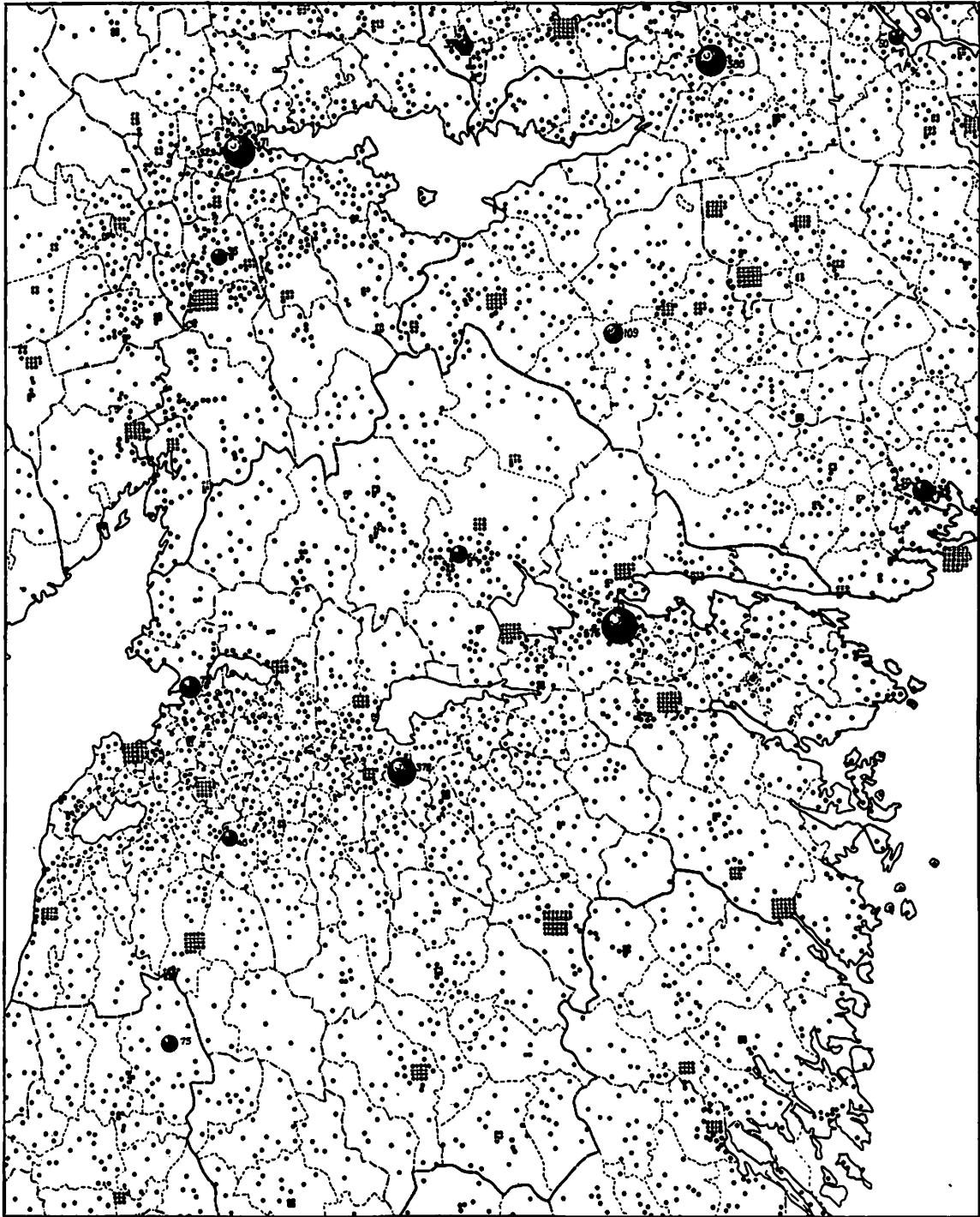
Befolkningen är ingalunda jämnt fördelad. Dels sticka tätorterna, de regelbundna pricknäten samt kloten, starkt av mot landsbygdens oregelbundet placerade prickar, dels är landsbygdsbefolkningen ojämnt fördelad.

På grund av den stora skillnaden mellan förhållandena på den egentliga landsbygden, där befolkningen till övervägande del lever av jordbruk och skogsbruk, och tätorterna, där befolkningen huvudsakligen lever av handel, hantverk, industri och dylika verksamheter, är det nödvändigt att skilja mellan landsbygd och tätorter.

Landsbygdsbefolkningens fördelning avspeglar i ganska hög grad de topografiska förhållanden, som förut beskrivits. I södra Östergötland och angränsande delar av Småland är befolkningen gles, på Vikbolandet och särskilt på östgötslätten är den tät, i norra Östergötland återigen gles och i Södermanland och särskilt på närkeslätten ganska tät. Förhållandena ge skäl för den indelning av landsbygden, som redan genomförts i statens jordbruksberäkningar, södra Östergötlands skogsbygd, östgötslätten, norra Östergötlands skogsbygd, Södermanlands län och närkeslätten.

Tätorterna äro av mycket olika storlekar, varierande från det lilla samhället

Fig. 5 (motstående sida). Befolkningens fördelning år 1940 markerad med prickar, var och en representerande 100 personer, och klot. De regelbundna pricknäten och kloten representera tätorter. Skala 1 : 1 milj. Enligt 1940 års folkräkning samt Sten De Geer, Karta över befolkningens fördelning i Sverige den 1 januari 1917.



med något hundratal invånare upp till storstaden. Av praktiska skäl plägar man icke räkna samhällen med mindre än 200 invånare till tätorterna och inom det område, som här är i fråga, har man alltså att göra med tätortsstorlekar från småsamhällen på 200 invånare upp till Norrköping med 72 000 invånare. Den viktigaste skillnaden mellan olika tätorter är emellertid knappast deras varierande storlek. Av större betydelse, åtminstone ur vissa synpunkter, äro de kvalitetsskillnader, som utmärka olika orter, närmare bestämt de kvalitetsskillnader, som hänföra sig till näringslivet. En ort är huvudsakligen säte för handel, en annan för industri o. s. v. Sådana skiljaktigheter komma till uttryck i yrkesfördelningen.

I fig. 6 återges i diagrammets form yrkesfördelningen i de tätorter, som ligga inom Norra och Mellersta Östergötlands Järnvägars Trafikområden. De skuggade ytorna ange respektive orters folkmängder vid slutet av år 1940, vilka också framgå av siffrorna under orternas namn. Staplarna som stå framför de skuggade ytorna, ange hur yrkesutövarna fördela sig procentuellt på olika yrkesgrupper. Från vänster till höger beteckna de olika staplarna:

1. Jordbruk, skogsbruk och fiske;
2. Industri och hantverk, uppdelat i:
 - svart = metallindustri,
 - oregelbundna ringar = jord- och stenindustri,
 - årsringar = trä samt pappers- och grafisk industri,
 - snedstreckat = livsmedelsindustri,
 - korsat = textilindustri,
 - prickat = läder-, hår- och gummivaruindustri,
 - vitt = hantverk samt kraft-, belysnings- och vattenverk,
 - vertikalstreckat = smärre antal yrkesutövare inom olika industrigrupper, sammanförda i en restgrupp;
3. Samfärdsel;
4. Handel;
5. Allmän förvaltningstjänst och fria yrken;
6. Husligt arbete;
7. Ospecificerad verksamhet.

I fråga om yrkesfördelningen liksom i andra avseenden har varje tätort sina individuella drag. Detta hindrar emellertid icke att man kan inordna dem under

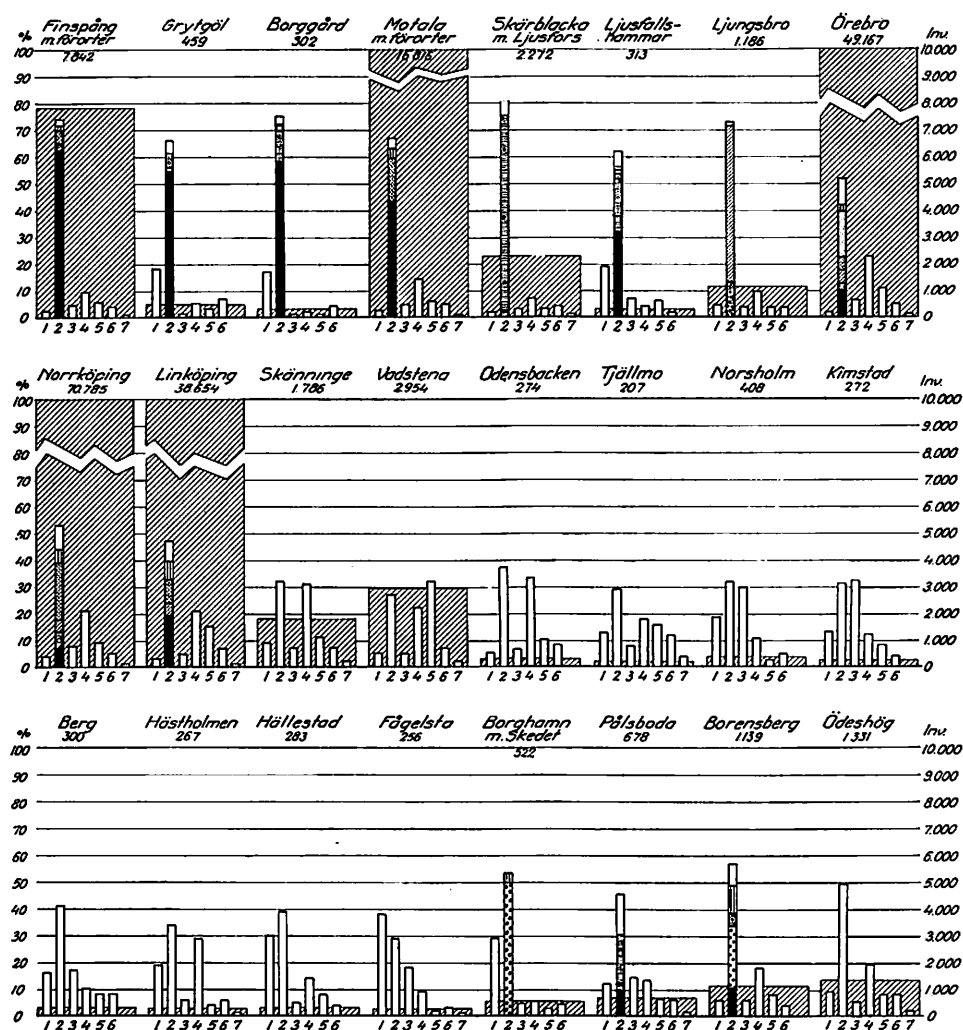


Fig. 6. Yrkesfördelningen i trafikområdenas tätorter. Staplarna visa hur stor procent av yrkesutövarna, som 1940 voro sysselsatta i olika yrkesgrupper enligt teckenförklaringen på motsstående sida. Industristaplarnas uppdelning på olika industrier är beräknad, ej grundad på exakta siffror.

vissa huvudtyper. De sju första diagrammen i fig. 5 ha sålunda alla en mycket stor industristapel; omkring sjuttio procent av yrkesutövarna äro anställda i industri och hantverk. De övriga yrkesutövarna, de som tillhöra samfärdseln och handeln, den allmänna tjänsten och det husliga arbetet, äro icke fler än vad

som är nödvändigt för att förse industribefolkningen med vad den behöver av olika nyttigheter och tjänster, t. ex. livsmedel, skolundervisning, transporter och sjukvård. Dessa orter äro *industriorter*; de stå och falla med industrien inom dem. Om industrien har goda tider, då ha chaufförerna och detaljhandlarna fullt upp att göra, då bygges skolväsendet ut och hembiträden anställas i ingenjörsfamiljerna. Ett annat drag måste också framhållas: industrien är ensidig. I Finspong, Grytgöl, Borggård och Motala dominerar metallindustrien, i Skärblacka—Ljusfors pappersindustrien och i Ljungsbro livsmedelsindustrien. I Ljusfallshammar väga metallindustrien och träindustrien ungefär jämnt. Dessa orter äro representanter för några av de vanligaste svenska industriortstyperna, *metallindustriorterna*, *träindustriorterna*, de kombinerade *trä- och metallindustriorterna* samt *livsmedelsindustriorterna*. Än en gång bör deras ensidighet understrykas; de äro ensidigt uppburna av industrien och industrien inom dem är i sin tur ensidig. I ett avseende är detta en stor svaghet; riskerna äro icke fördelade, och i vissa situationer kan näringslivet komma att helt lamslås, detta om en ekonomisk kris träffar den bärande industrien.

De två städerna Örebro och Norrköping ha också starkt utvecklad industri; över hälften av yrkesutövarna inom respektive städer tillhöra industri och hantverk. Därmed är det berättigat att klassificera dem som industriorter liksom de föregående samhällena. Förutom i avseende på storleksordningen skilja de sig emellertid från dessa samhällen i två avseenden: industrien dominerar icke mycket utan ger plats åt både en omfattande kommunikations- och handelsbefolkning och åt många fria yrkesutövare liksom ämbets- och tjänstemän. Den är därtill mångskiftande med ett flertal olika branscher representerade. Dessa städer kunna lämpligen betecknas som *mångsidiga industriorter*.

Med diagrammet för Linköping börjar en rad av orter, inom vilka icke längre industrien sysselsätter huvudparten av yrkesutövarna. Dessa orter utmärkas i allmänhet av en stor handels- och samfärdselbefolkning, representerad av diagrammens tredje och fjärde staplar, samt en mångsidig industri. De kunna lämpligen betecknas som *handelsorter*, detta i all synnerhet som de vanligen uppkommit som handelsplatser, till vilka med tiden först hantverk och sedan industri bundits.

På den sista raden på fig. 5 äro upptagna tre små samhällen med en betydande jordbruksbefolkning, nämligen Hällestad, Fågelsta och Borghamn med Skedet,

vilka man gärna vill utskilja som *jordbruksorter*. Slutligen komma tre samhällen, Pålshöga, Borensberg och Ödeshög, som icke äro utpräglade i sin typ och som man motvilligt måste inpassa i någon av de nämnda tätortskategorierna.

Människornas bosättning, deras fördelning på egentlig landsbygd och tätorter samt deras fördelning på olika yrkesgrupper, äro de huvuddrag, som man i första hand bör känna beträffande befolkningen vid en överblick av näringslivet inom ett område. Befolkningens utvecklingstendenser, dess ålders- och könsfördelning och andra särdrag komma i förgrunden vid en fortsatt noggrannare beskrivning.

LANDET OCH BEFOLKNINGEN.

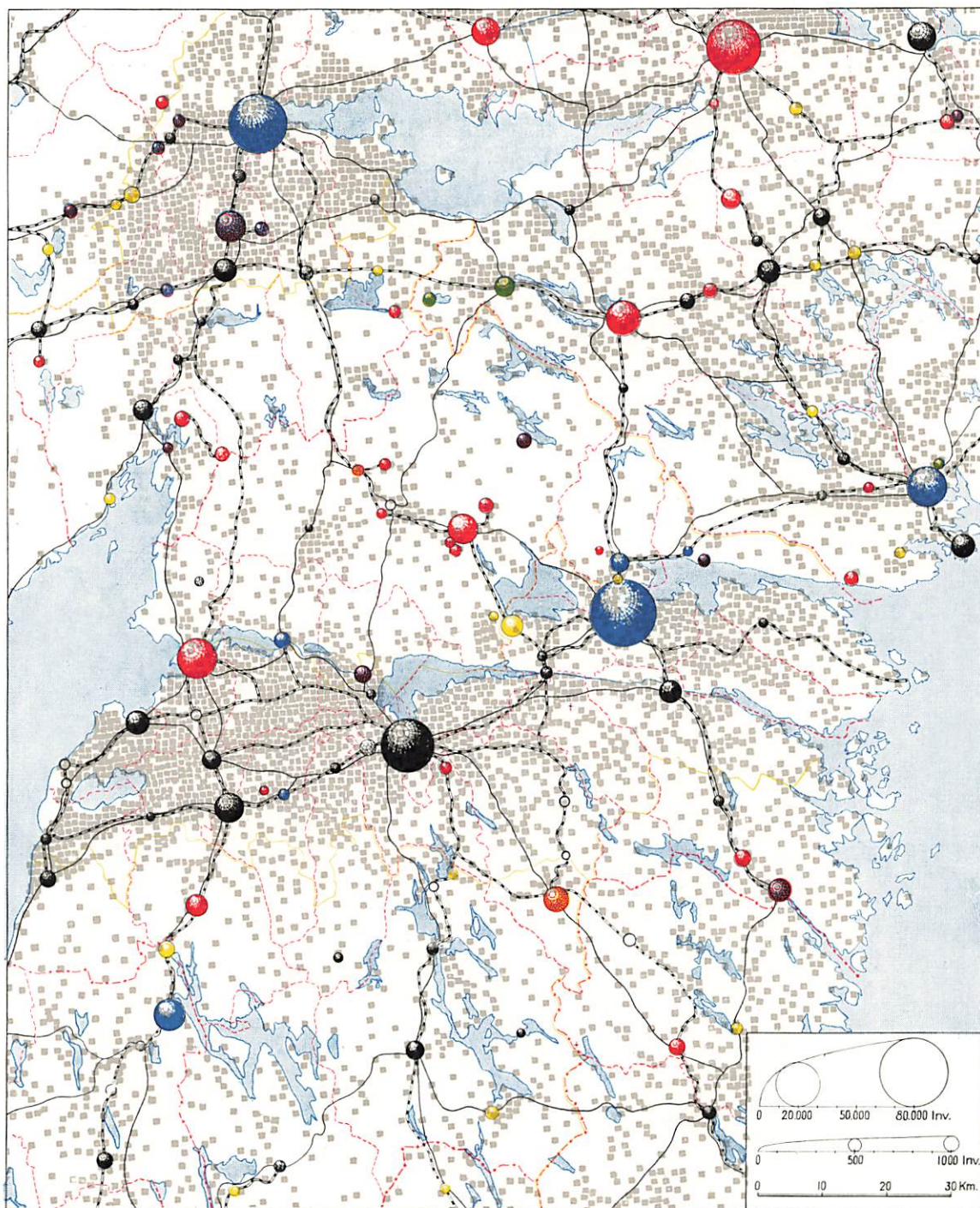
En bild av de ekonomiskt mest betydelsefulla dragen inom området, sådana de utbildats genom samspelet mellan landet och dess befolkning, återges i fig. 7.

De små grå kvadraterna på kartan föreställa åkerjorden. Var och en av dem representerar en kvadratkilometer åker och detta i kartans skala. Kvadraterna ge alltså en riktig bild av hur stor del av landet som är uppodlad. De vita ytor representera den mark, som icke är uppodlad, till alldeles övervägande delen skogsmark men också myr och hälleberg.

De tecknade kloten markera tätorterna på så sätt att ett stort klot betecknar en ort med stor folkmängd och ett litet klot en med liten folkmängd. Med hjälp av kartans teckenförklaring kunna innevånarantalen ungefärligen avläsas. Färgen på kloten anger tätortstyperna. Metallindustriorterna äro tecknade med rött, träindustriorterna med gult, trä- och metallindustriorterna med orange och de mångsidiga industriorterna med blått. Glasindustriorten Reijmyre, chokladindustriorten Ljungsbro, läderindustriorterna Valdemarsvik och Kumla och några andra ha fått violett färg. Handelsorterna äro svarta. Slutligen ha några orter, de som ha en relativt sett stor jordbruksbefolkning, tecknats som ringar. Förutom åkerarealer och tätorter visar kartan järnvägar, riks- och länshuvudvägar, läns- och häradsgränser samt slutligen jordbruksområdenas gränser.

Studiet av den ekonomisk-geografiska kartan bör ske mot bakgrunden av höjdkartan och befolkningskartan. Åkerns utbredning överensstämmer i huvuddrag med landsbygdsbefolkningens. Dels sysselsättas nämligen på varje kvadratkilometer åker många fler människor än på motsvarande skogsareal, dels är skogens folk i regel bosatt i anslutning till de odlade arealerna.

Såväl åkern som landsbygdsbefolkningen är i stor omfattning knuten antingen



till dalgångarna och sjöarna eller till slätterna. På åkerns utbredning är det sålunda möjligt att känna igen Svartåns och Stångåns dalar liksom Nyköpingsån och det sörmländska sjösystemet. Av slätterna framträder i åkerbilden östgöta-slätten som ett brett band tvärs över kartan, och närkeslätten, skarpt avgränsad av Hallsbergsförkastningen samt Kilsbergen i kartans vänstra övre hörn. Tre små slättbygder, avspeglade i såväl åkerkartan som befolkningskartan, böra också observeras, Hällestadsslätten strax väster om Finspong, Tjällmoslätten ytterligare något längre väster ut och norr om dem, i södra Närke, slättbygden vid Boo.

Av handelsorterna, de svarta kloten, lägger man först och främst märke till Linköping, mitt i landskapet, med såväl järnvägar som huvudvägar utstrålande åt fem olika håll. Om man ser på kartbilden i dess helhet, står det omedelbart klart varför Linköping blivit Östergötlands administrativa centrum. Staden har tidigare varit mycket mer präglad av handeln och administrationen än vad den nu är. Industrien och särskilt metallindustrien har växt upp under de senaste för att inte säga det senaste årtiondet.

Flera ganska stora handelsorter ligga på slätten, centralpunkter för de omkringliggande jordbruksbygder och förmedlare mellan dem och andra delar av landet. Vadstena, Skänninge, Mjölby och Söderköping höra till denna kategori. Utpräglade små centra för smärre slättbygder äro bland andra Tjällmo och Odensbacken, den senare i kvismaredalen nära Hjälmarén.

Vissa som handelsorter betecknade platser skulle med en finare gradering ha klassificerats som kommunikationsorter. Hit höra bland andra de små järnvägs- eller kanalorterna Kimstad och Norsholm men framför allt järnvägsknutpunkterna Hallsberg och Flen samt hamn- och järnvägsorten Oxelösund. I det senare samhället har trafikläget givit upphov till betydande industri, såväl ett järnverk som ett glasbruk, baserade på importerade kol, men denna industri är icke grundförutsättningen för orten.

De mångsidiga industriorterna, som starkt påminna om handelsorterna och

Fig. 7. (motstående sida). Ekonomisk-geografisk översiktskarta. Grå kvadrat = en kvadratkilometer åker enligt Anrick, Karta över Sveriges åkerareal; svart klot = handelsort; blått klot = mångsidig industriort; rött klot = metallindustriort; gult klot = träindustriort; orangefärgat klot = metall- och träindustriort; lila klot = övrig industriort. Svart dubbellinje = järnväg; svart enkellinje = riks- eller länshuvudväg; blå linje = farled; röd linje = läns- eller häradsgräns; gul linje = jordbruksområdesgräns.

som många gånger icke kunna klart avgränsas från dem, äro inom området främst representerade av Norrköping och Örebro. Norrköpings läge vid anse- nliga vattenfall i Motala ström är särdeles lämpligt ur industriell synpunkt. Sta- den har också ett ypperligt transportgeografiskt läge med avseende på massgods, med en hamn vid en djupt i landet inträngande vik. Den har därtill ett bety- dande omland, utkonkurrerande Linköping i den östra och nordöstra delen av Östergötland, detta icke minst medelst Norra Östergötlands Järnväg samt Vik- bolands- och Valdemarsviksbanorna.

I mellersta Sverige, med centrum i Bergslagen, ligger ett område vars tätorter till alldeles övervägande delen ha gruvdrift, järnhantering och metallbearbetning som kännemärken. Dessa orter äro oftast belägna i skogsbygderna, bundna till vattenkraft, malm och skogarnas träkol. I kartans övre hälft återfinnas flera sådana metallindustriorter, och hela området kan betecknas som en sydlig utlö- pare till de mellansvenska bergslagerna. Tidigare förekom här en vittspridd järnhantering i anslutning till malm- och skogstillgångarna. Kvar stå ännu Mo- tala Verkstad och Boxholm som de sydligaste mellansvenska järnverken.

Liksom Bergslagen får sin särprägel av gruv- och metallindustrier av olika slag, utmärkas stora delar av det sydsvenska höglandet av träindustriorter, strödda över skogsbygderna. Detta träindustridistrikt når knappast in över kartområdet. Flera träindustriorter, delvis kombinerade trä- och metallindustri- orter, förekomma emellertid. De största av dem äro Ätvidaberg och Skärblacka— Ljusfors, den förra en kombinerad ort, som tidigare burits upp av de nämnda koppargruvorna, den senare en pappersindustriort, som tillgodogör sig stora vir- keskvantiteter från vidsträckta skogar icke blott inom Östergötland utan även inom längre bort belägna landsdelar, ja till och med Norrland.

De olika bygderna och orterna och deras näringsliv knyts samman av kom- munikationslederna. På kartan äro trafikerade vattenleder, järnvägar och stora landsvägar, närmare bestämt rikshuvudvägar och länshuvudvägar, inlagda. I stort sett kan man säga att såväl järnvägar som landsvägar äro glesa i södra Östergötland, täta på östgötsläppen, glesa i skogsbygderna norr därom och återigen relativt täta i det södermanländska sjöområdet och på närkesläppen. Detta är i huvudsaklig överensstämmelse med befolkningens fördelning.

Man bör också observera i huru hög grad kommunikationslederna bestämts av de topografiska förhållandena. Det sydsvenska höglandets nordliga rand-



Fig. 8. Glans kalkbruk, som utnyttjar urkalksten. Järnvägen är dragen utmed förkastningsbranten, som också bildar gränsen mellan slättbygden och skogsbygden i Östergötland. Foto Öierud, Finspong.

område, den i det föregående omtalade brottzonen med dess starkt brutna topografi, har få järnvägar och landsvägar; här ligga trakter, som ha längre till järnväg än vad man annars finner i södra och mellersta Sverige. I kustlandet ha trafiklederna en utpräglad nordväst—sydostlig sträckning i överensstämmelse med terrängens huvudriktning. Topografien är här ett svårt hinder för vägbyggnader med andra huvudriktningar än den nämnda. I kustlandet från Bråviken till Kalmarslätten saknas också en långsgående järnväg, en betydande nackdel för näringslivet icke blott i dessa trakter utan även i södra Kalmar län och i östra Blekinge.

Såväl järnvägar som landsvägar söka sig även i andra delar av området fram efter dalarna. Stambanan söder ut från Linköping—Mjölby går sålunda fram i Svartåns dalgång. Banan Linköping—Vimmerby är på liknande sätt bunden till Stångåns vattensystem. Järnvägen norr ut från Motala söker sig fram genom Godegårdsdalen. På denna bana bör man observera det skarpa

knäet strax söder om Hallsberg, framtvingat av hallsbergsförkastningen, som man icke kunnat forcera frontalt. Norra Östergötlands Järnväg liksom den i samma sträckning löpande landsvägen följer från Pålsboda och söder ut ungefärligen till länsgränsen en rullstensås. I Östergötland faller den så in i Finspongsåns dalgång och följer sedan den förkastningsbrant, som på västra sidan begränsar sjön Glan, ned på slättlandet vid Norrköping. Järnvägslinjerna Norrköping—Katrineholm och Norrköping—Nyköping utnyttja Simonstorpsdalen samt Kilaåns dalgång.

De på kartan markerade gränserna tjäna huvudsakligen orienteringen och äro därför icke av direkt intresse. I motsats mot det i det föregående skildrade kartinnehållet äro de ju också abstrakta. Man bör emellertid lägga märke till gränserna för jordbruksområdena, huru de ansluta sig till åkertätheten och topografien, samt till länsgränserna. Det är påtagligt hur Östergötlands gränser dragits genom de glesast bebodda skogstrakterna. Det är skogarna som sedan gammalt skilt de olika bygderna åt. Så är det t. ex. Kolmården som bestämt gränsen mellan Östergötland och Södermanland, ej Bråviken. Det skiljande momentet har ej varit vattnet utan skogen.

TRAFIKOMRÅDEN.

Med en järnvägs trafikområde avses här det område inom vilket man vid behov av järnvägstransport företrädesvis använder sig av järnvägen i fråga. Det är icke möjligt att med exakthet fastställa ett dylikt områdes gränser, något som antydes redan av den gjorda definitionen. Människor kunna ge företräde åt än det ena, än det andra av de mest olika motiv. Därtill kommer att ett och samma motiv, t. ex. billigaste transport till järnvägsstation, med olika årstider kan verka i olika riktning. I vinterföre kan sålunda för en plats en järnvägsstation ligga lättast tillgänglig, i sommarföre en annan. Man måste också räkna med åt vilket håll en viss transport skall gå. I många fall, ja vanligen, innebär det en fördel att använda en järnväg vid transport åt ett håll och en annan järnväg vid transport åt ett annat. Även varornas art spelar naturligtvis en stor roll vid val av transportvägar.

Även om det alltså knappast går att med exakthet avgränsa trafikområden, finns det dock möjlighet att göra det med det ungefärligen riktiga som mål. Två

tillvägagångssätt kunna därvid användas, ett teoretiskt och ett erfarenhetsmässigt. Båda dessa ha här prövats.

Om man har att göra med två järnvägar, som äro dragna i närheten av varandra, kan man, om man har goda kartor till sitt förfogande, ganska lätt mäta ut vilka områden som ha kortast väg till station vid den ena eller den andra järnvägen. Med användande av generalstabskartan har denna metod tillämpats för att få fram de båda järnvägarnas teoretiska trafikområden. Avstånden till järnvägsstationerna ha därvid mätts efter landsvägarna samt, där landsväg saknas, med hänsyn till terrängens beskaffenhet. På kartan fig. 9 äro gränserna för de teoretiska trafikområdena angivna med streckade linjer.

Erfarenhetsmässigt kunna också trafikområdena i förevarande fall med lätthet bestämmas, detta tack vare den intima kännedom om dem, som trafikombudet B. Franzén besitter. Områdenas gränser enligt hans uppfattning anges av de punkterade linjerna på kartan.

Överensstämmelsen mellan de teoretiska och erfarenhetsmässiga trafikområdena är god. Det är endast på ett fåtal ställen, som man finner avvikelser. I fråga om Norra Östergötlands Järnväg finnas i norra Närke sådana avvikelser i Kumla och Stora Mellösa kommuner, där det erfarenhetsmässiga trafikområdet går utanför det teoretiska, i Kumla fram till samhällena Yxhult och Kvarntorp och i Stora Mellösa fram till Hjälmarens strandlinje.

I Tjällmo i Östergötland går också det verkliga trafikområdet utanför det teoretiska. Det senare är sannolikt för snävt begränsat, beroende på att man vid dragandet av den teoretiska gränsen underskattat topografiens hindrande inverkan, framför allt mot väster men även mot söder. I Vånga socken, norr om Roxen, och i Risinge socken, norr om Glan, är det erfarenhetsmässiga trafikområdet däremot mindre än det teoretiska, vilket torde sammanhålla med en övermäktig konkurrens från biltrafiken och Statens Järnvägar.

I fråga om Mellersta Östergötlands Järnvägar är det endast på ett ställe, som de teoretiska och erfarenhetsmässiga trafikområdena skilja sig nämnvärt från varandra, nämligen i trakterna omedelbart norr om Boren och Roxen. I dessa trakter, där ej heller Norra Östergötlands Järnväg kunnat göra sig gällande, tycks all trafik gå antingen med bilar eller på kanalen.

Det vore naturligtvis önskvärt att vid beskrivningen av näringslivet inom trafikområdena kunna hålla sig antingen till de teoretiska eller till de erfarenhets-

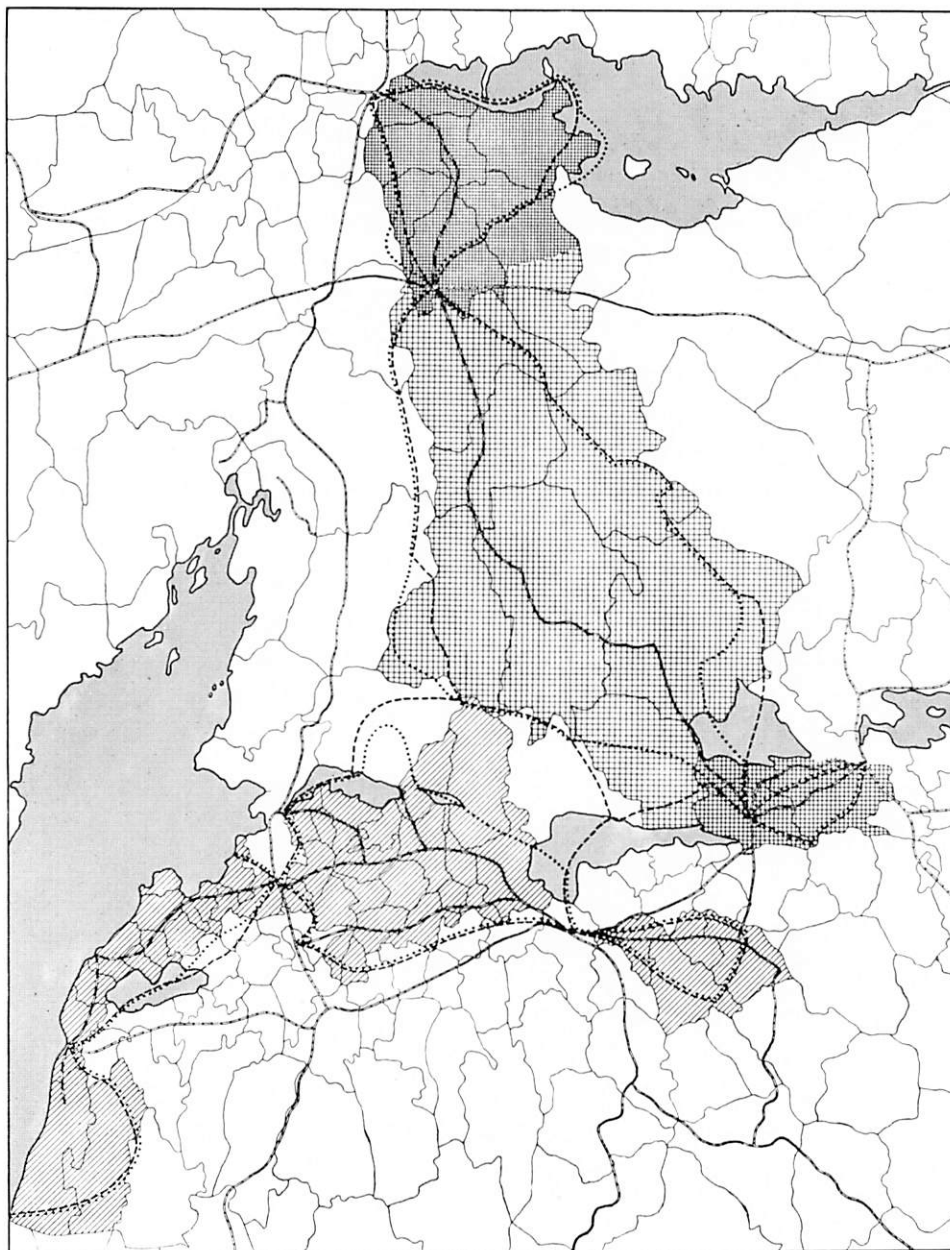


Fig. 9. Trafikområdena. Med rutning visas Norra Östergötlands Järnvägars Trafikområde, uppdelat i slättbygden Örebro—Pålsboda, skogsbygden Pålsboda—Kimstad och slättbygden vid Norrköping. Med sträckning visas Mellersta Östergötlands Järnvägars Trafikområde. Streckad linje anger teoretisk trafikområdesgräns medan prickad anger erfarenhetsmässig trafikområdesgräns enligt Franzén.

mässiga gränserna. Detta är emellertid ej möjligt på grund av att det tillgängliga siffermaterialet hänför sig till kommunerna som minsta redovisningsområden; gränserna för trafikområdena måste dragas i kommungränser. Detta är gjort på trafikområdeskartan fig. 9, där de medtagna kommunerna skuggats, med rutning i det ena området och streckning i det andra. De sålunda markerade trafikområdena skilja sig på många ställen från de teoretiska och erfarenhetsmässiga, men i stort sett kan man nog säga att skiljaktigheterna taga ut varandra; på ett ställe har tagits med för mycket, på ett annat för litet och slutsumman blir ungefärligen riktig. I trakten av Pålsboda ha emellertid ganska stora områden kommit med, som rätteligen borde ha uteslutits. Särskilt gäller detta den mellersta och södra delen av Askers kommun, som medräknats därför att dess tätbefolkade nordliga del är av stor betydelse för järnvägstrafiken. Ett par tätorter inom kommunen, Breven och Kilsmo, som icke ha något med järnvägen att göra, ha dock kunnat uteslutas.

Norra Östergötlands Järnväg

TRAFIKEN OCH TRAFIKUTVECKLINGEN.

På en järnväg transporteras många olika ting, och det är därför icke alldeles lätt att ge en riktig bild av trafiken. Därtill komma ständiga förändringar. Det ena året är icke det andra likt, och om man vill ha mer än en tillfälligt giltig bild, måste man även taga hänsyn härtill. Det bästa sättet att på ett litet utrymme ge en uppfattning om trafiken, synes vara att med kartogrammets hjälp åskådliggöra förhållandena ett visst år och att till denna skildring foga beskrivningen av förändringarna i tiden.

År 1937 tedde sig *persontrafikens* intensitet så som fig. 10 visar. Antalet resande under året symboliseras av den skuggade ytan. Ett stort resandeantal betecknas med en bred yta och ett litet med en smal, enligt teckenskalan. Resande i riktning från söder mot norr ha avsatts på vänstra sidan av järnvägslinjen och resande i motsatt riktning på den högra enligt pilarna på figuren. Man kan också uttrycka detta så att man har resandeantalet markerat till vänster om sig, om man tänker sig att man reser i den ena eller den andra riktningen.

Det första som faller i ögonen när man ser på bilden är att resandeantalet är minst på mitten av banan och störst i dess nordliga och sydliga delar. Människorna söka sig uppenbarligen i norr mot Örebro och i söder mot Norrköping. Mitt emellan dessa städer, mellan stationerna Hjortkvarn och Skönnarbo, ligger något som skulle kunna betecknas som en trafikens vattendelare, och denna sammanfaller med länsgränsen liksom med landskapsgränsen mellan Östergötland och Närke.

Norrköping har en livlig persontrafik över både västra och östra stationen, en trafik som främst härrör ur stadens ställning som handelscentrum. Detta framgår bl. a. av en detalj i biljettförsäljningen; det säljes dubbelt så många tur- och returbiljetter till Norrköping från banans övriga stationer som från Norrköping, 33 000 mot 17 000.

Kimstad framträder starkt i trafikdiagrammet, en avspegling av platsens egenskap av bytesstation till Statens Järnvägar. De viktigaste stationerna vid denna del av banan äro annars Skärblacka med Ljusfors och Finspong, vilka ju också äro de stora industriorterna.

Bandelen mellan Finspong och Pålsboda går genom ganska folkfattiga trakter,

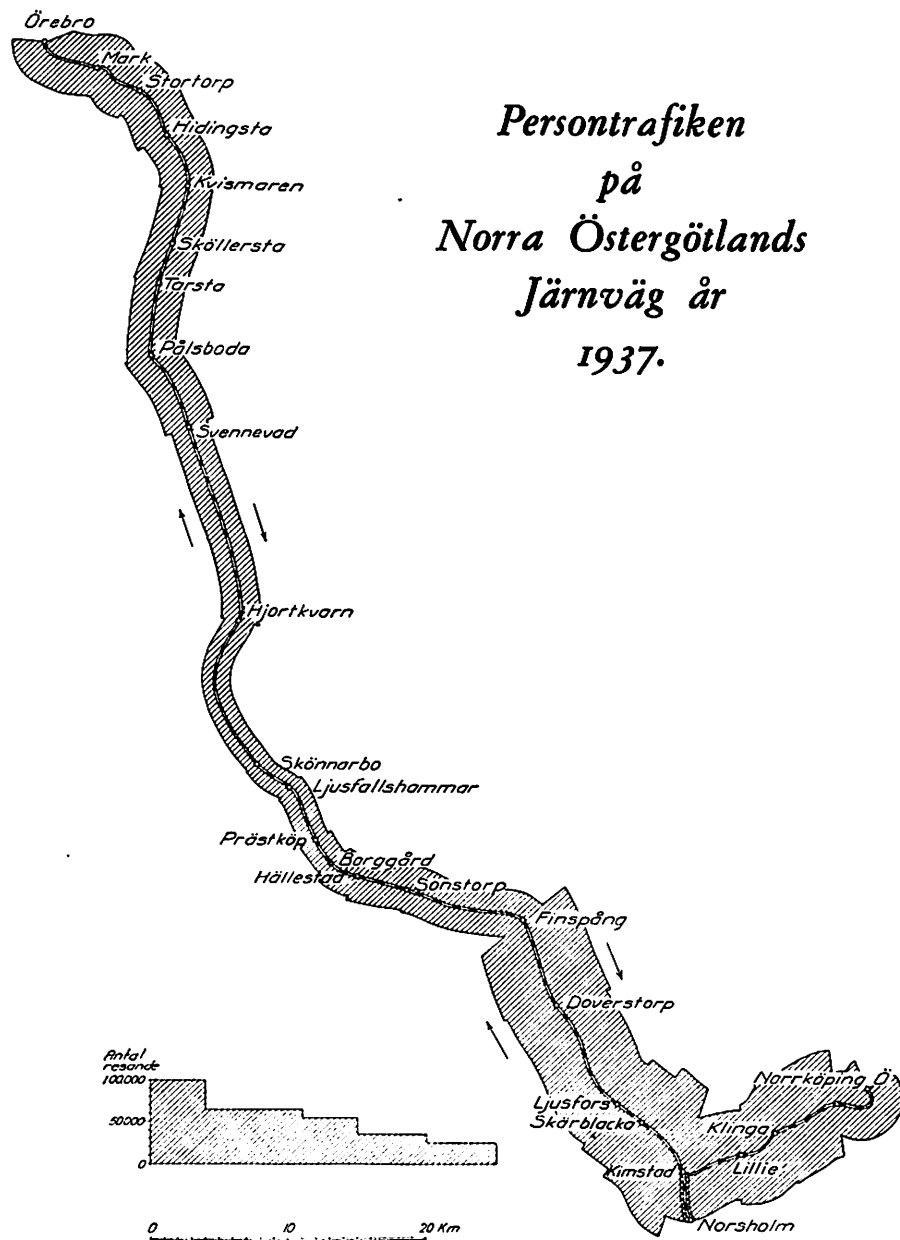


Fig. 10. Persontrafiken på Norra Östergötlands Järnväg år 1937.

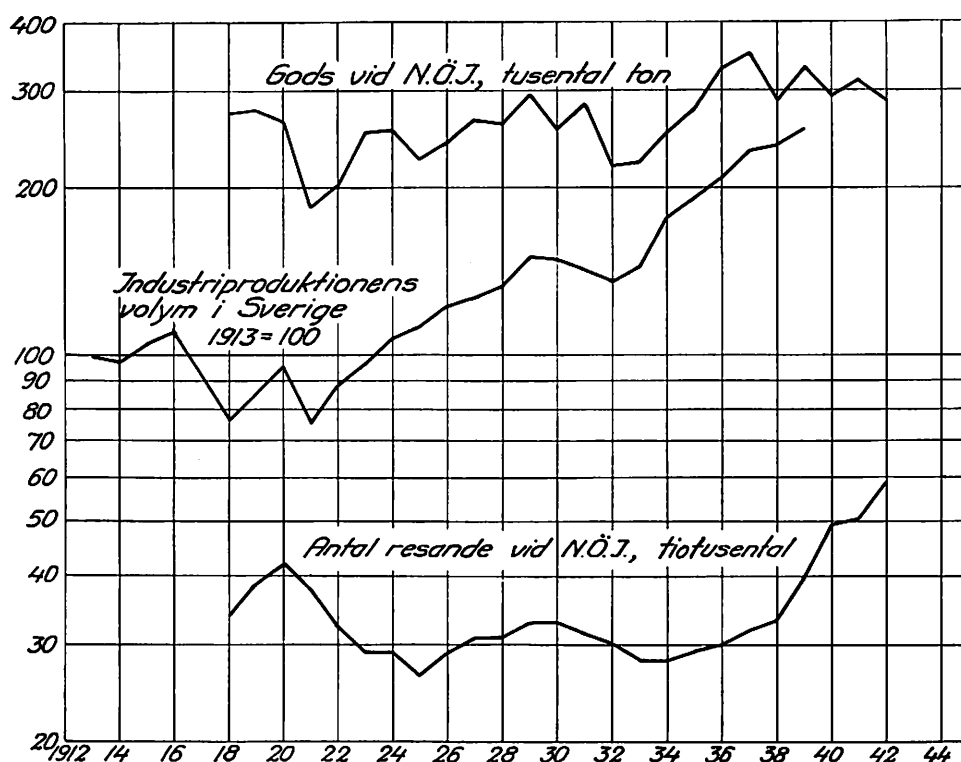


Fig. 11. Gods- och resandetrafiken vid Norra Östergötlands Järnväg 1918—1942, samt den svenska industriproduktionens volym 1913—1939.

något som framgår av kartan över befolkningsfördelningen. Den har ej heller någon större persontrafik. Pålsboda kan i betydelse som övergångsstation till Statens Järnvägar icke alls mäta sig med Kimstad. Trakterna norr om Pålsboda äro i sin trafik utpräglad vända mot Örebro.

Av den understa kurvan på fig. 11, som visar antalet resande 1918—1943, får man en uppfattning om persontrafikens förändringar. Bildens övriga två kurvor visa den svenska industriproduktionens volym och godstrafikens utveckling på järnvägen.

År 1920, under den kortvariga högkonjunkturen efter förra kriget, var resandeantalet mycket stort, ej mindre än 420 000. Därefter sjönk det snabbt till minimisiffran 265 000 år 1925. Denna nedgång får till en början sin förklaring i de dåliga tiderna, därefter sannolikt i den allt starkare konkurrensen

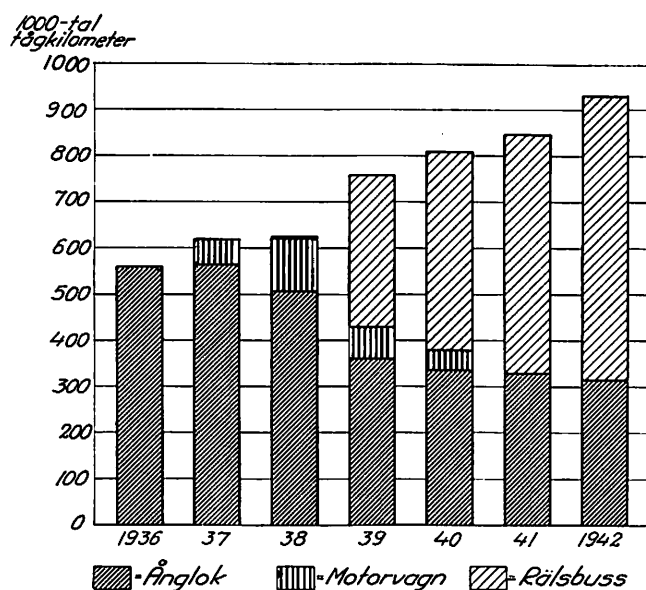


Fig. 12. Tillrygglagda tågkilometer med ånglok, motorvagn och rälsbuss vid Norra Östergötlands Järnväg 1936—1942.

från bilarna. En återhämtning sker emellertid, som kulminerar under högkonjunkturen 1929—1930. Konjunkturförbättringens positiva verkningar på resandefrekvensen övervinna under dessa år bilkonkurrensens negativa. Krisen i början av 1930-talet medförde en ny stark tillbakagång i resandetalet, som sjönk till 280 000 åren 1933 och 1934. Efter dessa år kom en lugn återhämtning, som från och med 1939 övergick i en mycket snabb stegring. Under den sista tiden har resandetalet varit högre än någonsin förut.

En betydande del av de senaste årens mycket höga resandefrekvens får naturligtvis sin förklaring i krigstidsförhållandena, högkonjunkturen, militärresorna och restriktionerna på biltrafiken. Man kan emellertid med ganska stor säkerhet påstå att rälsbussarna, som togos i bruk år 1939, också starkt bidragit till ökningen. Denna satte ju in redan år 1939 och då kunna inskränkningarna i biltrafiken och krigstidsförhållandena i övrigt knappast ha påverkat trafiken i någon större grad. Den ökade användningen av rälsbussar framgår av diagrammet över tillrygglagda tågkilometer med ånglok, motorvagnar och rälsbussar, fig. 12.

Godstrafiken är under normala tider av mycket större betydelse för Norra Östergötlands Järnväg än persontrafiken. Inkomsten av godstrafiken har sålunda i allmänhet uppgått till tre fjärdedelar eller fyra femtedelar av hela trafikinkomsten. Inom godstrafiken dominerar vagnslastgodset, som vanligen utgör dryga nittio procent av hela den transporterade godsmängden.

Vagnslastgodstrafikens intensitet är mycket olika på olika delar av banan. Detta framgår av fig. 13, som visar de transporterade mängderna i båda riktningarna på samma sätt som persontrafiken åskådliggjorts på fig. 10. Två huvuddrag komma omedelbart fram, båda kontrasterande mot bilden av persontrafiken. Godstrafiken är visserligen liksom persontrafiken störst i banans sydligaste del, men den avtar mer och mer ju längre man kommer mot norr för att nå sina lägsta siffror i närheten av Örebro. Den är därtill olikstor i de båda riktningarna. Särskilt framträder detta mellan Norrköping och Skärblacka, där godsmängderna mot Skärblacka äro vida större än i motsatt riktning, samt på sträckan omedelbart norr om Finspong, där förhållandet är det motsatta. För att få förklaringen till den totalbild, som godstrafiken sålunda ger, är det uppenbarligen nödvändigt att undersöka dess sammansättning.

I fig. 14 och 15 redovisas godstrafikens huvudsakliga sammansättning, sådan den kan utläsas ur de olika stationernas lastade och lossade godskvantiteter år 1937. På kartan till vänster anges för varje station det avgående godset, uppdelat i grupper enligt bildens teckenförklaring, och på kartan till höger anges på motsvarande sätt det ankommande godset. Gods som är avsänt från någon station enligt den vänstra kartan återfinnes sålunda någonstades på den högra som ankommet gods. De olika kvantiteterna äro representerade av ytproportionella cirklar eller cirkelsektorer och kunna avläsas med hjälp av cirkelskalan. I den efterföljande skildringen av näringslivet blir det anledning att diskutera åtskilliga av kartogrammens enskildheter; här skola därför endast huvuddragen framhävas.

Från Norrköping sändes 1937 totalt 143 000 ton. Den största posten är stenkol, markerat med svart, vilket enligt kartan till höger går huvudsakligen till Norsholm, Skärblacka, Ljusfors och Finspong. Kolet till Norsholm föres därifrån vidare på Mellersta Östergötlands Järnväg till olika orter inom dess trafikområde, medan kolet till de övriga omnämnda orterna huvudsakligen förbrukas i deras industrier. Små kvantiteter gå också till orterna utefter banans nordliga del, ända upp till Hidingsta.

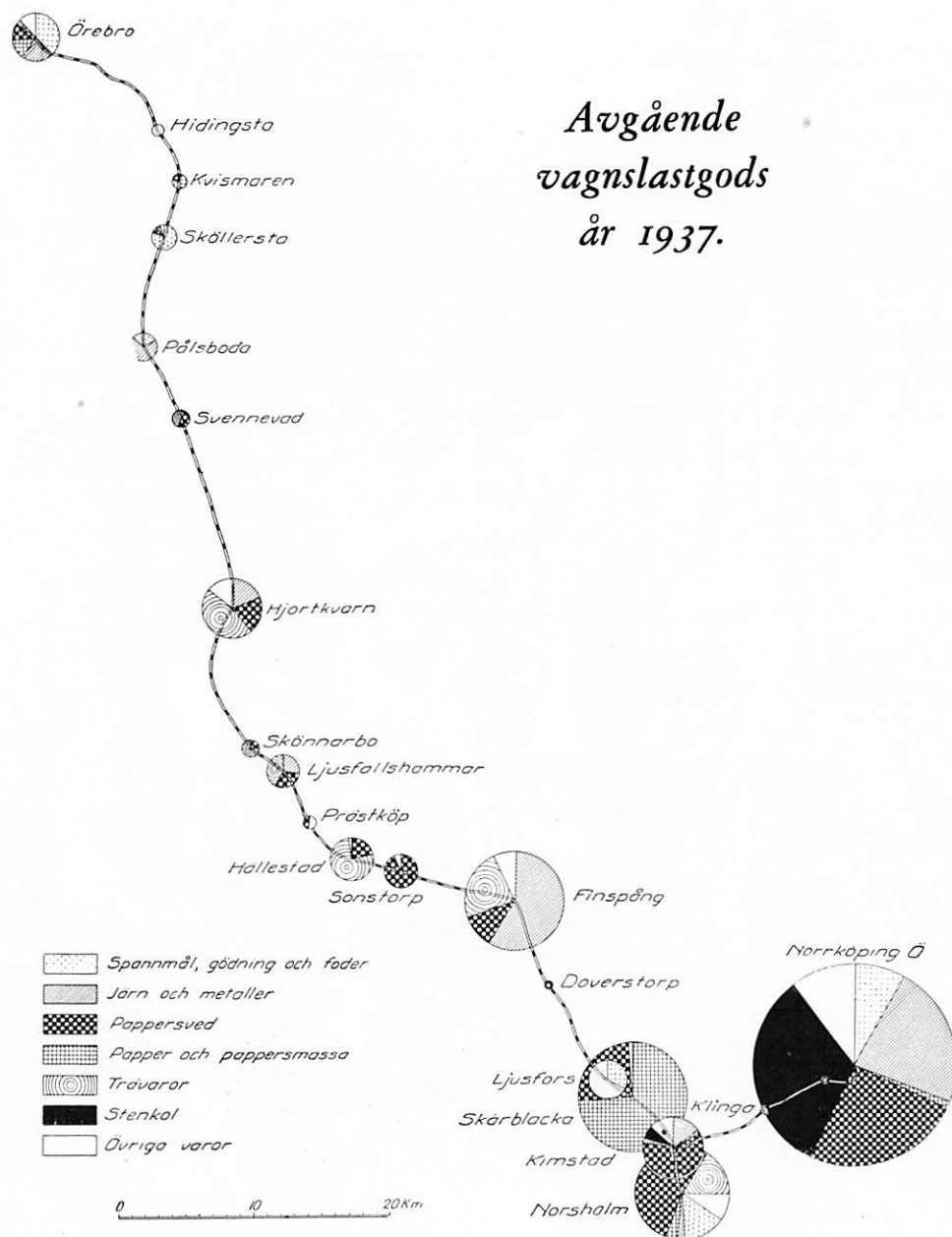


Fig. 14. Avgående vagnslastgods. För teckenskala se motstående sida.

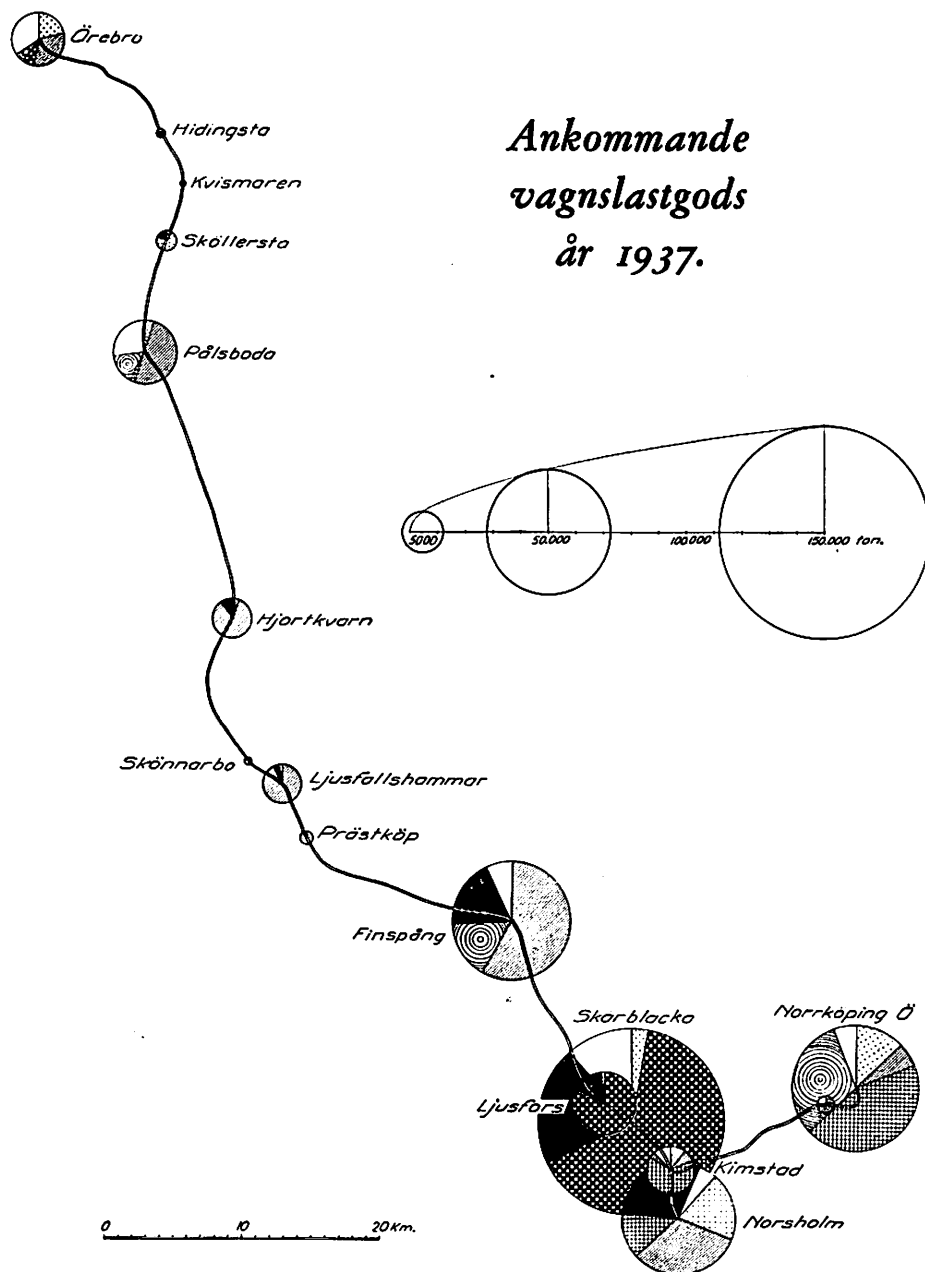


Fig. 15. Ankommande vagnslastgods. För teckenförklaring se motstående sida.

Pappersveden, markerad med schackbrädsrutning, är den näst största posten i det från Norrköping avsända godset. Den kommer medelst havsflottning från Norrland och sändes till cellulosaindustrien i Skärblacka-Ljusfors. Många andra stationer sända också pappersved till Skärblacka. De viktigaste äro Norsholm, över vilken transportererna från skogsbygderna kring Norsholm—Västervik—Hultsfreds Järnväg gå, och Kimstad som förmedlar transportererna från Statens Järnvägar. Mycket pappersved kommer också från de olika stationerna i norra Östergötlands och södra Närke skogsbygder. Papper skickas huvudsakligen från Skärblacka till Norrköping för export men även till Norsholm för omlastning till fartyg på kanalen. Trävaror, markerade med årsringar, söka sig från stationerna i skogstrakterna och tas emot i Finspong och Norrköping. Från Norrköpings hamn äger en icke obetydlig export rum.

Järn och metaller beröra ett flertal stationer. Gruppen är emellertid för heterogen för att man med utgångspunkt endast från diagrammen med behållning skall kunna diskutera den. Norrköpings betydelse som avsändare och Finspongs som såväl avsändare som mottagare bör emellertid observeras.

Transporterna av spannmål, konstgödsel och foder gå slutligen till största delen över Norrköping och Norsholm, varvid fördelningen i huvuddrag är sådan att konstgödsel kommer in över Norrköpings hamn och föres väster ut till östgötasläkten, medan spannmålen går i motsatt riktning till Norrköpings kvarnindustri.

Som förut sagts förändrar sig trafiken från år till år. Hur godstrafikmängderna skiftat framgår av den översta kurvan på fig. 11. Strax efter förra kriget var trafiken stor. I krisen 1921 sjönk den våldsamt, från omkring 270 till 180 tusen ton. Tjugotalet kännetecknades i övrigt av en sakta uppgång, avbruten av krisen i början av trettioalet, som avtecknar sig starkt i diagrammet. En snabb uppgång noteras därefter till rekordåret 1937. Under de sista åren ha trafiksiffrorna varit höga.

Det är av intresse att jämföra godstrafikkurvan med kurvan för den svenska industriproduktionens volym. De största posterna i godstrafiken äro ju industriråvaror och fabrikat från banans industriorter, stenkol, massaved, pappersmassa, järn och metaller. Det visar sig också att godstrafiken på kortare sikt varierar någorlunda i takt med industriproduktionen i landet i dess helhet. Om man ser på långtidsutvecklingen har emellertid godstrafiken på banan ingalunda ut-

vidgats i samma takt som landets industriproduktion. Det är endast under några få år på trettioalet, som de båda kurvorna löpa parallellt. Härav får man dock icke draga den slutsatsen, att industriutvecklingen varit särskilt långsam inom trafikområdet. Lastbilarna ha nämligen övertagit en del av transportarbetet, något som bland annat kommer till uttryck i kurvan över motorfordonens antal i Östergötlands län, fig. 31.

Trafikförhållandena på Norra Östergötlands järnväg äro sådana, att man kan karakterisera banan som en ganska utpräglad industrijärnväg, som förbinder ett vidsträckt men förhållandevis folkfattigt område med en särskilt för massgods utmärkt belägen hamn.

NÄRINGSLIVET.

Det går icke att med framgång beskriva näringslivet inom ett med avseende på naturförhållandena så heterogent område som det här aktuella trafikområdet om man icke delar upp det i delområden. Inom dessa områden måste man också, som förut sagts, skilja mellan den egentliga landsbygden och tätorterna.

Delområdena ge sig av sig själva om man beaktar de naturgeografiska huvudragen. Från norr till söder utskiljas:

1. Slättbygden Örebro—Pålsboda, vars södra gräns drages där skogslandskapet börjar vid de förut omtalade öst-västliga förkastningarna, där ett nederbördsrikare område tar vid, där silurgrunden med dess gynnsamma jordmån tar slut, och där den officiella statistikens gräns för tvenne jordbruksområden är dragen.
2. Skogsbygden avgränsas i söder ungefärligen där slättområdet i Östergötland börjar vid liknande förkastningslinjer som bestämt områdets nordliga gräns, där en nederbördsgräns mot ett regnfattigare område går och där också en jordbruksområdesgräns är dragen.
3. Slättbygden vid Norrköping.

Dessa tre områden äro på kartan fig. 9 markerade med olika täta rutningar.

Slättbygden Örebro—Pålsboda.

Den nordligaste delen av järnvägen går genom ett landskap som är tätt uppodlat. En mycket stor del av åkerarealen, omkring 7 700 hektar eller 36 procent



Fig. 16. Kvismareslätten från Norrbyås kyrka, vunnen för odlingen genom sjösänkningen 1877—1887. Foto Sam. Lindskog, Örebro.

av områdets odlade yta, har tidigare varit sjöbotten eller försumpad mark, som vanns för odlingen genom Kvismarens sänkning 1877—1887.

Som i allmänhet i tätt uppodlade trakter är landsbygdsbefolkningen talrik med en ganska hög folktäthet, 24 människor per kvadratkilometer. Detta framgår även av befolkningskartan fig. 5, vilken också visar ett drag, som kan vara värt att lägga märke till, nämligen det ganska stora, folktomma och av kommungränser övertvärade området på just de ytor, där en gång Kvismaren och de försumpade markerna lågo, skiljande de olika socknarna åt. De upptagas nu av åkrar, medan bebyggelsen i ännu högre grad här än annorstädes på landsbygden undviker de bästa odlingsmarkerna, samtidigt som den uppsöker de något högre belägna platserna.

Om man ser på den egentliga landsbygdsbefolkningens numerära utveckling från början av förra seklet, sådan den beräknats och åskådliggjorts i den nedersta kurvan på fig. 17, finner man att den ökades oavbrutet under hela 1800-talet och att den sjunkit hastigt under innevarande århundrade, särskilt under de senaste åren. Folkmängden var densamma år 1820 som 1940. Kurvan återspeglar en utveckling som är vanlig på den egentliga landsbygden i mellersta Sverige, dock

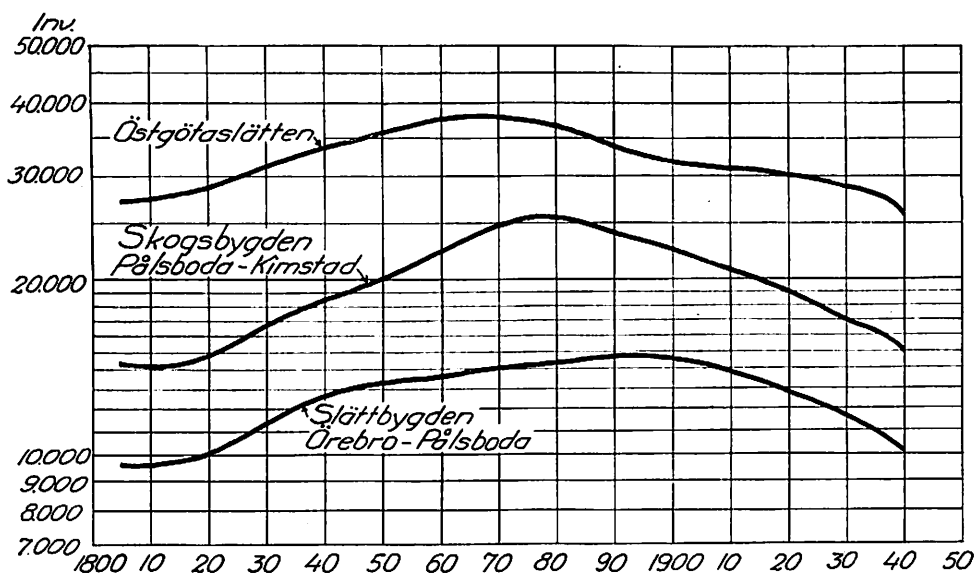


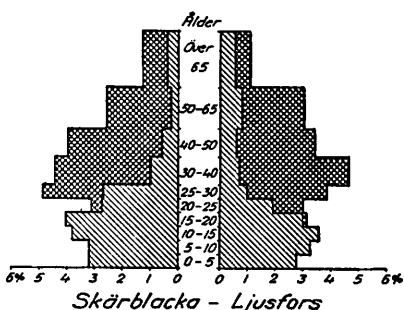
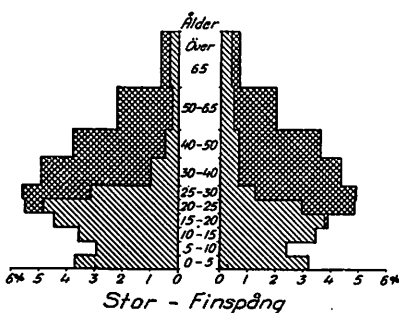
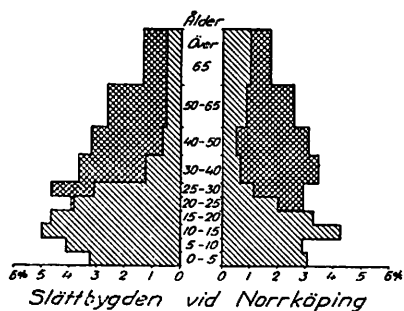
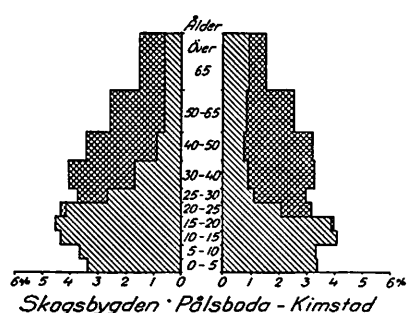
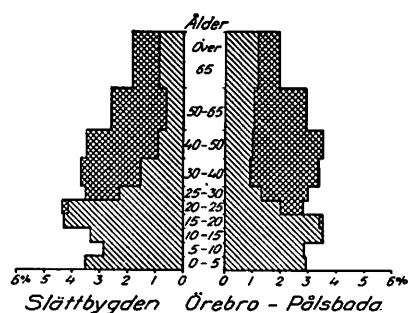
Fig. 17. Folkmängdsutvecklingen 1805—1940 på den egentliga landsbygden på östgötaslätten, i skogsbygden Pålsboda—Kimstad och slättbygden Örebro—Pålsboda.

med en av de lokala förhållandena betingad skillnad. Vändpunkten i befolkningsutvecklingen inträffar mestadels redan år 1880, här icke förrän vid sekelskiftet. Orsaken är det ovan omtalade stora torrlägningsföretaget med nytillkomna arbetstillfällen vid dess genomförande samt ökat arbetskraftsbehov genom de nyskapade åkerarealerna.

Det är emellertid icke endast befolkningens antal, som är av intresse. Det är också av betydelse att veta om människorna äro unga eller gamla, huru många männen äro och kvinnorna och om de äro gifta eller ogifta. Alla dessa förhållanden redovisas lämpligen med en s. k. befolkningspyramid.

På fig. 18, bilden längst upp till vänster, ha männen inom områdets landsbygd år 1940 avsatts till vänster och kvinnorna till höger. Det understa lagret betecknar 0—5-åringar, det därovan liggande 5—10-åringar o. s. v. enligt siffrorna i figurens mitt. Man kan på bilden avläsa till exempel att 3,5 procent av områdets hela befolkning var gossar i åldern 0—5 år, 2,9 procent flickor i samma ålder och så vidare. Av de rutade ytorna framgår huru stora delar av de olika åldersklasserna, som levde i äktenskap.

Figurer av den här visade typen pläga, som nyss antytts, kallas befolknings-



I varje figur äro männen avsatta till vänster och kvinnorna till höger. Fem-årsklassernas storlek (i högre åldrar tio- och femtonårsklassernas) anges av "trappstegen" i figurerna. Streckning betecknar ogifta, rutning gifta.

Fig. 18. Befolkningens ålder-, köns- och civilståndsfördelning i Norra Östergötlands Järnvägs tre landsbygdskdistrikt och i två av dess tätorter.

pyramider, detta därför att de, när de representera befolkningar, som befinna sig i jämvikt eller naturlig tillväxt, ha formen av en pyramid. I dylika är nämligen den yngsta årsklassen talrikast representerad och de äldre årsklassernas medlemmar äro med tilltagande ålder färre och färre till antalet på grund av dödsfall.

Den här visade befolkningsbilden gör knappast skäl för beteckningen pyramid. Den är jämbred från basen uppåt till och med åldersklassen 40—50 år, ja årsklasserna i 40—50-årsåldern äro i genomsnitt talrikare representerade än årsklasserna under 5 år. Om man gör tankeexperimentet att sätta upp ett stängsel omkring området så att ingen kan flytta in eller ut ur detsamma, men att i övrigt befolkningen lever som vanligt, och om man tänker sig att den nuvarande dödligheten förblir oförändrad, kommer antalet personer i åldern 40—50 år att i nästa generation vara kanske en fjärdedel mindre än det är nu. Tankeexperimentet är för visso verklighetsfrämmande; man har icke anledning att tro att flyttningsströmmen från den egentliga landsbygden kommer att upphöra, och den slutsatsen måste dragas, att man har att vänta sig en mycket stark minskning i de arbetsföra åldrarna på landsbygden inom området. Samtidigt måste man vänta sig en betydande tillväxt i åldringarnas relativa antal allt eftersom de nu så talrika människorna i medelåldern komma upp i de högsta årsklasserna.

Också i ett annat avseende avviker figuren från pyramidformen. En pyramid plägar vara symmetrisk. Den här visade figuren är skev, icke upptill, ej heller nedtill, men på mitten. Män och kvinnor äro ungefär liktaliga i åldrarna över 40 och under 15 år, men däremellan, i åldrarna 15—40 år, äro kvinnorna undertaliga i förhållande till männen. På hundra män kom det sålunda bland 15—20-åringarna 81 kvinnor, bland 20—25-åringarna 64 kvinnor och bland 25—30-åringarna 83 kvinnor. I gruppen 30—40 år var det endast ett litet kvinnounderskott. Särskilt i de yngsta arbetsföra åldrarna och samtidigt i de för äktenskapsbildningen viktigaste åldrarna har ungdomen i stora skaror flyttat ifrån landsbygden och i synnerhet gäller detta flickorna.

Om man ser efter huru många som i de nämnda åldrarna leva i äktenskap, de rutade delarna av figuren, finner man att männen icke ha bildat familj i samma grad som i allmänhet i riket. Av 100 män i åldern 20—25 år levde endast 5 i äktenskap mot 9 i riket i dess helhet. Motsvarande siffror för åldern 25—30 år voro 34 och 40. Det förefaller i förstone helt naturligt att äktenskapsprocenten bland de unga männen är låg; flickorna äro ju undertaliga. Denna förklaring duger emellertid ej, ty äktenskapsprocenten bland flickorna är också låg, något lägre än genomsnittet för riket. Den låga äktenskapsprocenten måste bero på att ungdomarna i alltför många fall icke kunna bilda familj med nu

gångse krav på livet. Detta i sin tur sammanhänger uppenbarligen med de tjänstmöjligheter och de framtidsutsikter, som erbjudas inom området.

Befolkningens näringsfång registreras i yrkesuppgifterna. År 1940 tedde sig dessa så som nedanstående tablå visar. Siffrorna äro vad den yrkesverksamma befolkningen beträffar åskådliggjorda i det första diagrammet på fig 19, uppgjort på samma sätt som tätortsdiagrammen i fig. 6.

Yrkesfördelningen på slättbygden Örebro—Pålsboda, den egentliga landsbygdsbefolkningen.

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Jordbruk, skogsbruk och fiske	Industri och hantverk	Samfärdsel	Handel	Allmän tjänst och fria yrken	Husligt arbete	Ospec. verksamhet	Summa
Hela befolkningen..	6 713	1 855	296	265	387	392	380	10 288
Den yrkesverksamma befolkningen	3 155	839	128	148	175	267	29	4 721

Jordbruket sysselsätter två tredjedelar av människorna; befolkningen är en jordbruksbefolkning i ett utpräglat jordbruksdistrikt. Industri och hantverk ha visserligen åtskilliga representanter, men dessa kunna antas i huvudsak arbeta för jordbruksbefolkningen. Det är snickare, smeder, skomakare och andra, som bygga eller reparera, och det är människor, vilka arbeta i småindustrier av olika slag. En del av dem kunna visserligen också tänkas vara bondsöner eller bonddöttrar, som arbeta i Örebro, men dessa kunna knappast vara talrika. De små grupper, som äro redovisade i kommunikationsväsende, handel och allmän tjänst, äro säkerligen också till stor del sysselsatta med arbeten i jordbruksbefolkningens tjänst. Detta gäller självfallet också det husliga arbetet, hembiträderna, som i flertalet fall arbeta i jordbrukarhemmen. Områdets näringsliv domineras alltså av jordbruket. Om detta blomstrar, då blomstrar bygden; om icke, då bli alla lidande.

Här är icke platsen att skildra jordbruket inom de olika områdena lika litet som produktionsprocesserna kunna skildras på tal om näringslivet inom de olika industriorterna. Vissa av dess grundförutsättningar måste emellertid framhållas.

Liksom varje annan näringsgren är jordbruket självfallet beroende av av-

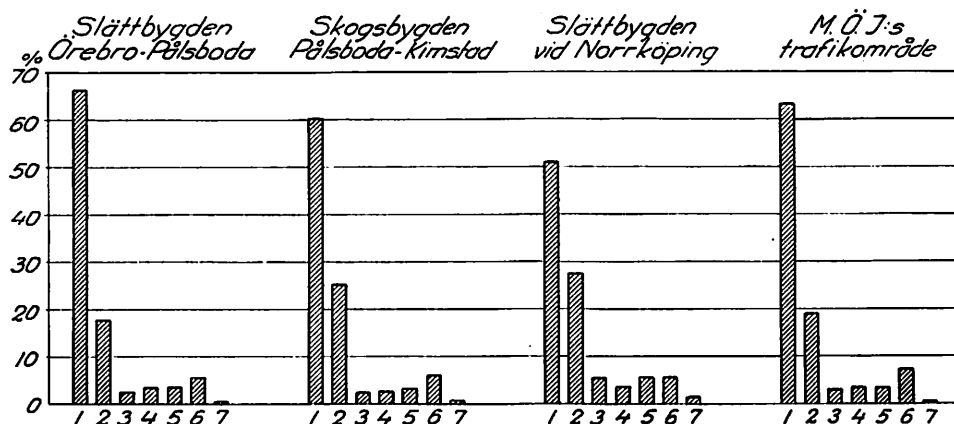


Fig. 19. Den yrkesverksamma landsbygdsbefolkningens procentuella fördelning på huvudgrupper av yrken. 1 = jordbruk, skogsbruk och fiske; 2 = industri och hantverk; 3 = samfärdsel; 4 = handel; 5 = allmän tjänst och fria yrken; 6 = husligt arbete; 7 = ospecificerad verksamhet.

sättningen av produkterna. Under tidigare år har Sverige varit långt ifrån självförsörjande med livsmedel, ett förhållande, som emellertid undan för undan avhjälppts. Från 1880 fram till slutet av 1930-talet stegrades sålunda det svenska jordbrukets avkastning i fråga om vegetabiliska produkter med omkring 60 % och i fråga om animaliska med icke mindre än 175 %. Samtidigt steg riksbefolkningen med 39 %. Även om konsumtionen kunde ökas per individ, steg produktionen snabbare än konsumtionen, och så småningom inträdde en allt allvarligare överproduktionskris för det svenska jordbruket. Det är bland annat mot bakgrunden av detta förhållande, som man måste se den ovan skildrade befolkningsutvecklingen på landsbygden. Näringsgrenar, som äro för produktionskraftiga i förhållande till efterfrågan, pläga sällan ge sina utövare en god bärning, i all synnerhet icke när de äro sammansatta av ett stort antal i förhållande till varandra självständigt opererande företagsenheter.

Vid en blick mot framtiden synes ej heller jordbrukets situation i det här berörda avseendet komma att förbättras, tvärt om. Man anser sig nämligen i vårt land kunna räkna med en pågående sekulär höjning av den totala jordbruksproduktionen med omkring en procent om året. Samtidigt har man att se fram mot en endast svag ökning av folkmängden, ja en stagnation eller en tillbakagång är kanske mest sannolik. Detta innebär att överproduktionen tro-

ligen blir ett allt mer svårbemästrat problem om icke hårda beskrningar göras. Med den svenska lönenivån och med de svenska agrara produktionsbetingelserna i övrigt synes nämligen en nämnvärd svensk export av livsmedel utesluten. Ej heller kan man gärna upphöra med rationaliseringen av jordbruket.

Vad som gäller generellt om Sverige behöver naturligtvis ej gälla dess olika delar i lika grad. Förhållandena skifta ju mycket från ort till ort, och den frågan måste besvaras, hurudana produktionsbetingelserna i övrigt äro i det här aktuella området, jordmånen, klimatet och brukningsdelarna.

Området vilar som tidigare sagts till största delen på kambro-silurisk grund, vilken givit den däröver liggande leran en viss kalkhalt. Det måste betecknas som bördigt och detta gäller i synnerhet den tredjedel av åkerarealen, som vanns för odlingen genom Kvismarens torrläggning. Under århundradenas lopp hade nämligen stora slammängder avsatts på de vattendränkta områdena och fruktbara jordar av förmultnad kärrtorv på lerbotten hade bildats.

Klimatet är också ganska gynnsamt ehuru nederbörden är i minsta laget. Just i kvismaredalen avhjälpes emellertid denna brist av att markerna ligga så lågt att grundvattnet gör sig starkt gällande, och de bästa skördar kunna här vinnas även under torra år.

Temperaturen har betydelse framför allt därför att den bestämmer brukningstidens längd. Denna är naturligtvis mycket olika i olika delar av Sverige, så stor som landets utsträckning är från söder till norr. I Skåne kan vårbruket börja redan i första hälften av april och arbetet med jorden behöver ej avbrytas förrän i slutet av december, då temperaturen går under noll grader och tjälen går i jorden. I Norrbotten äro motsvarande tidpunkter slutet av maj och mitten av oktober. Bondens effektiva arbetstid med jorden bestämmes av dessa förhållanden. I norra Sverige måste arbetet med jorden kompletteras med skogsarbete för att jordbruksbefolkningen skall få en någorlunda jämn sysselsättning året runt och därmed en hygglig årsinkomst, något som är nödvändigt, om icke arbetskraften skall lockas till andra förvärvskällor.

I det här aktuella området kan man räkna med att vårbruket tar sin början i slutet av april medan vintern kommer i mitten av november. Brukningstiden är alltså betydligt längre än i Norrbotten, ja den liknar mer de skånska förhållandena än de norrbottniska, men det är dock en ganska lång tid på vintern, minst fem månader, som arbetet med jorden måste ligga nere. Om man kan

Tabell 1. Landsbygsbefolkning och produktion inom olika delar av trafikområdena.

	Norra Östergötlands Järnvägs trafikområde				Mellersta Östergötlands Järnvägars trafikområde
	Slättbygden Örebro—Pålsboda	Skogsbygden Pålsboda—Kimstad	Slättbygden vid Norrköping	Hela området	
1. Landareal, hektar	43 393	152 180	8 702	204 275	108 812
2. Folkmängd på landsbygden 1940	10 288	15 286	1 525	27 099	25 833
3. Folktäthet (landsbygdsbor per kvkm)	24	10	18	13	24
4. Jordbruksbefolkning 1940	6 713	9 332	799	16 844	16 958
5. Yrkesutövare inom jordbruksbefolkningen 1940	3 155	3 964	313	7 432	6 945
6. Antal brukningsdelar 1937	1 636	1 781	99	3 516	2 743
7. Åker, hektar, 1937	21 416	22 736	2 828	46 980	54 366
8. Äng, hektar, 1937	1 965	6 204	601	8 770	11 727
9. Skog, hektar, 1937	15 262	99 691	4 445	119 398	31 889
10. Övrig mark, hektar, 1937	4 750	23 549	828	29 127	10 830
11. Per yrkesutövare inom jordbruksbefolkningen					
12. Åker, hektar	6,8	5,7	9,0	6,3	7,8
13. Äng, hektar	0,6	1,6	1,9	1,2	1,7
14. Skog, hektar	4,8	25,1	14,2	16,1	4,6
15. Per brukningsdel					
16. Åker, hektar	13,1	12,8	28,6	13,4	19,8
17. Äng, hektar	1,2	3,5	6,1	2,5	4,3
18. Skog, hektar	9,3	56,0	44,9	34,0	11,6
19. Jordbruksbefolkning	4,1	5,2	8,1	4,8	6,2
20. Yrkesutövare inom jordbruksbefolkningen	1,9	2,2	3,2	2,1	2,5

säga att jordmånen inom trafikområdet är god och klimatet gynnsamt ur växtlighetens synpunkt, måste man alltså även konstatera, att den begränsade brukningstiden är ett hinder för jordbruket. Arbetet med jorden måste kompletteras, om arbetskraften ej skall gå sysslös en stor del av året.

I tab. 1 anges några huvudsiffror angående landsbygdens näringsliv. Av siffrorna i tabellens sjunde och nionde rader får man besked om åkerns och

skogens ytor. På slättbygden Örebro—Pålsboda är det mer åker än skog. Relationen är icke idealisk, ty skogen är ej tillräcklig för att ge sommarens jordbruksarbetare sysselsättning under hela vintern, en svaghet i näringslivet, som detta område delar med många av de mellansvenska jordbruksbygderna.

Den svagaste punkten i jordbruket och därmed i hela denna landsbygds näringsliv ligger emellertid i jordens sönderstyckning i ett allt för stort antal allt för små brukningsdelar. Med ett genomsnitt av 13 hektar äro brukningsdelarna visserligen icke små i förhållande till vad som är vanligt i Sverige, men de äro små om man jämför med de krav som ett effektiviserat jordbruk ställer.

Småbruket är en oekonomisk driftsform, något som med stor tydlighet framgår av de undersökningar, som utförts rörande förbrukning av mänsklig arbetskraft vid olika brukningsdelar. I fig. 20 visas huru många arbetstimmar, som förbrukas vid jordbruk av olika storlekar för att producera en så kallad arbetsförbrukningsenhet. Det går åt mer än dubbelt så mycket mänsklig arbetskraft för att producera en viss kvantitet vid ett småbruk som vid ett storjordbruk.

Den invändningen kan göras att ett jordbruk på 13 hektar, det här gällande

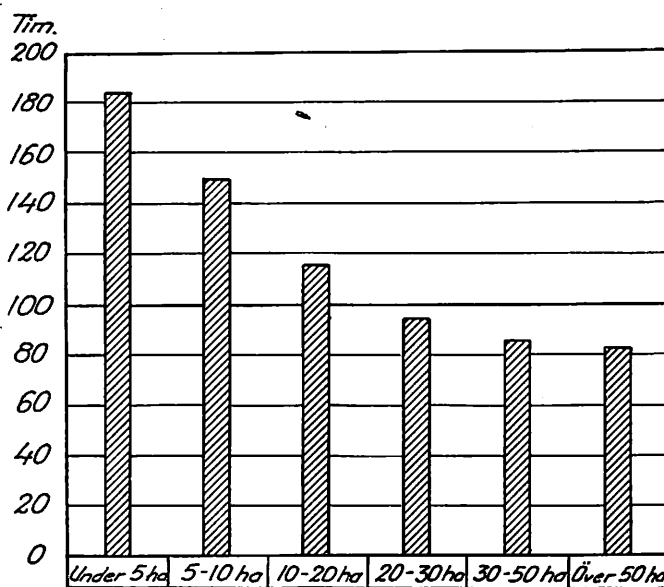


Fig. 20. Antalet arbetstimmar, som åtgå för att producera en "arbetsförbrukningsenhet" vid brukningsdelar av olika storlek, enligt Nanneson, återgivet efter Wahlund: Medan patienten väntar.

medeljordbruket, icke är något småbruk utan ett ordinärt bondejordbruk med en ganska god arbetseffekt. Man måste emellertid komma ihåg att siffran 13 hektar är en medelsiffra; om man gallrar bort de verkligt stora gårdarna, sjunker medelarealen för de många återstående till ett ganska litet tal. Det torde icke vara någon tvekan om att de små brukningsdelarna är det största hindret för en effektiv och för utövarna lönsam jordbruksdrift i detta område liksom på så många andra håll i Sverige.

Under mellankrigsperioden genomfördes icke någon revolution i jordbruket; de stora förändringarna hade här ägt rum några årtionden tidigare i och med torrlägningsföretagen. En fortgående omvandling, i allt snabbare takt emot periodens slut, ägde emellertid rum. Denna omvandling tog sig särskilt två med varandra förbundna uttryck, avfolkningen och mekaniseringen. Den har nu skridit så långt att den börjar spränga de gamla formerna. När framdeles två eller tre gamla gå bort, kommer det endast en ungdom i stället. Samtidigt kan mekaniseringen ej drivas längre med full effekt om icke större brukningsdelar skapas. Den tid är inne då bondebefolkningen liksom alla de andra samhällsklasserna tvingas till samarbete i större produktionsenheter.

Inom området finns det en enda registrerad tätort, *Odensbacken*, belägen vid korsningspunkten mellan en väg och den gamla Telgeån, vilken senare i samband med torrlägningsföretaget omvandlades till Kvismare kanal. Orten är urgammal, bebyggd redan under bronsåldern, då klimatet var varmt och relativt torrt. Hjälmarens yta låg då under det nuvarande lågvattenståndet, kvismaredalen var torrlagd och en rik jordbruksbygd hade utvecklats.

Odensbacken är nu en utpräglad handelsort, centrum för trafikområdets östligaste del, en trakt som ligger på ett tillräckligt stort avstånd från Örebro för att en klart markerad liten centralort skall ha kunnat utbildas, med en rikt differentierad detaljhandel, läkare, apotek, veterinär, ett omfattande hantverk och kvarnrörelse. Före 1935, innan trafiken på Kvismare kanal nedlades, låg här också en kanalstation med en icke obetydlig varutrafik, som numera delvis kommit järnvägen till godo. Odensbacken är för sin utveckling självfallet beroende av "kundkretsens" förhållanden, det vill säga den omkringliggande landsbygdsbefolkningens.

I den förut gjorda översikten av trafiken på järnvägen har framhållits att persontrafiken på sträckan Pålsboda—Örebro är ganska livlig. Denna trafik

härrör till icke ringa del från slättbygden. Om man ser på dess utveckling, finner man att den gick ned mycket starkt under mellankrigstiden. År 1922 var det 73 000 resande och 1937 endast 31 000, en minskning med 60 procent. Den närmast till hands liggande förklaringen, att nedgången i resandetalet berott på folkminskningen, kan ej godtas, dels därför att folkminskningen icke alls varit så stark, dels därför att antalet årliga resor per person stigit avsevärt. Förklaringen ligger säkerligen i bilismens och särskilt busstrafikens utveckling.

De mest betydande godstransporterna från området utgöres av jordbruksprodukter, särskilt spannmål, som skickas från Kvismaren och Sköllersta. Det är till stor del havre och pressat stråfoder, som skickas till militärförläggningar på olika ställen i landet, till Norrland samt till olika grynkvagnar. Dessa transporter äro vanligen långväga och utnyttja därför järnvägarna.

Skogsbygden Pålsboda—Kimstad.

De stora skogsbygderna i södra Närke och norra Östergötland äro den viktigaste delen av järnvägens trafikområde. Huvudparten utgöres av Finspongsåns och den lilla Ysundaåns flodområden. Nära två tredjedelar av arealen är skogbärande, huvudsakligen moränmarker, som här och var avbrytas av uppodlade lerslätter. Hela området har efter istiden varit överflutet av havet, det ligger under den s. k. högsta kustlinjen. De viktigaste slätterna ligga vid Boo samt i Tjällmo, Hällestad och Vånga, av vilka de tre sistnämnda äro begränsade av förkastningar, parallella med förkastningarna vid sjön Glan. Odlingsmarkerna, skogen, vattenkraften och, i tidigare skeden, malmen utgöra de naturtillgångar, som äro grunden för näringslivet inom området.

Befolkningskartan, fig. 5, visar en på det hela taget gles landsbygdsbefolkning, 10 invånare per kvadratkilometer, med endast ett fåtal tätorter. I dessa bor emellertid en stor del av människorna, ungefär 9 700 mot 15 300 på landsbygden.

Den egentliga landsbygdens beräknade folkmängdsutveckling anges av den mellersta kurvan på fig. 17. Felen kunna vara ganska betydande i de tal som åskådliggöras, detta på grund av att området är ett gammalt bruksområde med flera till sitt invånareantal svårbestämbara orter, men i huvudsak torde utvecklingen vara riktigt avspeglad i figuren. Folkmängden ökades snabbt från ungefär 14 000 i början av 1800-talet till nära 26 000 år 1880 och minskade sedan till

nämnda dryga 15 000 år 1940. Den i förhållande till slättbygderna starka folkökningen under större delen av 1800-talet synes ha hängt samman med bl. a. omfattande nyodlingar.

Befolkningsstrukturen är lik den som beskrivits i slättbygden Örebro—Pålsboda. De yngsta årsklasserna äro undertaliga, ungefär lika stora som årsklasserna i 40—50 årsåldern, och man måste uppenbarligen också här framdeles vänta sig en stark nedgång av antalet människor i sin krafts dagar. Spinnsidan är även starkt undertalig i de yngre arbetsföra åldrarna och äktenskapsprocenten mycket låg bland de unga männen. I särskilt ett avseende är emellertid befolkningssituationen i detta område bättre än i det föregående; de äldsta årsklasserna äro ej fullt så starkt överrepresenterade. Förklaringen ligger i att avfolkningen började tidigare här än där, enligt kurvan redan år 1880. Många personer, som då voro i 15—20 årsåldern och nu tillhöra de äldsta årsklasserna, flyttade i slutet av förra århundradet bort från trakten. I slättbygden Örebro—Pålsboda kommo dessa årsklasser att i en helt annan utsträckning stanna kvar, detta i samband med Kvismarens sänkning.

Yrkesfördelningen framgår av nedanstående tablå, vars innehåll med avseende på den yrkesverksamma befolkningen är åskådliggjord i det andra diagrammet i fig. 19.

Yrkesfördelningen i skogsbygden Pålsboda—Kimstad, den egentliga landsbygdsbefolkningen.

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Jordbruk, skogsbruk och fiske	Industri och hantverk	Samfärdsel	Handel	Allmän tjänst och fria yrken	Husligt arbete	Ospec. verksamhet	Summa
Hela befolkningen..	9 332	3 855	374	340	424	581	380	15 286
Den yrkesverksamma befolkningen	3 964	1 651	161	188	205	396	26	6 591

Jordbruket och skogsbruket samt industrien dominera yrkeslivet med 60 respektive 25 procent av yrkesutövarna. I jämförelse med landsbygden i många andra delar av Sverige är industriebefolkningen talrik. Här finnas nämligen åtskilliga spridda industrier, som icke äro så stora att de givit upphov till tät-

orter i den mening som avses, nämligen tätbyggda samhällen med mer än 200 invånare, vars befolkning till övervägande delen idkar annan näring än jordbruk. Man måste också räkna med att arbetarna i industriernas företag i viss omfattning bo utanför tätorterna. Båda dessa drag, som synas ganska vanliga särskilt i gamla bruksbygder, äro betingade av de speciella naturförhållandena. Icke blott de stora utan även de mindre vattenfallen i strömdragen äro nämligen ofta lämpliga som lokaler för industriell verksamhet, i all synnerhet som de vanligen sedan gammalt äro utbyggda med anläggningar av olika slag. Skogen är också en i dylika trakter lätt tillgänglig råvara. Slutligen inbjuda naturförhållandena till att kombinera industriarbetaryrket med småbruket-bostaden.

De små slättbygderna, särskilt Tjällmo och Vånga, äro jordbruksområden av liknande typ som de stora slättbygderna i norr och söder. Där produceras bland annat spannmål i stor skala, något som kommer till uttryck i järnvägens godstrafik, som för Prästköps och Ljusfors stationer, de stationer som betjäna Tjällmo- och Vångaslätterna, visa ganska betydande avgående spannmålskvantiteter, fig. 14. På slätten vid Boo produceras också mycket spannmål, men denna fraktas med bil.

Om man bortser från dessa slätter karakteriseras landsbygdens arbetsliv av samverkande jord- och skogsbruk med ett visst inslag av industri. Jordmånen är i stort sett tillfredsställande och klimatet är också ganska gynnsamt, något svalare och mera nederbördsrikt än på slätten. Brukningsdelarna äro ofta små, en svaghet, som emellertid ej är så framträdande i denna region, där skogsmarkerna äro fyra eller fem gånger så stora som åkerarealerna. En jämn sysselsättning året om är också en god följd av proportionen mellan åker och skog.

En ganska god samlad bild av landsbygdens möjligheter och problem ger Boo fideikommiss i södra Närke på gränsen till Östergötland. Detta omfattar med sina 150 brukningsdelar icke mindre än 17 500 hektar, något mer än tiondedelen av hela området, omkring 2 500 hektar åker, 10 000 hektar produktiv skogsmark och 5 000 hektar oväxtlig skog, sjö och impediment. På godset sysselsätts förutom arbetsledningen ungefär etthundrafyrtio arbetare jämte nittio arrendatorer, och den målmedvetet utnyttjade kombinationen av ägoslag jämte en viss trähantering ger arbetsstyrkan sysselsättning året runt, utan tidsförlust. De totala avlöningsciffrorna fördelas också jämnt på årets månader ehuru de



Fig. 21. Boo egendoms såg vid Hjortkvarn. Från denna anläggning gå årligen omkring 1 500 std sågat virke till Norrköping, huvudsakligen för export. Foto Öierud, Finspong.

äro något lägre på sommaren än på vintern, vilket emellertid uppväges av sommararbeten på egna brukningsdelar.

Ett fyrtiotal av de anställda äro skogsarbetare, som i den mån de ej hugga, syssla med väg- och dikningsarbeten i skogen samt med skörden vid de större gårdarna under skördetiden. Dessa skogsarbetare ha också i allmänhet ett litet stödjordbruk av någon eller några hektars storlek, vars viktigaste uppgift är mjölkförsörjningen. Här liksom i Norrland tenderar skogsbruket mot att allt mer drivas kontinuerligt året runt.

Ett sextiotal jordbruksarbetare äro sysselsatta med jordbruket från början av maj till årets slut. Under januari till och med april äro de upptagna av skogskörning. Omkring trettio sågverksarbetare arbeta vid sågverket på orten under årets första sju månader, femton av dem fortsätta året ut medan de övriga femton deltaga i väg-, skogs-, skörde- och nybyggnadsarbeten. Ett ganska stort antal byggnadsarbetare, omkring tjugo, äro också anställda. De som äro kvalificerade

av dem syssla med byggnadsarbeten året runt, medan de som äro okvalificerade bygga under sommarhalvåret och gå i skogen på vintern.

En ganska stor grupp, icke mindre än nittio, arrendera större torp eller gårdar, i storlekar varierande mellan sex och trettio hektar.

Trots att den mänskliga arbetskraften sålunda utnyttjas ovanligt väl i produktivt arbete och trots att standarden måste betecknas som relativt god, möter man också här landsbygdens avfolkning. Avfolkningen var visserligen ganska länge relativt liten om man jämför med kringliggande trakter, men på de senaste åren har den varit lika intensiv som annorstädes. Som vanligt är det ungdomarna och framför allt de unga flickorna som flytta. Symptomatiskt är att av fideikommissets etthundrafyrtio arbetare ett fyrtiotal lever utan någon kvinna vid sin sida. Särskilt de större arrendegårdarna visa sig också svärbemästrade därutinnan att de äro för stora för ett äkta par att bruka, om dessa samtidigt vilja sätta barn till världen. Det är nämligen i allmänhet omöjligt att få hjälp i hemmen till hustrun, och sådan hjälp är tidvis nödvändig i dylika fall. Ett sådant hem kan nu hållas i gång endast om de gamla finnas kvar i livet och kunna lätta hustruns arbetsböda.

Utan tvivel stå vi här inför några av de allvarligaste problemen inom detta område liksom inom Sveriges flesta bygder. Två vägar att bättra förhållandena äro ganska uppenbara, att öka arbetseffektiviteten och därmed möjliggöra en höjning av inkomstnivån samt att modernisera bostäderna. För att höja effektiviteten är det ganska säkert nödvändigt att lägga igen många illa belägna åkrar och beså dem med skog, något som nu ofta hindras av att vanhävdslagen tolkas felaktigt.

Vad bostäderna beträffar är det icke endast husens kvalitet, som är av betydelse, utan även deras lägen. Det är ganska säkert nödvändigt att draga samman bostäderna från deras i terrängen spridda lokaler till moderna byar, detta både för att kunna införa nutida bekvämligheter och för att vinna den sociala gemenskap på landsbygden, som nu i så hög grad saknas, och som synes nödvändig som en motsvarighet och motvikt till tätorternas intensiva samhällsliv. Det var möjligt att ha ensligt belägna torp på den tid då barnskarorna voro stora; det är omöjligt i ett samhälle, där det enda barnet är en vanlig företeelse och där syskonskarorna sällan bli större än tre. På detta liksom på så många andra områden mötas emellertid förbättringar av många hinder. Ett av dem,

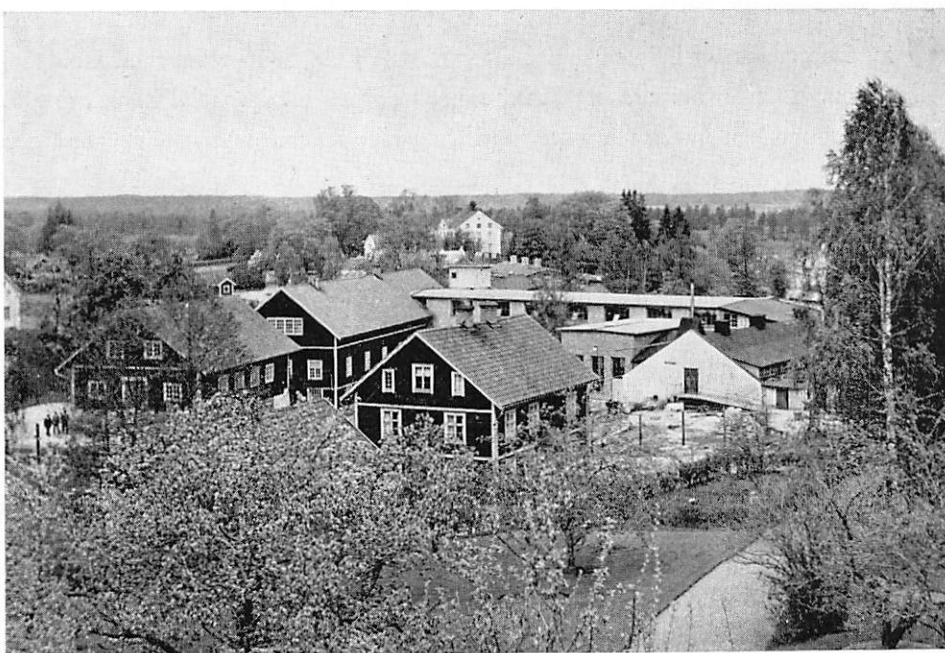


Fig. 22. Borggårds bruk nära Hällestads station, ett gammalt järnbruk, som omvandlats till järnmanufakturverk. Foto Öierud, Finspong.

som borde kunna undanröjas, är kommunalskattelagen, som med sina avdragsbestämmelser favoriserar reparationer av gamla bostäder men hindrar ersättningsbyggnader på nya platser.

Som tidigare sagts är området en före detta bruksbygd, som fordom hade en omfattande järnhantering, grundad på vattenkraften, skogarnas träkol och malm dels ifrån områdets gruvor, dels ifrån Nora bergslag. Ett flertal gruvor funnos, bundna till den förut omtalade leptitformationen, hyttor lågo spridda, ofta långt från bygden vid fallen i de små bäckarna och åarna, och stångjärnshamrar lågo vid de större vattendragens forsar. Järnhanteringen i dess gamla bemärkelse är nu slut här som i så många andra trakter i Mellansverige sedan malmen brutits ut och den moderna tekniken givit industrien nya betingelser. Åtskilliga av de gamla bruksplatserna äro emellertid alltjämt levande, uppburna av andra industrier, till exempel de nuvarande tätorterna Borggård, Grytgöl, Finspong och Lotorp.

Borggård, med omkring 300 invånare, nära intill Hällestads station, bäres upp av Borggårds bruk, som sysselsätter nästan hela den yrkesverksamma befolkningen. Det är numera ett järnmanufakturverk med specialtillverkningar, kombinerat med en mindre snickerifabrik, en rörelse, som börjades år 1890 och som avlöste ett i slutet av 1880-talet nedlagt järnbruk. *Grytgöl* är något större med närmre 500 invånare, som väsentligen få sin utkomst genom Grytgöls bruk. Detta är också ett gammalt järnverk som undan för undan omvandlats till ett manufakturverk, tråddrageri, spik- och stängselnåtsfabrik. Järnbruket nedlades år 1886 då det ombyggdes och anpassades efter de nuvarande tillverkningsgrenarna. Både Borggård och Grytgöl äro ganska utpräglade järnindustriorter. *Ljusfallshammar* däremot är en kombinerad järn- och träindustriort.

Den utan gensägelse mest betydande orten inom området är *Finspong*, som ligger vid de vattenfall, som bildas av Finspongsån, där den rinner ut i Skutbosjön. Detta var ett gott läge även ur transportsynpunkt, ty innan järnvägarnas tid skedde brukets transporter sjövägen över Dovern och Glan till Fiskeby, varifrån det endast var en halv mils landtransport till Norköpings hamn.

Vår tids samhällen äro icke som en gång medeltidens städer klart avgränsade från den omkringliggande landsbygden, och man måste därför skilja mellan det formella, administrativt avgränsade samhället och det geografiskt bestämda samhället. Till det senare räknas, förutom den administrativa huvudorten, alla de områden, som bebos av människor, som genom arbete äro knutna till denna huvudort. I det administrativa Stockholm bodde till exempel år 1940 590 000 människor men i det verkliga Stockholm, Stor-Stockholm, vilket är det administrativa Stockholm plus de utanför liggande förorterna, bodde icke mindre än 724 000 människor. På liknande sätt är det också annorstädes, något som gör att hela den här tillämpade indelningen av undersökningsområdet i landsbygd och tätorter måste betecknas som en ganska grov förenkling av verkligheten. Här ligger en av de generaliseringar, som omtalats tidigare, vilka användas för att få ett grepp om mångfalden och som äro tillåtna endast om de äro i sina huvuddrag riktiga och om de tillämpas med försiktighet.

I Finspongs industrier finnas många arbetare, som bo i andra orter, främst Lotorp, Torstorp och Falla med Gullerstorp. Under nuvarande krigsförhållanden med expansion av metallindustrin och kontraktion av massaindustrien går

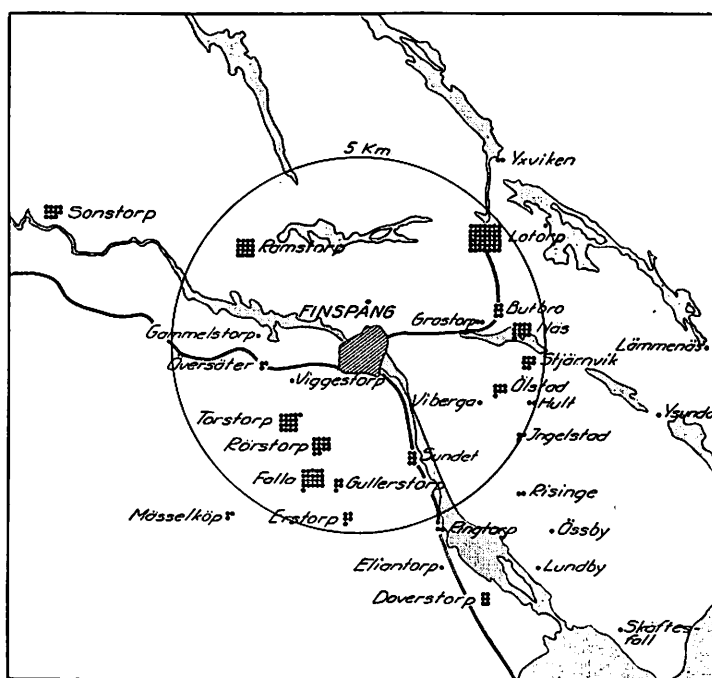


Fig. 23. Bostäder utanför Finspong för i metallverket anställda arbetare.

det också en betydande daglig ström av arbetare mellan Skärblacka—Ljusfors och Finspong.

Man får ett ganska gott begrepp om Stor-Finspongs omfattning av en tyvärr opublicerad socialstatistisk undersökning av Finspongs metallverk, som utförts av fil. lic. Gösta Ahlberg. I denna undersökning redovisas bland annat metallarbetarnas bostäder, och då metallverket representerar en mycket ansenlig del av Finspong, har man anledning att tro, att den erhållna bilden ger en ganska god uppfattning om den till Finspong knutna befolkningens bosättning. I undersökningen, som gäller året 1936, redovisas 639 arbetarbostäder. I varje bostad bodde en eller flera arbetare, med eller utan familj. Av de ifrågavarande bostäderna lågo 430 inom samhället och 209 utanför. De utanför samhället belägna bostäderna anges på fig. 23. De största bostadsorterna utanför Finspong äro de ovan nämnda Latorp, Torstorp och Fallo med Gullerstorp, alla belägna inom fem kilometers avstånd från Finspongs centrum. De måste betecknas som

förorter och ha sammanräknats med huvudorten under beteckningen Stor-Finspong.

Lotorp som är ett före detta järnbruk, nedlagt så sent som år 1919, har nu en betydande sömnadsindustri. Platsen skulle på sätt och vis kunna betecknas som en självständig ort, men detta är icke lämpligt, dels på grund av att industrierna i huvudorten och förorten äro komplementindustrier, den ena med övervägande manlig arbetskraft, den andra med övervägande kvinnlig, dels på grund av det ovan påvisade bostadssambandet, som naturligtvis stärkes genom industriernas olikartade krav på arbetskraft. På fig. 7 har Lotorp också tecknats med samma röda färg som Finspong, ej med textilindustriens gröna.

Utanför de nämnda orterna finns det enligt bilden flera andra bostadsplatser för finspongsarbetare, men dessa måste man utesluta ur en finare redovisning enär de ej äro utskilda i folkräkningarnas materiel. I det Stor-Finspong, som statistiskt kan avgränsas, lågo sammanlagt 515 av de 639 redovisade bostäderna. Då man har anledning att anta, att bostäderna inom samhället var och en hyste ett större antal till Finspong knutna människor än bostäderna utanför, kan man säga att det avgränsade Stor-Finspong till alldeles övervägande delen täcker det verkliga.

När det endast gäller människornas antal och ej deras ålders- eller yrkesfördelning kan man emellertid, trots vad som nyss sagts om bristerna i det statistiska materialet, bilda sig en ganska säker uppfattning om Stor-Finspong i dess helhet. Tillvägagångssättet, som för övrigt också använts för att konstruera den egentliga landsbygdsbefolkningens på andra ställen visade utvecklingskurvor, framgår av fig. 24. På denna anger den heldragna kurvan hela folkmängden i Risinge kommun och avståndet från den heldragna kurvan till punktcirklarna betecknar folkmängden i Finspong med förorter enligt vissa beräkningar åren 1880, 1900 och 1910 samt enligt den officiella statistiken åren 1920, 1930, 1935 och 1940. Den streckade kurvan visar den egentliga landsbygdsbefolkningens beräknade utveckling. Denna kurva är dragen genom punktcirklarna, med undantag av dem för år 1900 och de två sista, för åren 1935 och 1940. Man har nämligen inga skäl att tro att den egentliga landsbygdsbefolkningen tillväxte under slutet av 1800-talet, ej heller att den plötsligt ökade från 1930 till 1935 för att därefter åter minska. I kommunerna runt omkring har landsbygdsbefolkningen avtagit och detta antages också vara fallet i Risinge, på det sätt som den

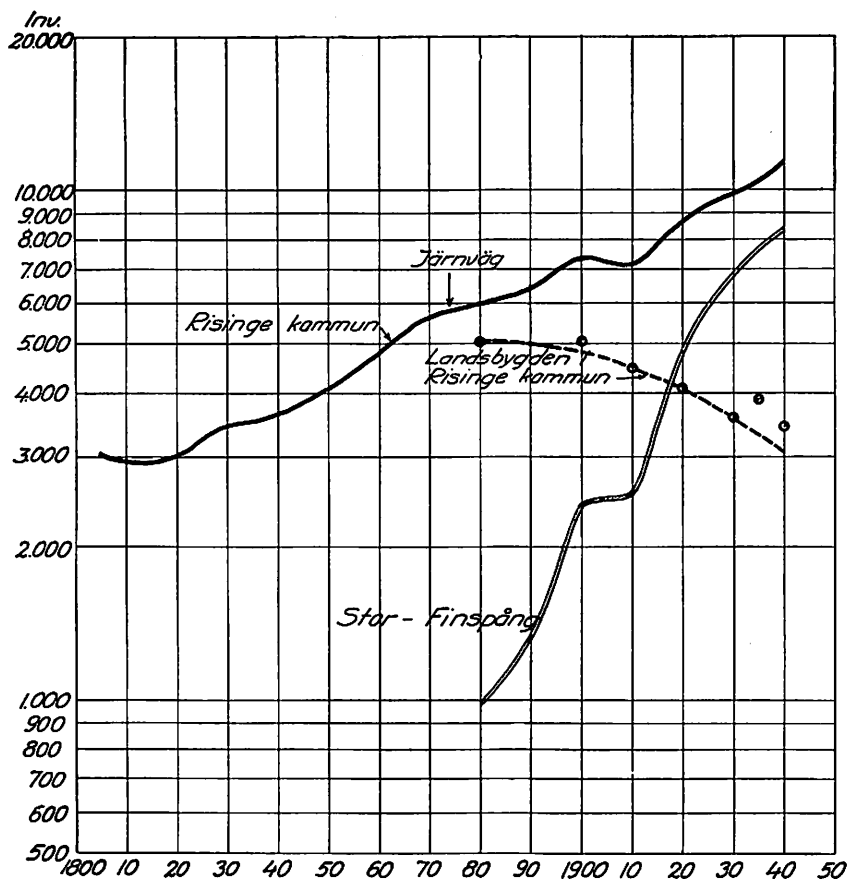


Fig. 24. Folkmängdsutvecklingen i Risinge kommun och den beräknade folkmängdsutvecklingen på den egentliga landsbygden i Risinge och i Stor-Finspong.

streckade kurvan anger. Om det antagandet är riktigt, då måste också tätorts-bosättningen inom kommunen vara för lågt angiven med 1900 års liksom med de två sista punktcirklarna. Dessa borde ha legat längre ned, vilket också be-styrkes av de nyss visade uppgifterna om metallverksarbetarnas bostäder. Av-ståndet mellan den heldragna och den streckade kurvan anger Stor-Finspongs beräknade utveckling, vilken också åskådliggöres av den brant uppåtstigande dubbelstreckade kurvan.

Befolkningens åldersstruktur kan naturligtvis icke vara densamma i Finspong med dess snabba tillväxt som på landsbygden med dess vikande folknumerär. I



Fig. 25. Bruksgatan i Finspong. Arbetarbostäder från senare hälften av 1700-talet. Foto förf.

fig. 18, det fjärde diagrammet, anges ålders-, köns- och civilståndsfördelningen. Liksom på landsbygden äro de yngsta årskullarna fåtaliga, icke större än årsklasserna mellan 40 och 50 år, en avspegling av den låga fruktsamheten. Härmed är likheten slut. I motsats mot landsbygden äro åldringarna få och särskilt de yngre arbetsåldrarna mycket talrikt representerade, en avspegling av en stor och ganska sen invandring, som varit förutsättningen för den snabba tillväxten. Orten har kvinnounderskott, men det är litet och jämnt fördelat på de olika åldrarna, ej som på landsbygden koncentrerat till de yngre arbetsåldrarna. Kvinnounderskottet sammanhänger med att industrierna på platsen till övervägande delen sysselsätta män samtidigt som handeln, som vanligen ger arbete åt många kvinnor, är mindre utvecklad. Äktenskapsprocenten slutligen är hög, vilket synes bero på bland annat att männen vanligen vid unga år komma upp till goda inkomster.

Finspongs tillväxt har varit möjlig endast därigenom att landsbygden år efter år kunnat avstå ungdomar. Detta är icke något utmärkande endast för

Finspong, det är karakteristiskt för hela den svenska stads- och tätortstillväxten, och man har därför dubbel anledning att observera förhållandet.

I den omtalade socialstatistiska undersökningen finnes en redogörelse för metallverksarbetarnas födelseorter. Dessa fördela sig enligt följande uppställning:

	Antal	Procent	
Födda i Finspong	123	12,6	
„ i Risinge kommun utom Finspong	377	38,5	} 55,6
„ i Finsponga läns härad utom Risinge kommun	167	17,1	
„ i Östergötland utom Finsponga läns härad	173	17,7	
„ i riket i övrigt	138	14,1	
	978	100,0	

Tretton procent voro födda i själva Finspong, en låg siffra, som man kunde vänta sig i en ort som växt så snabbt. Femtiosex procent voro födda utanför Finspong i det härad där orten ligger, aderton procent i Östergötland i övrigt och endast fjorton procent i riket utanför Östergötland. Flyttningarna ha uppenbarligen i allmänhet varit kortväga, ett förhållande som kan konstateras även annorstädes.

Befolkningsstrukturen i Finsponga läns härad, från vilket majoriteten av de flyttande kommer, är antagligen ungefär densamma som strukturen i den här beskrivna skogsbygden. Om man jämför dess befolkningsbild med Finspongs, fig. 18, får man en viss uppfattning om såväl händelseförloppet i det förgångna som utsikterna för framtiden. I Finspong återfinnas de ungdomar, som saknas på landsbygden, på landsbygden leva alltjämt de bortflyttade ungdomarnas föräldrar kvar och på såväl landsbygden som i industriorten har fruktsamheten sjunkit så att de yngsta årskullarna ej räcka för att framdeles ersätta de äldre. Det är också uppenbart att om Finspong fortsätter att draga till sig ungdomar som hittills, blir den omkringliggande landsbygden nästan fullständigt blottad på människor i de yngre arbetsföra och äktenskapsbildande åldrarna. Det nuvarande befolkningsläget måste komma att få mycket betydelsefulla konsekvenser både för landsbygdens och tätortens del. Man måste vänta sig stigande löner i tätorten och därmed stegrade lockelser att flytta ifrån landsbygden.

Yrkesstrukturen i Finspong har redan visats i det första diagrammet i fig. 6.

Sömnadsindustrien i förorten Lotorp ändrar icke omdömet att metallindustrien helt dominerar näringslivet och metallindustrien i sin tur domineras av två företag, Finspongs Metallverks Aktiebolag, numera AB Svenska Metallverken, Finspongsverken, och Svenska Turbinfabriks Aktiebolaget Ljungström, vanligen benämnt STAL. För att förstå dessa storföretags lokalisering och utveckling och därmed Finspongs snabba tillväxt under de senaste decennierna, är det nödvändigt att nämna några ord om den tidigare utvecklingen.

Industrien på orten är gammal. Redan på 1500-talet grundades ett järnverk, som år 1641 kom i Louis De Geers ägo. Han anlade ett manufakturverk och ett kanongjuteri. Från den tiden hörde Finspong till de mycket betydande industri-anläggningarna i landet.

I mitten av 1800-talet kom bruket i Carl Ekmans ägo. En stark expansion följde, främjad av bland annat tillkomsten av järnvägen Finspong—Pålsboda år 1874 och avspeglad i den snabba folkmängdstillväxt, som tidigare visats. Företaget omvandlades år 1884 till familjebolag, Aktiebolaget Finspongs Styckebruk, som förutom stora jord- och skogsegendomar, sammanlagt omfattande icke mindre än 42 500 hektar, bland annat ägde järnverk, mekanisk verkstad och kanonverkstäder i Finspong, lancashireverk i Lotorp, masugnar och stenhuggerier vid Graversfors samt såg och hyvleri vid Näkna.

Den svenska järnhanterings kris under senare delen av 1800-talet och början av innevarande århundrade, som undan för undan sopade bort det ena järnbruket efter det andra, träffade också Finspong. Krisen ledde till att de industriella anläggningarna och de närmast bruket liggande egendomarna försålles till Aktiebolaget Nordiska Artilleriverkstäderna, som följande år överlät järnbruk och egendomar på Stens Bruks Aktiebolag men bibehöll och utvidgade de mekaniska verkstäderna. År 1913 övertogs de mekaniska verkstäderna av Svenska Turbinfabriks Aktiebolaget Ljungström och järnbruket av Finspongs Metallverks Aktiebolag. Därmed hade en orolig period, som avspeglas bland annat i en stagnerande folkmängdsutveckling, kommit till ända, och förutsättningarna för de tre senaste årtiondenas starka utveckling av Finspong voro för handen.

Metallverket anlades ursprungligen som koppartråddrageri i konkurrens med Svenska Metallverken i Västerås. Platsen för det nya företaget bestämdes av att bruksrörelsen i Finspong skulle läggas ned. Där fanns arbetare, arbetarbostäder och verkstäder samt vattenkraft.

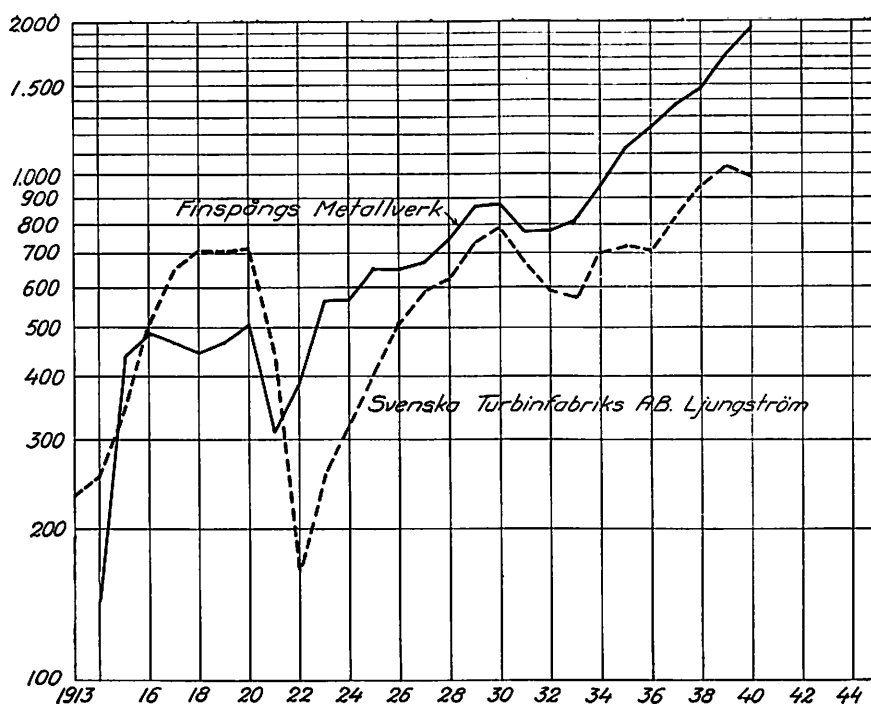


Fig. 26. Arbetarantalens utveckling i Finspångs metallverk och Svenska Turbinfabriks AB Ljungström.

Som framgår av den heldragna kurvan på fig. 26 har företaget vuxit mycket starkt. Den ena anläggningen har kommit till efter den andra. Sedan AB Svenska Metallverken, den ursprungliga konkurrenten, förvärvat rörelsen år 1942 har specialiseringen drivits långt. Trådtrageriet har flyttats till Västerås medan rörtillverkningen förlagts till Finspong, ett led i en allmän strävan att förlägga den mera kvalificerade tillverkningen till Finspong med dess lägre arbetslöner. Inriktningen av produktionen går alltmera emot lättmetaller medan Västeråsverken övertaga en del av de varuslag, som representera största tonnaget.

Råvarorna, koppar från Amerika och Boliden, zink från Tyskland och Norge och aluminium från Canada, Schweiz, Norge och Månsbo eller Kubikenborg i Sverige ha tidigare kommit över Göteborg med järnväg eller kanalbåt, men komma nu i stigande grad över Norrköpings hamn samt med lastbil.

Produkterna, metallhalvfabrikat för industrien, gå med järnväg eller bil ut till kunderna. Före kriget hade lastbilarna erövrat en stor del av frakterna och

voro på väg att utkonkurrera de andra trafikmedlen inom området från Stockholm och Eskilstuna i norr till Vättern i väster och ned mot småländska höglandet i söder. Det är framför allt genom snabbheten och direkttransporten från dörr till dörr, vilken även eliminerar emballagekostnaderna, som bilarna fått företrädet inom dessa områden. I den skärpta konkurrensen, som man måste vänta sig efter kriget, är det troligt att dessa faktorer komma att få en ännu större relativ betydelse när de svenska företagens styrka på den inhemska marknaden i förhållande till utländska konkurrenters till stor del ligger just häri.

Industriens läge i Finspong är naturligtvis icke idealiskt. Orten saknar ju både sjöförbindelser och normalspåriga järnvägsförbindelser, brister som måste vara ganska kännbara när det gäller frakter, som vad de färdiga produkterna beträffa normalt uppgå till tjugo à trettio tusen ton per år. Man har emellertid lyckats övervinna de värsta svårigheterna med hjälp av de ovan nämnda bilarna samt med hjälp av så kallade överföringsvagnar, på vilka normalspårsvagnar kunna föras fram på smalspåret. Värdet av de transporterade varorna är för övrigt så högt per viktsenhet, att transportkostnaderna ej bli avgörande. Ett svårare hinder för företagets utveckling är den mycket kuperade och för industribyggelse föga lämpade terrängen, som i hög grad kommer att fördyra framtida nyanläggningar.

Det andra storföretaget i Finspong är som ovan sagts Svenska Turbinfabriks Aktiebolaget Ljungström, sedan 1916 ägt av ASEA. Detta företag erhöi genom övertagandet av artilleriverkstäderna och slottet de lokaler och erfarna mekaniska yrkesarbetare, som bröderna Birger och Fredrik Ljungström sökte, då deras uppfinning, dubbelrotationsturbinen, skulle börja tillverkas i stor skala.

Som framgår av den streckade kurvan på fig. 26 ökades de anställdas antal mycket snabbt under förra kriget. Det var i huvudsak fartygsturbiner, som då tillverkades för skeppsvarven i Sverige och utlandet, vilka arbetade för fullt, då som nu för att eliminera ubåtskrigets verkningar.

Efterkrigskrisen 1920—22 träffade företaget med fruktansvärd styrka och de anställdas antal gick ned från över 700 till 170. Det är skeppsbyggeriets svåra kris och den allmänna förtroendekrisen i världen, som avspeglas i denna nedgång och som träffade det nya företaget särskilt hårt. Dess produkter voro ännu icke inarbetade på världsmarknaden, särskilt när det gäller den vidsträckta användning dessa ångturbiner hava inom industri och kraftverk.



Fig. 27. Finspong. Slottet från huvudentrén. Byggnaden, som grundlades år 1668 av Louis De Geer d. y., tillhör STAL och inrymmer dess kontor, klubbrum m. m. Foto C. G. Rosenberg, STF:s bildarkiv.

Allteftersom turbinen på detta område blev mera känd och uppskattad genom sin höga ångekonomi ökade avsetningen. Betecknande är att genomsnittligt var tredje turbin, som utgår från verkstäderna, är en följd av "repeat order".

Bolagets produktion bygger nästan helt på inhemska råvaror, framför allt stål och gjutgods, som i verkstäderna undergår en långt driven bearbetning till färdig produkt. Utifrån, via Norrköpings hamn och järnvägen, kommer kol. Produktionen går till fyra femtedelar på export, till kolkraftländerna världen runt. Av exportmarknaderna kan nämnas Belgien, Holland, Italien, Ryssland, Tyskland, Polen, Brittiska Indien, Sydafrika, Filippinerna, Japan, Kina, Sydamerika.

Man kan fråga sig hur det är möjligt att driva en stor exportindustri, med utomordentligt skrymmande produkter, i ett läge inne i landet, utan hamn vid en smalspårig järnväg och därtill en järnväg med en av de minsta spårvidderna. Svaret ligger i det effektiva användandet av de ovan omtalade överföringsvagnarna. På dem kunna fraktas de tyngsta och största föremål, som över huvud taget fraktas på järnväg.

Bolagets övriga tillverkningar, såsom kylmaskiner, kylanläggningar, kompressorer, specialslipmaskiner etc., finna sin avsättning huvudsakligen på hemmamarknaden och fraktas delvis på lastbil, delvis på järnväg.

Slättbygden vid Norrköping.

Den sydligaste delen av trafikområdet, slättbygden vid Norrköping, är icke på något sätt transportgeografiskt förbehållen Norra Östergötlands Järnväg. Där konkurrerar icke blott stambanan utan även i hög grad landsvägarna om trafikobjekten. Överensstämmelsen mellan de teoretiska trafikgränserna och kommungränserna är också dålig. I redovisningen måste man hålla sig till Kullerstads och Kimstads kommuner. Den övriga delen tillhör Norrköpings stad. När området likväl redovisas, är det av två skäl, detta fränsett önskan om fullständighet: dels är det av intresse att studera landsbygdsförhållandena i omedelbar närhet av en så relativt stor stad som Norrköping, dels ligger inom området Skärblacka—Ljusfors, som är den vad godskvantiteten beträffar viktigaste stationen ute på järnvägslinjen.

Den egentliga landsbygden räknar icke mer än 1 500 människor. Tidigare har befolkningen här liksom annorstädes säkerligen varit betydligt större. Hur stor den varit är icke möjligt att säga förutan ingående undersökningar på platsen, och någon folkmängdskurva, sådan som uppgjorts för de övriga områdena, kan här icke visas. Däremot finns det uppgifter om befolkningsstrukturen. Dessa uppgifter, åskådliggjorda i den tredje pyramiden på fig. 18, visa en ännu mer extrem sammansättning än inom de övriga områdena. Talen äro små och man måste vara försiktig vid bedömandet av dem, men man kan dock konstatera att befolkningen uttunnats i mycket hög grad. Flyttningarna från landsbygden börja uppenbarligen redan i femton- till tjugoförårsåldern, särskilt vad flickorna beträffar. Mot 10 pojkar stå endast 7 flickor i dessa åldrar. Det är framför allt Norrköping som drar ungdomen till sig, i synnerhet den kvinnliga, som får anställning särskilt i textilindustrin och handeln.

Jordbruket och skogsbruket sysselsätter 51 procent av den yrkesverksamma befolkningen och industrien 27 procent. Som framgår av tabell 1 är den genomsnittliga bruksdelen större i detta område än i de tidigare och varje arbetare har på sin lott större åkerarealer. Området saknar icke heller skog. I flera avseenden äro betingelserna för jordbruksdriften bättre än i de tidigare beskrivna områdena.

*Yrkesfördelningen på slättbygden vid Norrköping, den egentliga
landsbygdsbefolkningen.*

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Jord- bruk, skogs- bruk och fiske	Industri och hantverk	Sam- färdse	Handel	Allmän tjänst och fria yrken	Husligt arbete	Ospec. verk- samhet	Summa
Hela befolkningen..	799	399	103	41	56	48	79	1 525
Den yrkesverksamma befolkningen	313	168	32	23	34	36	7	613

Det stora inslaget av industribefolkning beror huvudsakligen på industrierna i Norrköping och Skärblacka—Ljusfors. Många människor äro bosatta på landsbygden men arbeta inom dessa orter.

De små kommunikationsorterna *Kimstad* och *Norsholm* äro här av intresse endast som övergångsstationer, den förra till stambanan, den senare till Göta kanal samt till de övriga smalspåriga järnvägarna i Östergötland. Så mycket större egen betydelse för järnvägen har Skärblacka—Ljusfors.

Skärblacka—Ljusfors är en utpräglad industriort, vars befolkning till 80 procent får sin utkomst inom de kombinerade massafabrikerna och pappersbruken Skärblacka och Ljusfors. Bebyggelsen är vildvuxen som i så många andra svenska samhällen på landsbygden, och mot fördelen av mycket billiga bostäder stå nackdelarna av att sådana bekvämligheter som vatten och avlopp saknas. Ortarna ha icke alls växt så fort som Finspong, vilket beror på en endast långsam stegring av arbetartalen i industrierna. Den långsamma utvecklingen avspeglar sig också i att de höga åldersklasserna äro relativt stora i förhållande till klasserna i medelåldern och ungdomen.

De båda bruken, som numera ägas av Kooperativa förbundet och tillsammans i fredstid sysselsätta omkring 700 arbetare, till stor del kvalificerade, ha fått sina lägen bestämda av skogarna samt vattenkraften i Motala ström. Det större av dem är Ljusfors, en modern sulfatfabrik med pappersbruk, som har kraftpapper som huvudtillverkning. Det mindre Skärblacka, ursprungligen ett järnbruk, består nu av en äldre sulfitfabrik med en alldeles ny spritfabrik, sliperi och pappersbruk. Smörpapper är huvudtillverkningen.

Båda fabrikerna äro som nyss sagts kombinerade; från massafabrikerna går pappersmassan direkt in i pappersbruken. Bruken fabricera icke mycket på lager utan på beställning, och då beställningar i allmänhet äro brådskande, ha Skärblacka och Ljusfors liksom flertalet övriga svenska pappersbruk, stora fördelar av sina lägen i södra Sverige, inom nära räckhåll för de svenska konsumenterna och de isfria exporthamnarna.

Den största råvaruposten är massaveden, vid full drift omkring 100 000 ton om året för de båda bruken. Till omkring tre fjärdedelar kommer denna ved från "hemmaskogarna" eller skogarna i Östergötland och angränsande län. Den återstående fjärdedelen flottas över havet från nordliga Norrland till Norrköpings hamn och tages därifrån på järnvägen upp till fabrikerna. Näst kolet är massaveden som ovan sagts den största posten i trafiken från Norrköping, fig. 14.

Man kan tycka att det är förvänt att år efter år bedriva havsflottningen över så stora avstånd som det här är fråga om. Det är emellertid en billig transportform och det är mera ekonomiskt att flotta veden så som här sker från Norrland till Norrköping än det skulle vara att frakta pappersmassa samma väg.

De övriga stora posterna i råvaruförsörjningen äro kol, kalk och kalksten och kemikalier av olika slag. Kolet från kontinentens stenkolsdistrikt eller England kommer över Norrköping i årliga kvantiteter till de båda bruken av omkring 16 000 ton. En stor del av de övriga råvarorna, som icke nå upp till så stora tontal, komma också över hamnen i Norrköping med järnvägen.

De färdiga produkterna, papper av olika slag, gå under fredliga förhållanden till tre fjärdedelar på export, och exporten äger förnämligast rum på båt från Norrköping, vilket också avspeglas i trafikdiagrammen, fig. 14 och 15. Den återstående fjärdedelen, som säljes på den svenska marknaden, transporteras i stigande grad med bilar. Inom samma område, som beskrivits i fråga om produkterna från Finspong, från Stockholm och Mälaren i norr till småländska höglandet i söder och Vättern i väster, dominera numera under fredliga förhållanden bilarna helt. Orsakerna härtill äro lätta att se. Papper är en ömtålig vara, som helst ej bör omlastas, och de stora förbrukarna, påsfabriker och tryckerier liksom grossisternas nederlag, ligga i allmänhet ej vid järnvägsspår. Direkttransporter från dörr till dörr är här den mest fördelaktiga transporten. Därtill kommer kravet på snabbhet, som bäst och smidigast tillfredsställes med bilarna.

Mellersta Östergötlands Järnvägar

TRAFIKEN OCH TRAFIKUTVECKLINGEN.

På Norra Östergötlands Järnväg är godstrafiken dominerande, så icke på Mellersta Östergötlands. Under mellankrigsperioden voro på desamma inkomsterna från persontrafiken i allmänhet högre än dem från godstrafiken, ehuru skillnaden icke var stor. Som framgår av befolkningskartan, fig. 5, äro också Mellersta Östergötlands Järnvägar dragna genom tätt befolkade distrikt, detta i motsats till Norra Östergötlands Järnväg.

Persontrafikens omfattning år 1937 framgår av fig. 28. Järnvägsnätets huvuddel utgöres av sträckningen Ringstorp—Linköping—Vadstena—Ödes hög, till vilken äro knutna bibanorna Bränninge—Skänninge—Väderstad, Klockrike—Borensberg och Fornåsa—Motala.

Linköping är målet för ett mycket stort antal resor, ja, i diagrammet framstår Linköping som hela trafikområdets obestridda huvudort. Trafikbilden ger samma intryck som den ekonomisk-geografiska översikten, fig. 7, där Linköping framstår som den dominerande handelsorten, som inom sin intressesfär har underordnade handelscentra, i detta fall främst Vadstena, Skänninge och Ödes hög. Den största trafiken ligger väster om Linköping, naturligt då de tätast befolkade områdena ligga väster om staden och då Norrköping i de flesta avseenden konkurrerar ut Linköping i landskapets östra delar. Linköpings ställning som centralort belyses av antalen tur- och returbiljetter; 106 500 voro 1937 köpta för resa från stationer ute på banorna till Linköping och åter medan antalet i motsatta riktningar endast var 38 000.

Banan Bränninge—Skänninge—Väderstad är i sin senare del, mellan Skänninge och Väderstad, sedan år 1934 stängd för persontrafik. Denna ombesörjes numera av busslinjer jämte den normalspåriga järnvägen Hästholmen—Mjölby. Även öster om Skänninge är persontrafiken obetydlig. Man bör emellertid observera att den icke har sina lägsta värden närmast Skänninge utan längre öster ut, mellan stationerna Normlösa och Västerlösa; Skänninge spelar enligt diagrammet en viss roll som centrum för den omkringliggande slätten.

Till Borensberg går en ganska stor trafik, betingad av icke blott samhället utan även trakterna norr därom, där det i stora områden är långt till järnväg.

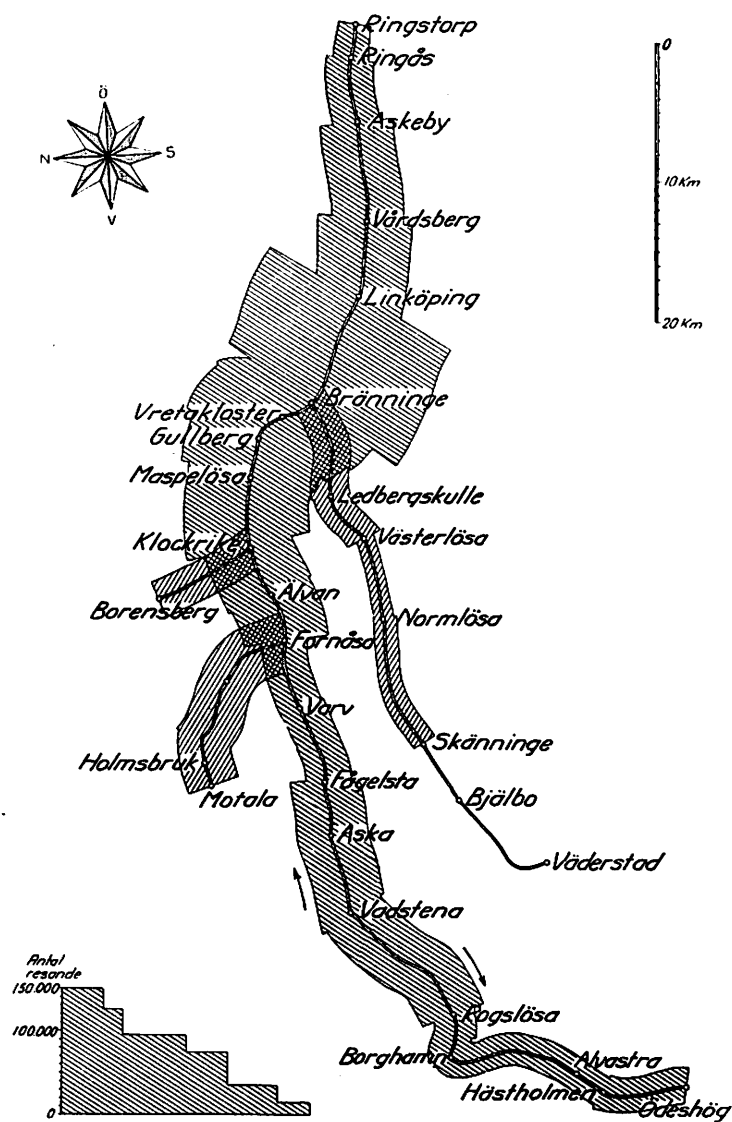


Fig. 28. Persontrafiken på Mellersta Östergötlands Järnvägar år 1937.

Den förhållandevis stora trafiken till Motala visar att också denna stad har betydelse som centralpunkt. I fråga om Vadstena är detta i ännu högre grad fallet. Trafikdelaren mellan Linköping och Vadstena ligger mellan stationerna Fornåsa och Varv. Trafiken på Vadstena är också betingad av stadens karaktär

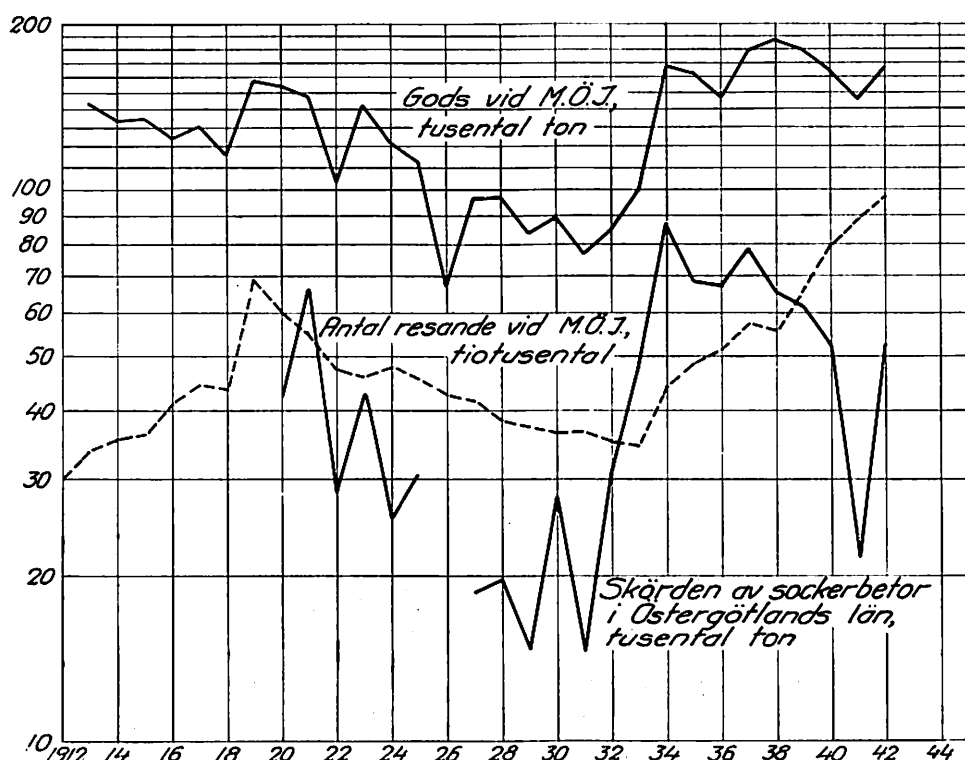


Fig. 29. Gods- och resandetrifiken vid Mellersta Östergötlands Järnvägar 1913—1942 och skörden av sockerbetor i Östergötlands län 1920—1942.

av turistort. Längst i sydväst har Ödeshög ett visserligen litet men dock klart utbildat omland.

Persontrafiken har under de gångna åren varierat ganska mycket, vilket framgår av den streckade kurvan på fig. 29. Från omkring 300 000 årliga resenärer före första världskriget stego siffrorna till 700 000 år 1919. Det är bland annat de goda tiderna för jordbrukarna under första världskriget som avspeglas i denna stegring. Därefter kom en nästan oavbruten nedgång till botten siffran 349 000 år 1933. Man kan notera en dubbel orsak till denna nedgång; dels försämrades undan för undan jordbrukets ekonomiska betingelser, dels blev konkurrensen från bilarna och busslinjerna allt hårdare, varom mera nedan.

Efter 1933 började siffrorna åter stiga och stegringen blev mycket stark

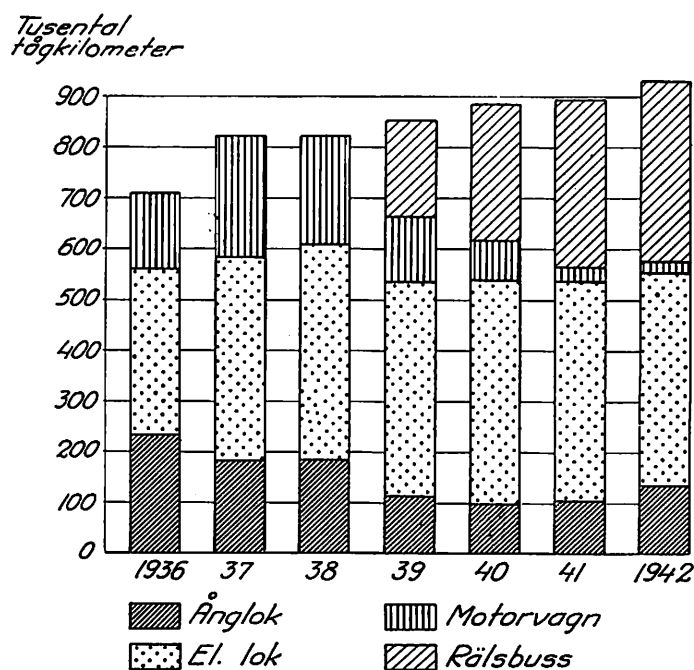


Fig. 30. Tillrygglagda tågkilometer med ånglok, elektriskt lok, motorvagn och rälsbuss på Mellersta Östergötlands Järnvägar 1936—1942.

efter 1938. Den kan icke enbart tillskrivas de stigande konjunkturerna. Den berodde även på förbättrade järnvägsförbindelser med bland annat motorvagnar och rälsbussar, fig. 30. Den mycket starka trafikökningen under kriget beror naturligtvis också på restriktionerna på biltrafiken och de stigande antalen militärresor, vilka särskilt i närheten av en förläggningssort av Linköpings storlek bli talrika.

Minskningen i persontrafiken har varit stor i närheten av städerna, särskilt Linköping, där busskonkurrensen varit intensiv. Om man bortser från att persontrafiken helt lagts ned på sträckan Skänninge—Väderstad, tyckas förändringarna i övrigt ha varit tämligen likformigt fördelade över banornas olika delar.

Det går icke att få en klar bild av landsvägstrafiken som konkurrent till järnvägstrafiken, detta därför att det icke finns någon redovisning av den förra. En viss uppfattning därom får man emellertid av siffrorna rörande motor-

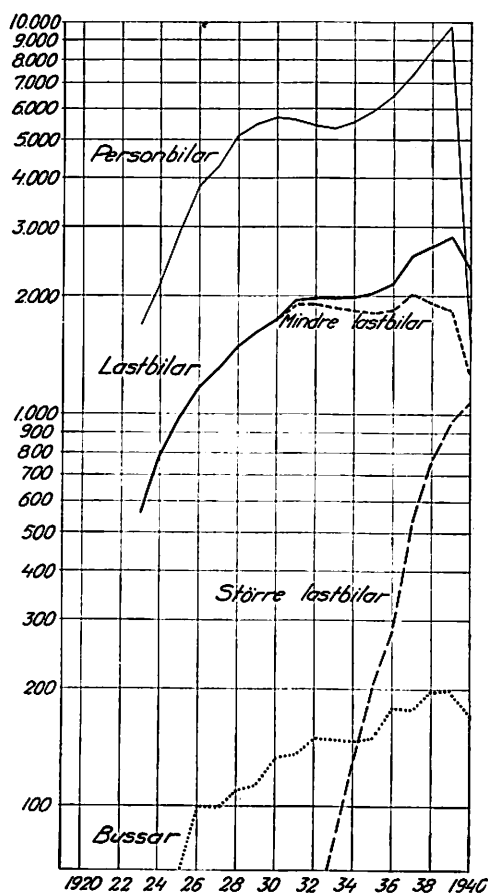


Fig. 31. Motorfordonens antal i Östergötlands län 1923—1940.

fordonens antal. I fig. 31 anges för Östergötlands län det totala antalet inregistrerade motorfordon, fördelade på olika kategorier, åren 1923—1940.

År 1919 fanns det icke femhundra motorfordon i hela länet; tjugo år senare var antalet mellan tolv och tretton tusen. Under mellankrigstiden bröt bilismen igenom, och detta träffade naturligtvis i första hand järnvägarna.

I föreliggande sammanhang är det kurvorna för personbilarna och bussarna som intressera. Sannolikt är det de privata personbilarna, som berövat Mellersta Östergötlands Järnvägar de flesta passagerarna. De i stort sett mycket väl-

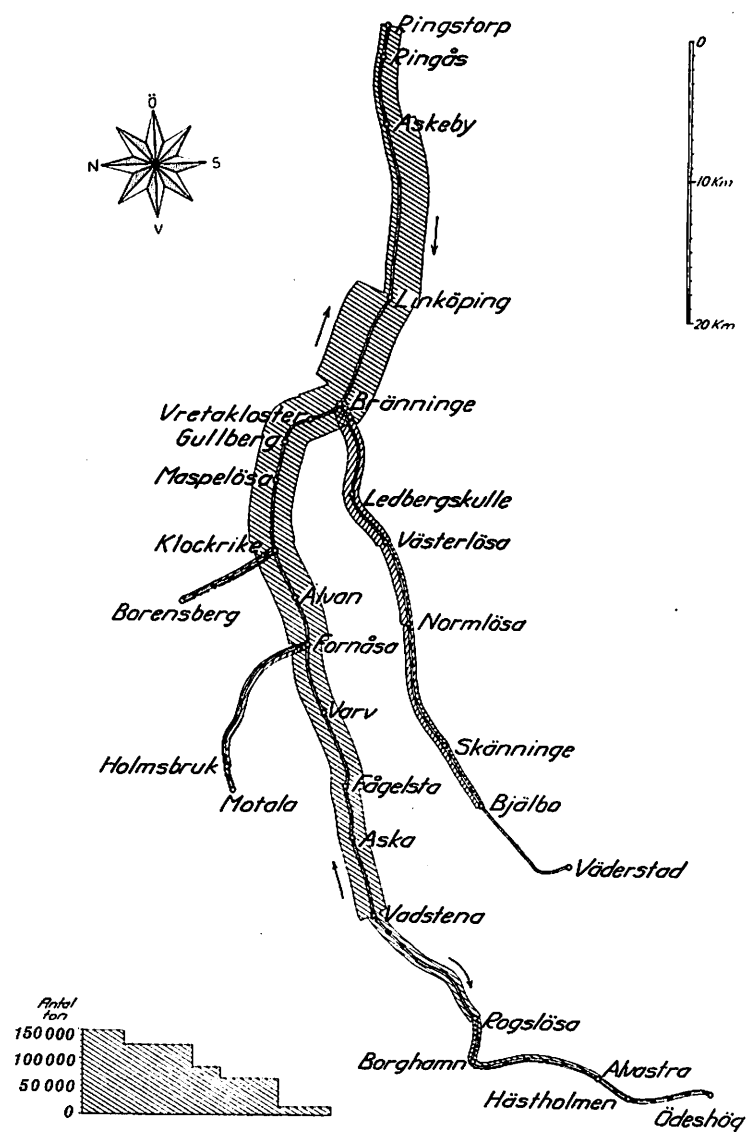


Fig. 32. Godstrafiken på Mellersta Östergötlands Järnvägar år 1937.

bärgade jordbrukarna inom trafikområdet ha nämligen i många fall skaffat sig egna bilar och därmed gjort sig ganska oberoende av järnvägen. Bussarna ha naturligtvis också spelat en stor roll, särskilt i de trakter, där järnvägen icke ligger väl till i förhållande till samhällena, till exempel i fallen Gullberg—

Ljungsbro och Vreta Kloster—Berg. Busstrafikens ökning har varit större än vad diagrammet antyder, enär detta icke på något vis avspeglar storleksökningen av fordonen.

För att möta konkurrensen om persontrafiken från motorfordonen ha de nyss nämnda motorvagnarna och rälsbussarna satts in och därtill har bolaget inrättat egna busslinjer i samtrafik med järnvägen. Att döma av resandesiffrorna ha dessa åtgärder varit effektiva.

Godstrafiken domineras på dessa järnvägar liksom på den föregående av vagnslastgodset. Mängderna vagnslastgods variera mellan 90 000 och 190 000 ton per år medan styckegodset endast uppgår till mellan 10 000 och 14 000 ton.

Vagnslastgodsets mängd på de olika bandelarna år 1937 framgår av kartogrammet, fig. 32. En jämförelse med motsvarande bild för Norra Östergötlands Järnväg, fig. 13, ger ett intryck av hur mycket mindre godstrafiken är på dessa banor. Den största belastningen faller mellan Linköping och Bränninge med omkring 100 000 ton år 1937, medan motsvarande siffra på sträckan Kimstad—Skärblacka, den hårdast belastade sträckan på Norra Östergötlands Järnväg, var mer än dubbelt så stor.

På vissa bandelar är godstrafiken mycket liten. Detta gäller särskilt sträckorna Vadstena—Ödeshög, Fornåsa—Motala, Klockrike—Borensberg och även Bränninge—Väderstad.

Liksom fallet var i fråga om Norra Östergötlands Järnväg finner man även på dessa banor, att godstrafiken är olikstor i de båda riktningarna, detta i motsats mot persontrafiken. Detta framträder med särskild tydlighet mellan Ringstorp och Linköping och mellan Linköping och Bränninge. I båda dessa fall är trafiken mot Linköping mycket större än den ifrån staden. Även på bandelen Väderstad—Bränninge är trafiken emot Bränninge och därmed emot Linköping mycket större än den i motsatt riktning.

Förklaringen till trafikintensiteten får man först om man ser efter vad det är som transporteras. På fig. 33 och 34 redovisas de vid de olika stationerna avgående och ankommande godsmängderna på samma sätt som vagnslastgodset på Norra Östergötlands Järnväg tidigare åskådliggjorts. På den vänstra bilden anges de avgående kvantiteterna och dessa återfinnas som ankomna godsmängder på den högra bilden.

Det är endast fem grupper av gods, som äro så stora att man har anledning

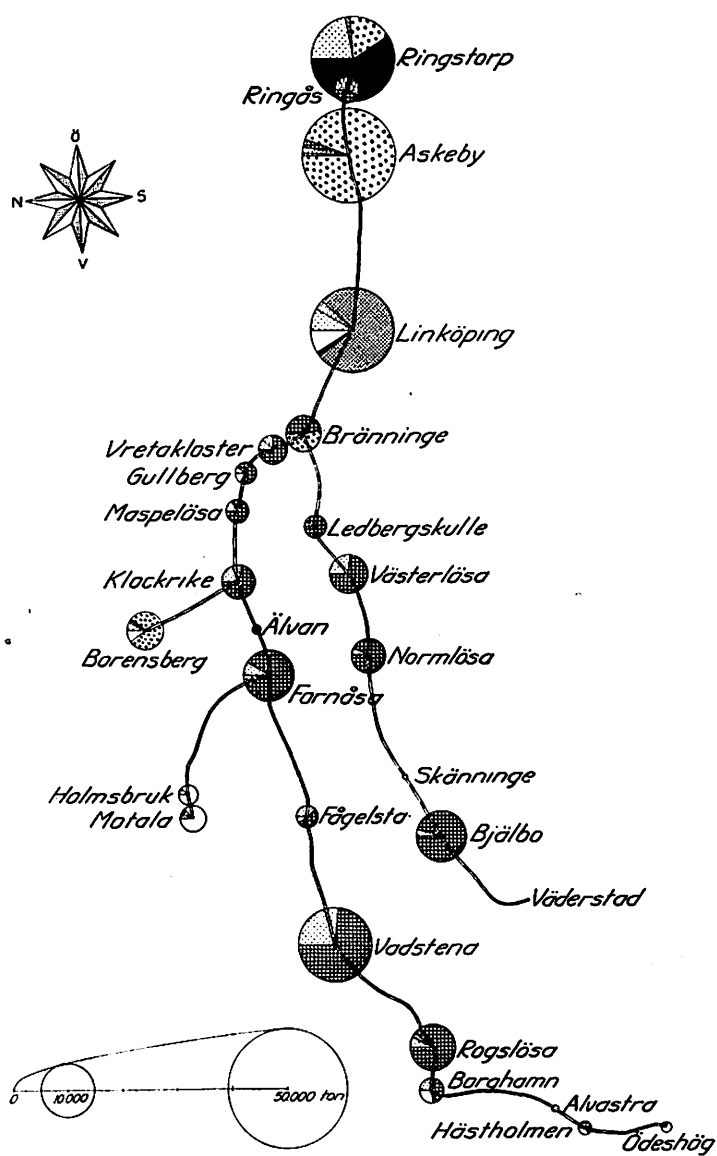
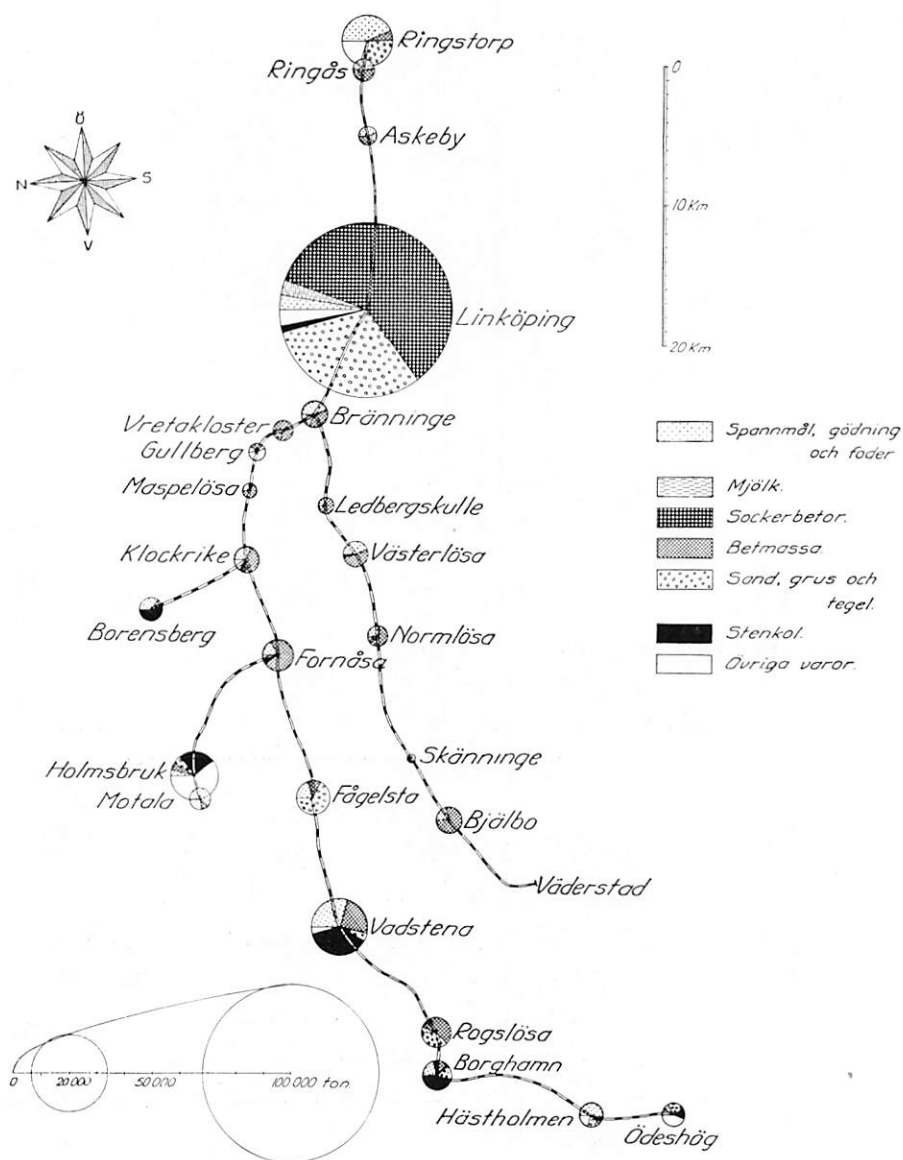


Fig. 33. Avgående vagnslastgods på Mellersta Östergötlands Järnvägar år 1937. För teckenförklaring se vidstående sida.

att i en överblick fästa sig vid dem, nämligen stenkol, markerat med helsvart, sand-grus-tegel, markerat med ringar, spannmål-gödning-foder, prickat, sockerbeter, svartrutat, och slutligen betmassa, tecknat med rutning.



Stenkol avsändes i stora kvantiteter, omkring 8 600 ton, från Ringstorp dit det kommit från Norrköping via Norsholm. Dessa transporter visas på fig. 14 och 15 i de svarta sektorerna för de nämnda orterna. Från Ringstorp föres kolet

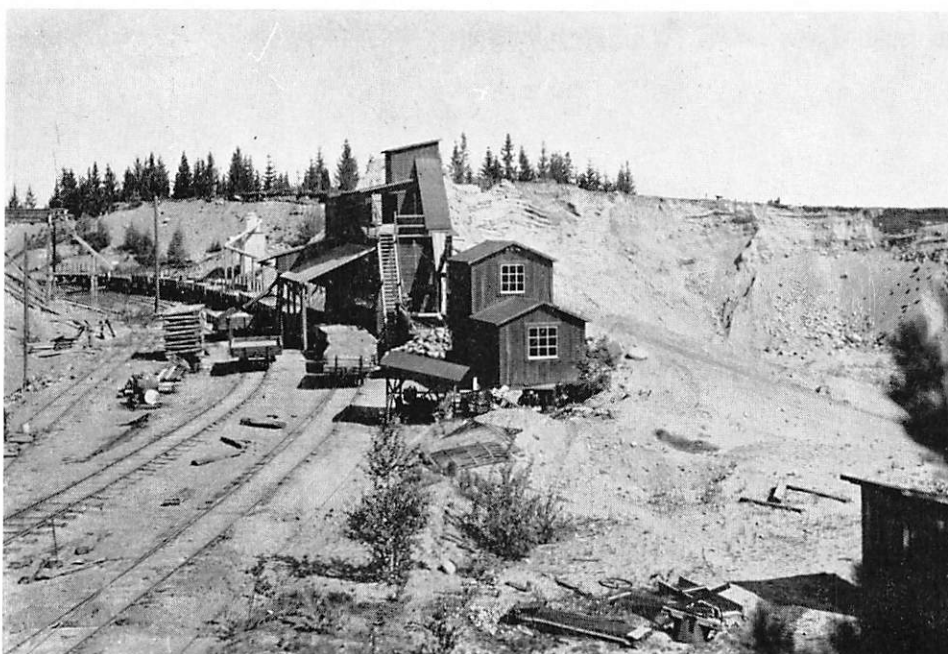


Fig. 35. Solberga grustag och sorteringsverk. De väldiga gruskuallarna härstamma från istiden. Foto Öierud, Finspong.

till olika stationer, vilka lätt känns igen på sina svarta sektorer på fig. 34. Linköping får endast en liten del av sitt kol denna väg; statsbanan erbjuder en ginare transportväg från Norrköping än de smalspåriga banorna med omvägen över Ringstorp. Stationerna ute på dessa, som sakna normalspåriga förbindelser, dra fördel av att på det smalspåriga nätet få kolet utan omlastning från Norrköping. I Borensberg, Holmsbruk, Borghamn och Ödeshög använda industrierna ganska stora kvantiteter kol. I Vadstena kommer därtill de stora sjukhusens förbrukning.

Förvånande stora kvantiteter grus, sand och tegel, på bilderna markerade med sektorer, täckta av små ringar, transporteras på järnvägarna. I närheten av Ringstorp och Askeby finnas rullstensbildningar tillhörande Örtomtaåsen, vilka användas för grustäkt av bland andra Linköpings stad och järnvägen, den senare utnyttjande ett särskilt stickspår av någon kilometers längd från Askeby hållplats. Grustransporterna omfattade år 1937 så avsevärda mängder

som 4 000 ton från Ringstorp och 27 000 ton från Askeby. Huvudparten skickades till Linköping, men från Askeby fraktades också omkring 1 000 ton vardera till så avlägset belägna platser som Vadstena och Rogslösa. En del grus gick också via Ringstorp till Norra Östergötlands Järnväg.

I närheten av Bränninge finnes en givande sandtäkt, också betingad av istidsavlagringar, där stora kvantiteter mursand utvinns, förnämligast för byggnadsverksamheten i Linköping. Från Borensberg avsändes 4 000 ton därstädes tillverkad gasbetong, som huvudsakligen gick ut på statens järnvägar vid Fågelsta.

Man skulle vänta sig att transportererna av spannmål, foder och konstgödsel äro stora på järnvägarna i det utpräglade jordbruksdistrikt som det här är fråga om. Siffrorna och diagrammen visa emellertid att dessa transporter numera äro förhållandevis små. Lastbilarna ha tagit särskilt spannmålstransportererna från järnvägen.

Från Norrköping via Ringstorp sändas dock ganska stora kvantiteter kraftfoder och konstgödsel till de olika stationerna ute på slätten, sammanlagt omkring fem tusen ton. Även från Linköping gå betydande sändningar ut till jordbrukarna i trakten. I motsatt riktning gå spannmålstransporter, bl. a. till kvarnindustrin i Norrköping.

Det mest framträdande draget i banornas godstrafik är transportererna av sockerbetor och betmassa, cirklarnas rutade sektorer. På diagrammet för avgående gods är det sockerbetorna, som dominera överallt i de västra jordbruksdistrikten. De sändas till Linköping, och från sockerbruket i denna stad går betmassan tillbaka som kreatursfoder. Av hela omsättningen av vagnslastgods i Linköping belöpte sig 1937 icke mindre än 76 000 ton eller 64 procent på betor och betmassa, och dessa tillsammans med transportererna av grus, sand och tegel utgjorde hela 88 procent av omsättningen.

Liksom persontrafiken varierar godstrafiken ganska mycket i tiden. En uppfattning härom får man av den översta kurvan i fig. 29, som visar de transporterade kvantiteterna. Den lägsta siffran ligger under 70 000 ton och den högsta över 180 000 ton.

I fig. 36 anges trafikens sammansättning vid vissa tidpunkter, omväxlande hög- och lågkonjunkturår. I allmänhet ha sockerbetorna och betmassan varit det viktigaste godsslaget. I betydelse komma därefter, något olika för olika

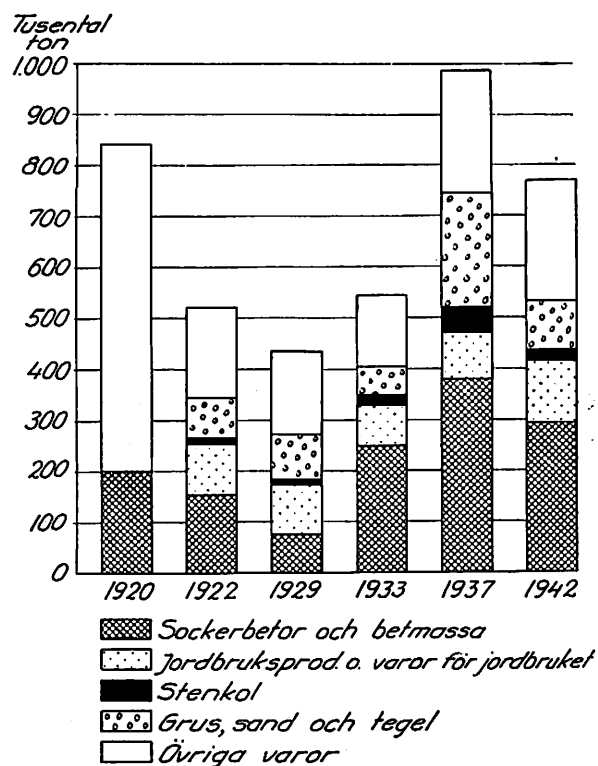


Fig. 36. Vagnslastgodsets fördelning på godsslag vissa år 1920—1942.

år, grus, sand och tegel samt lantbruksprodukter. Bettrafiken har varierat mycket liksom också grus- och tegeltransporterna, och de stora skillnaderna olika år i trafikmängderna på järnvägen äro främst beroende av dessa variationer.

Trafikens stora beroende av betodlingen framgår av en jämförelse mellan de två heldragna kurvorna på fig. 29. Den undre av dessa visar skörden av sockerbetor i Östergötlands län, vilket är ganska nära detsamma som skörden inom trafikområdet; utanför området förekommer nämligen i landskapet icke mycket sockerbetsodling. Variationerna äro stora och bero dels på väderleken, dels på agrarpolitiska förhållanden. De avspeglas i trafikkurvan, ofta till och med i detalj. De sjunkande sockerbetskördarna under 1920-talet motsvarades av sjunkande trafiksiffror. Den lägsta av dessa är 1926 års, då sockerbetsod-

lingen helt låg nere i länet. De i samband med jordbruksregleringen vidtagna åtgärderna för sockerproduktionens ökning visade efter år 1931 som resultat starkt stigande odlingssiffror, och den ökade odlingen resulterade i större järnvägstrafik.

Bettrafiken har hittills varit en huvudorsak till variationerna från år till år i banornas godsmängder. Den förorsakar också mycket starka säsongvariationer, beroende på att den i tiden är bunden till betkampanjen, som pågår varje höst under oktober och november. På sträckan Skänninge—Väderstad är detta så utpräglad, att järnvägen endast drives under betkampanjen.

Transporten av grus, sand och tegel har liksom bettrafiken växlat mycket i omfattning men av helt andra orsaker. Det är byggnads- och anläggningsverksamheten, som betingat dess variationer, i vilka de allmänna konjunkturer-na i ganska hög grad avspeglas. Transporterna av gasbetong från Borensberg ha tillkommit efter 1935, då gasbetongfabriken därstädes anlades.

Järnvägarna gå fram genom Sveriges näst Skåne mest betydande kornbod och transporterna av spannmål, konstgödsel och fodermedel äro följaktligen betydande. Som tidigare sagts ha emellertid lastbilarna under normala förhållanden övertagit en mycket stor del av dessa transporter, särskilt spannmåls-transporterna. Från början av 1920-talet till slutet av 1930-talet minskade sålunda dessa transporter med 50 procent, men i och med restriktionerna på biltrafiken återvände de till järnvägen. 1942 års siffror voro sålunda mer än dubbelt så höga som 1937 års och detta i trots av den dåliga skörden detta år. Konstgödsel- och kraftfodertransporterna ökade däremot starkt även under mellankrigsperioden, vilket emellertid icke betyder att lastbilarna avhållit sig från dylikt gods; förbrukningen av dessa artiklar har nämligen ökat mycket starkt.

Stenkolstransporterna voro mycket större mot slutet av mellankrigsperioden än vid dess början, och ökningen var särskilt stark under 1930-talet. Detta synes dels ha berott på ökad användning av kol inom trafikområdet men även på den ökade konkurrenskraft, som vanns genom sammanslagningen av Norra och Mellersta Östergötlands Järnvägar år 1932. Siffrorna för Ringstorp, den station där trafiken från de båda banorna förenas, ge belägg för detta påstående. På 1920-talet hade Ringstorp en obetydlig ställning med en omsättning av endast några tusental ton gods medan stationen år 1937 var en av de viktigaste med en omsättning av 30 000 ton.

NÄRINGSLIVET.

Mellersta Östergötlands Järnvägar betjäna ett område, som är både naturgeografiskt och ekonomiskt ganska enhetligt, detta i motsats mot de trakter, som genomlöpas av Norra Östergötlands Järnväg. Trots att trafikområdet är delat i två delar, en väster om Linköping och en öster om staden, kan man därför behandla det i ett sammanhang. Den enda uppdelning, som är nödvändig, är särskiljandet av tätorterna från den egentliga landsbygden.

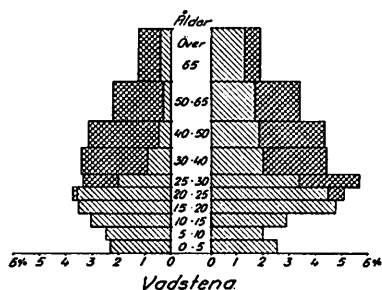
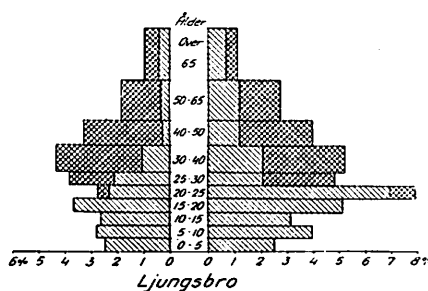
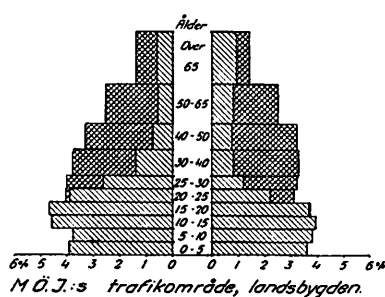
Hela området hade år 1940 en befolkning av knappa 34 000 människor och av dem bodde icke fullt 26 000 på den egentliga landsbygden och resten, omkring 8 000, i nio tätorter. I dessa siffror äro icke inräknade de utanför trafikområdet liggande Linköping, Skänninge och Motala, som i högre grad äro knutna till det normalspåriga järnvägsnätet än till det smalspåriga.

Om man ser på befolkningskartan, fig. 5, får man ett starkt intryck av, hur tätt befolkningen bor på *landsbygden* inom detta område i förhållande till andra områden. Folktätheten, omkring 24 invånare per kvadratkilometer, är betydande.

Folkmängdsutvecklingen åskådliggöres av den översta kurvan på fig. 17. Om man jämför med de andra kurvorna på figuren, finner man att landsbygdsavfolkningen satte in ovanligt tidigt, redan på 1870-talet. Först var den snabb men sedan, vid sekelskiftet och årtiondena närmast därefter, var den relativt långsam för att åter bli mycket intensiv under de sista åren. Medan avfolkningen under de femton åren 1920—1935 uppgick till ungefär sju procent av folkmängden, utgjorde den under de fem åren 1935—1940 över nio procent.

Befolkningens ålders-, köns- och civilståndsfördelning åskådliggöres av den första befolkningspyramiden på fig. 37, konstruerad på det sätt som beskrivits tidigare. Befolkningsstrukturen är ungefär densamma som på närkeslätten och i norra Östergötlands skogsbygder. Den visar förhållandevis många åldringar, få ungdomar, få barn och starkt undertaliga kvinnor i de yngre arbetsföra åldrarna. Därtill är äktenskapsprocenten låg, särskilt bland de unga männen. Dessa förhållanden äro resultat av den tidigare utvecklingen, särskilt avflyttningen av unga människor och de sjunkande födelsetalen.

Här liksom annorstädes äro befolkningsförhållandena beroende av de försörjningsmedel, som ge människorna deras arbete och inkomster. Fördelningen på huvudgrupper av yrken framgår av nedanstående tablå, vilkens siffror äro åskådliggjorda i det sista diagrammet i fig. 19.



I varje figur äro männen avsatta till vänster och kvinnorna till höger. Femårsklassernas storlek (i högre åldrar tio- och femtonårsklasserna) anges av "trappstegen" i figurerna. Streckning betecknar ogifta, rutning gifta.

Fig. 37. Befolkningens ålders-, köns- och civilståndsfördelning på Mellersta Östergötlands Järnvägars trafikområdes egentliga landsbygd och i två av dess tätorter.

Yrkesfördelningen i Mellersta Östergötlands Järnvägars trafikområde, den egentliga landsbygdsbefolkningen.

	1	2	3	4	5	6	7	8
	Jordbruk, skogsbruk och fiske	Industri och hantverk	Samfärdsl	Handel	Allmän tjänst och fria yrken	Husligt arbete	Ospec. verksamhet	Summa
Hela befolkningen..	16 958	4 679	745	704	881	990	876	25 833
Den yrkesverksamma befolkningen	6 945	2 085	333	380	394	796	70	11 003

Jordbruket är den dominerande näringsgrenen. Industrien och hantverket selsätta visserligen ganska många yrkesutövare, men det är därvid huvudsakligen fråga om hantverkare och arbetare i småindustrier, som mer eller mindre direkt arbeta för jordbruksbefolkningen. Av de övriga yrkesgrupperna är det husliga arbetet, hembiträdena, ovanligt talrikt företrätt med drygt sju procent av den yrkesverksamma befolkningen. Som jämförelse kunna motsvarande siffror för

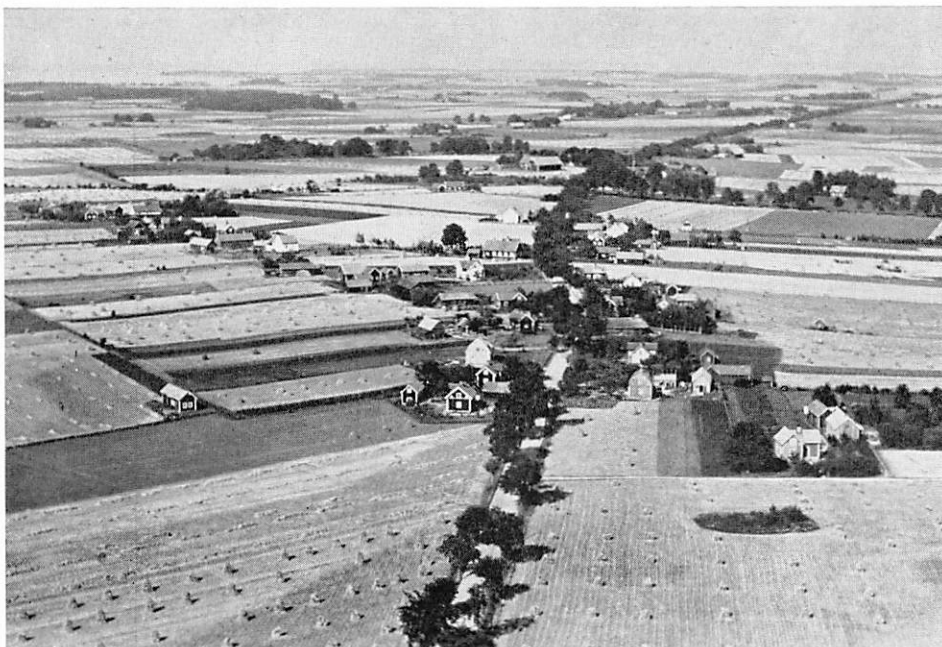


Fig. 38. Östgötaslätten i Dals härad söder om Vadstena. Foto AB Flygtrafik, STF:s bildarkiv.

slättbygden Örebro—Pålsboda och Stor-Finspong nämnas, fem och en halv och tre och en halv procent. Ett stort antal hembiträden i förhållande till den övriga befolkningen finner man endast i rika trakter, antingen det är fråga om yppiga jordbruksbygder eller förnäma bostadsområden i städer.

Jordbruket har också i trafikområdet ovanligt gynnsamma betingelser. Berggrunden inom området består väsentligen av kambro-siluriska bergarter i områdets västra del och urberg, graniter och gneiser i den östra, fig. 2. Jordmånen är mycket gynnsam för åkerbruk, särskilt i de västra delarna med deras kalkberggrund. De lösa jordlagren består väsentligen av bördiga moränleror och morängrus.

De klimatiska förutsättningarna äro också gynnsamma ehuru nederbörden särskilt i områdets västra delar är i knappaste laget, fig. 4. Det är framför allt försommartorkorna, som äro menliga för årsväxten. Värmeförhållandena äro gynnsamma och brukningstiden ganska lång, ett par veckor längre än på närkeslätten, vilket beror på det sydligare läget samt på att Vättern och Öster-

sjön med sina vattenmassor verka utjämnande på temperaturskillnaderna under året.

Åkern täcker en mycket stor del av landytan, något som klart framgår av den ekonomisk-geografiska översigtskartan, fig. 7. Procenten uppodlad jord är för trafikområdet i dess helhet 50, en siffra som emellertid är på ett sätt missvisande. Vissa områden, som måst medtagas på grund av kommungränsernas sträckning, äro nämligen utpräglade skogstrakter, till exempel de norr om Göta kanal liggande delarna av Brunneby och Ljungs socknar. Om man bortser från dessa områden och från ytterligare några skogstrakter, bland andra Omberg, finner man att slätten som sådan är uppodlad till mellan 60 och 80 procent. I enstaka socknar täcker åkern mer än 80 procent och i vissa av dem, till exempel Strå kommun söder om Vadstena, nalkas man den övre uppodlingsgränsen där all mark utom vad som åtgår för byggnadstomter, vägar och dylikt är åker.

Några huvudsiffror rörande jordbruket återfinnas i tabellen å sid. 191. Området är som nyss sagts skogfattigt, vilket är en nackdel därför att det på grund härav är svårt att ge landsbygdens arbetare effektiv sysselsättning under vintern. Lyckligtvis är emellertid denna som ovan sagts icke så lång. Brukningsdelarna äro större än vad man vanligen finner i Mellansverige, vilket är en fördel. Dock finns det också här allt för många småbruk för att man skall kunna tala om en allmänt genomförd rationell användning av människornas arbetskraft.

Den odlade jordens användning, som är ganska likartad över hela slätten, visas i fig. 39. Spannmålsodlingen är framträdande och särskilt gäller detta vetet och blandsäden. Vetet ställer höga krav på jordmånen och har goda förutsättningar inom området. Höstvetet dominerar men även vårvetet odlas i avsevärd omfattning och saluöverskotten äro mycket stora, varom mera i fortsättningen.

Odlingen av blandsäd upptar vidsträckta arealer, vilket bland annat beror på risken för torka. I blandsäden, som är en kombination av korn, havre och baljväxter, är det stora möjligheter att alltid något av de nämnda växtslagen står sig, även om väderleken blir ogynnsam. Havre ensamt odlas ej så mycket. Inom trafikområdet liksom inom riket i dess helhet komplettera havre- och blandsädesodlingen varandra. Där det odlas mycket havre odlas det litet blandsäd och tvärt om. Vallarna äro i allmänhet tvååriga och upptaga icke så stora delar av åkerjorden som annars är vanligt i Sverige, ehuru vallodlingen även här bedrivs på större arealer än någon annan odling.

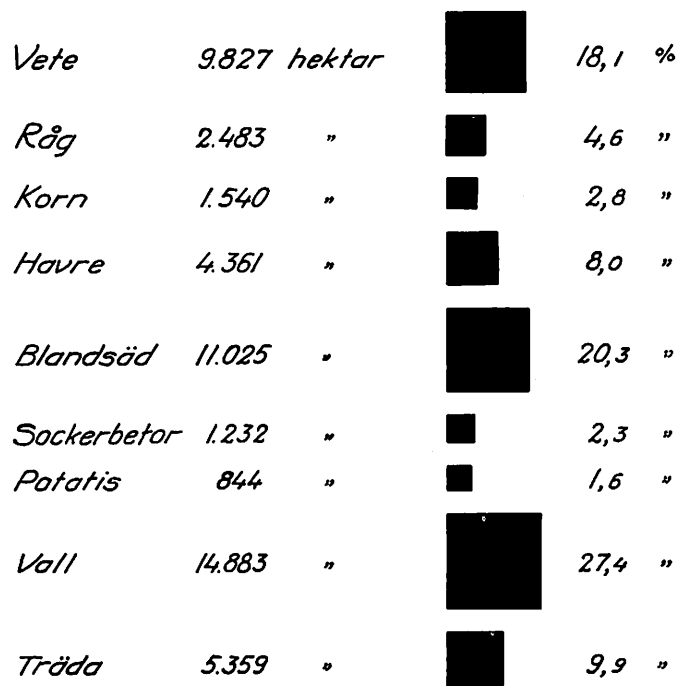


Fig. 39. Den odlade jordens användning inom Mellersta Östergötlands Järnvägars trafikområde.

Sockerbetorna, som äro så betydelsefulla för järnvägarnas ekonomi, odlas på endast dryga 2 procent av åkern. Denna odling kräver en mycket god jordmån och är koncentrerad till de bästa distrikten, främst Vadstenaslätten. Även transportmedlen, i detta fall järnvägssträckningarna, spela emellertid också en mycket stor roll för sockerbetsodlingen. På fig. 40 åskådliggöres sockerbetsodlingens intensitet, uttryckt i procent av den odlade jorden. Det är uppenbart att odlingen i hög grad är knuten till de smalspåriga järnvägarna, något som sannolikt skulle framträda ännu tydligare på bilden, om odlingen hade kunnat redovisas i smärre områden än kommuner.

Trafiken och dess utveckling på Mellersta Östergötlands Järnvägar har visat hur utomordentligt beroende av jordbruket som banorna äro. Jordbrukets beroende av banorna är däremot icke klarlagt, och det är icke heller möjligt att ge ett exakt uttryck för detta beroende. En partiell uppfattning därom kan man

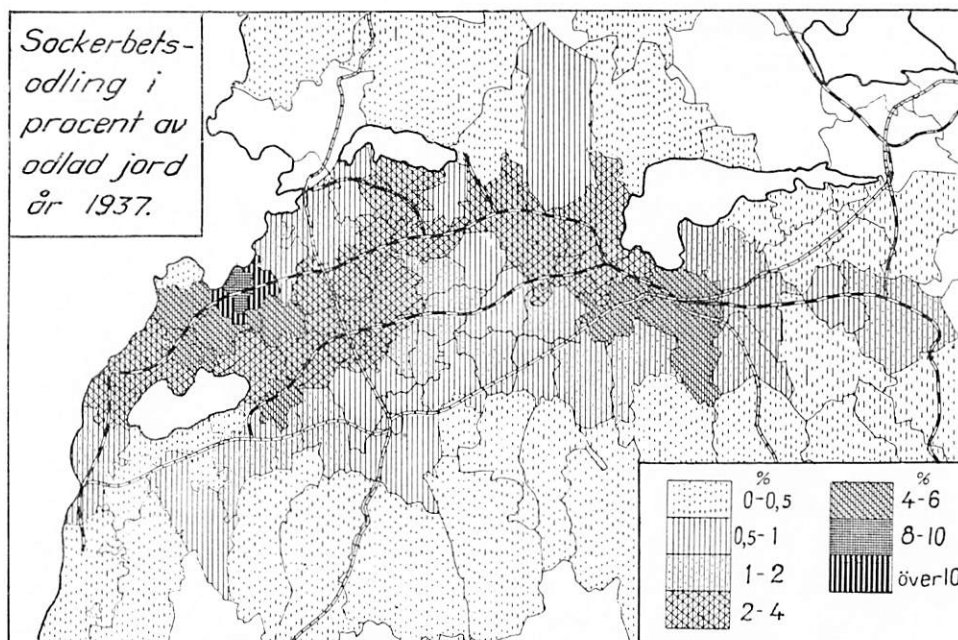


Fig. 40. Sockerbetsodlingens intensitet.

emellertid få genom att beräkna vissa produktionsöverskott inom trafikområdet och ställa dem i relation till trafiksiffrorna. De produkter som därvid äro möjliga, äro sockerbetorna och spannmålen, vilka samtidigt äro de viktigaste jordbruksposterna i trafiken.

Järnvägarnas inkomster av sockerbets- och betmassetransporter utgjorde år 1937 mer än hälften av de totala inkomsterna av vagnslastgodset, och även om Mellersta Östergötlands Järnvägar ej äro så helt beroende av dylika transporter som vissa sydsånska järnvägar, kan man med säkerhet säga att banornas existens vore allvarligt hotad, om sockerbetsodlingen lades ned. Samtidigt kan man emellertid konstatera att järnvägarna äro en mycket viktig för att icke säga en avgörande förutsättning för sockerbetsodlingen.

För bettransporter kan trafikområdet uppdelas i tre distrikt, områdena omkring banorna Ringstorp—Linköping, Linköping—Ödeshög och Bränninge—Väderstad. Inom vart och ett av dessa områden kan man ganska väl beräkna betskördens storlek genom att multiplicera betarealen med den för länet kända

medelskörden per hektar. År 1937 ställde sig de beräknade skördade kvantiteterna så som framgår av den första kolumnen i nedanstående tablå. I den andra anges de transporterade betmängderna enligt järnvägarnas statistik samma år.

	Beräknad betskörd, ton	Kvantitet fraktade betor, ton
Ringstorp—Linköping	2 400	1 640
Linköping—Ödeshög	35 560	38 430
Bränninge—Väderstad	17 230	17 480
Hela trafikområdet	55 190	57 550

Överensstämmelsen mellan de båda sifferserierna är mycket god. Skillnaderna kunna i huvudsak förklaras med de fel i beräkningarna, som måste uppstå dels av att gränserna mellan de olika områdena måst dragas schematiskt, i kommungränser, dels av att skörden per hektar kan ha varierat mellan olika områden. I det första området är emellertid skillnaden mellan de båda siffrorna så stor, att en annan förklaring måste sökas, och denna finner man i de transporter med bil och hästskjuts, som förekomma i trakterna närmast sockerbruket i Linköping. Dylika direkttransporter utan anlitan av järnväg äga oftast rum från ett område omkring Linköping med i runt tal 9 à 10 kilometers radie.

Resultatet av jämförelsen mellan betskörd och bettransporter är det, att betodlingen i allra högsta grad är förbunden med järnvägarna. Detta synes även vara i sockerbrukets intresse, att döma av dess körbidragsbestämmelser, som äro så avfattade, att de i hög grad skydda järnvägarna från bilkonkurrens. Sambandet framträder än starkare om man betänker att betmassan på järnvägarna fraktas tillbaka till odlarna samt att dessa ofta anlita järnvägarna i samband med betodlingen även för andra transporter, till exempel av konstgödsel.

Som tidigare sagts spelar spannmålen en ganska stor roll i vagnslastgodset. När det gäller spannmål kan man emellertid icke som i fråga om sockerbetorna göra en direkt jämförelse mellan skörd och transporter och därmed få fram ett uttryck för järnvägarnas betydelse. I motsats mot betorna förbrukas nämligen en stor del av spannmålen på den plats där den odlas, antingen som människo- eller kreatursföda eller som utsäde.

Det är lätt att få en ungefärlig uppfattning om spannmålsskördens storlek på samma väg, som nyss beskrivits beträffande betorna. År 1937 producerades inom

trafikområdet vid pass 29 500 ton vete och råg. En del av denna kvantitet förbrukades inom området och en del fraktades därifrån.

Människornas förbrukning inom området kan man ungefärligen beräkna. Man känner nämligen befolkningens storlek, dess fördelning på egentlig landsbygd och tätorter och dess fördelning på åldrar och kön, och man vet också ungefärligen hur mycket spannmål, som konsumeras i form av mjöl och produkter därav av landsbygdsfolk och tätortsbor av olika kön och inom olika åldersklasser.

Enligt beräkningarna konsumerades 1937 inom området vid pass 5 400 ton omalen vete och råg. Överskottet uppgick till omkring 29 500 ton minus 5 400 ton, vilket är ungefär 24 000 ton. Detta överskott bör minskas med vissa kvantiteter utsäde och möjligen också med någon del, som gått till utfodring av djur, men dessa kvantiteter uppvägas sannolikt av att mjöl tillförts området ifrån kvarnar utanför detsamma.

Mot ett beräknat överskott av 24 000 ton vete och råg inom trafikområdet står en på järnvägarna transporterad kvantitet av endast 7 000 ton spannmål, i vilken också är inräknad foderspannmål. Det är uppenbarligen endast en ganska liten del av spannmålsöverskottet, som fraktas på järnvägarna. Att bestämma hur liten del är ej möjligt med de siffror, som stå att uppdriva.

Det är huvudsakligen biltrafiken men även i avsevärd grad kanaltrafiken och sjöfarten på Vättern, som ombesörja spannmålstransporterna. Bilarnas betydelse kommer indirekt till uttryck vid en jämförelse mellan järnvägarnas spannmålstransporter före och efter bilismens genombrott. Mot den ovan nämnda siffran 7 000 ton år 1937 stod år 1922 en siffra av 12 600 ton. Skillnaden mellan de båda siffrorna och mycket mer därtill, både på grund av att skörden år 1937 var betydligt större än år 1922 och på grund av att bilarna övertagit det mesta av vad som tidigare transporterades med häst, transporteras nu av bilar. Det stora antalet rymliga lagerhus, som finnas vid vattenvägarna, vittna om att också dessa konkurrera starkt med järnvägarna.

Ikke mer än 8 000 eller en knapp fjärdedel av trafikområdets befolkning är som tidigare sagts bosatt i tätorter. Fem av tätorterna äro mycket små, med endast 200 till 300 invånare. Dessa småorter, som man icke har anledning att här dröja vid, äro *Berg*, en liten kanalstation vid Roxens västra strand med en avsevärd turisttrafik till det intilliggande Vreta kloster, *Fågelsta*, som är en jordbruks- och trafikort där banan Hallsberg—Mjölby korsar linjen Linköping

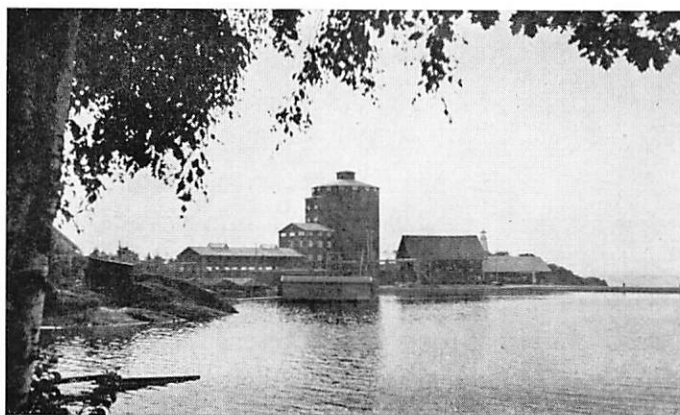


Fig. 41. Spannmålssilo vid Hästholmens hamn. Foto förf.

—Vadstena, *Borghamn* och *Skedet*, små jordbruks- och industriorter norr om Omberg vid kalkstensbrottet därstädes, samt slutligen *Hästholmen*, som närmast är att karakterisera som en liten hamn- och handelsort med ganska många sommargäster, som lockas dit av bland annat Vätterns klara vatten och en vackert utbildad klippstrand.

De större orterna äro Ljungsbro, Borensberg, Vadstena och Ödeshög. Av dem intaga Borensberg och Ödeshög liknande lägen, Borensberg på gränsen mellan slättbygd och skogsbygd i norr och Ödeshög i motsvarande övergångsområde i söder. *Ödeshög* med drygt 1 300 invånare är slutstation för järnvägen, en handelsort med ett starkt industriellt inslag, bestående av ganska jämbördiga järn- och träindustrier. *Borensberg* med omkring 1 100 invånare är en ganska svårklassificerad ort. Flertalet yrkesutövare sysselsättas i industri och hantverk men även handeln är betydande. Orten, som också är slutstation på järnvägen, ligger som nyss sagts där slätten övergår i skogsbygden, vid vägen upp emot Tjällmo samt vid Göta kanal. Den har växt upp huvudsakligen efter sekelskiftet. Industrien är främst representerad av ett buteljglasbruk och det år 1935 startade Aktiebolaget Ånghärdad Gasbetong, vilket som tidigare sagts är en viktig kund för järnvägen. Ett säreget drag i ortens näringsliv är Sveriges enda urmakeriskola.

Ljungsbro eller Malfors, "Sveriges chokladstad" som den benämnes i reklamen, ligger vid Malforsen vid Motala ström icke långt från dess utfall i Roxen. Den är en utpräglad industriort med 72 procent av yrkesutövarna syssel-

satta i industri. Cloettas anläggning dominerar platsen helt med närmare 600 anställda före kriget. I trakten finns därtill ett tegelbruk och en såg, vilka emellertid icke alls äro av samma storleksordning.

Befolkningsstrukturen finnes angiven i den andra pyramiden på fig. 37. Den karakteriseras av få åldringar, få barn och stora kvinnoöverskott, alldeles särskilt i åldrarna 20—25 år. En dylik struktur talar om en hastigt växande ort, i vilken näringslivet i hög grad sysselsätter kvinnlig arbetskraft. I början av seklet var orten enligt beräkningar obetydlig med några hundratal innevånare. Den växte snabbt till 1920. År 1930 hade den omkring 700 och år 1940 nära 1 200 invånare. Utvecklingen avspeglar sig i bebyggelsen, som med sin stil här som annorstädes skvallrar om åren för sin tillblivelse.

För att förstå chokladindustriens och därmed ortens läge, är det nödvändigt att se på utvecklingsgången. Namnet Cloetta är trenne schweiziska utvandrare, som i mitten av förra seklet kommo till Köpenhamn och därstädes började med chokladfabrikation år 1862. För att bättre kunna betjäna sina kunder i Sverige och Norge anlade de tio år senare en fabrik även i Malmö. Denna fabrik, den första chokladfabriken i Sverige, utvecklades snabbt, men den fick också snart konkurrenter. En av de svåraste var Chokladfabriks Aktiebolaget Motala, vars tillverkning skedde i en fabrik vid Råby vid Motala ström en halv mil väster om Ljungsbro. Konkurrenten slutade här som i så många andra fall med att det större företaget inköpte det mindre. Till att börja med drevos de båda företagen var för sig, men år 1902 flyttades malmötillverkningen upp till Östergötland, och ett nytt fabrikskomplex anlades vid Malforsen, där det nuvarande Ljungsbro började växa upp.

Man frågar sig varför företaget kom att förläggas och utvecklas just på den plats som skedde. De yttre påtagliga fördelarna voro vattenkraft, läge invid transportleden Göta kanal och en vacker trakt. Företagsledningen synes också ha tillmätt den lantliga miljön med dess friska luft en stor betydelse för just detta slag av industri. En påtaglig nackdel var att järnväg saknades och att den närmast liggande järnvägen var smalspårig.

Fördelarna av läget kunna, om man dömer efter branschens lokalisering i övrigt i Sverige, ingalunda sägas ha varit avgörande för företagets utveckling. Det avgörande har fast mer varit en dugande företagsledning, som säkerligen skulle ha kunnat utnyttja också andra lägen än detta.

Sedan fabriken byggdes i början av seklet ha de yttre betingelserna för industriens framgång ändrats ganska mycket, bland annat genom att biltrafiken minskat beroendet av järnvägarna. De varor som framställas äro emellertid så högvärdiga i förhållande till vikten att fraktkostnaderna icke äro av någon större betydelse som lokaliseringsfaktor. I stället har en annan lokaliseringsfaktor undan för undan fått en allt större betydelse, nämligen arbetskraften.

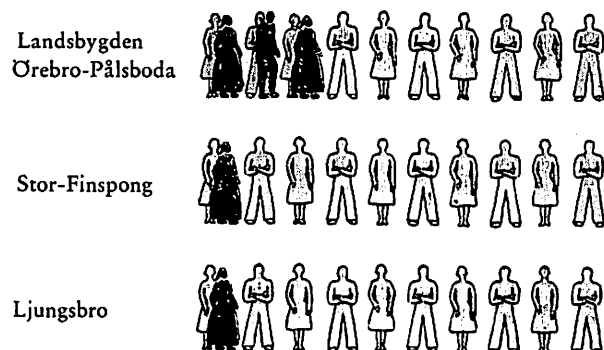
Chokladindustrien sysselsätter i ovanligt hög grad kvinnliga arbetare. Detta avspeglar sig i den nyss beskrivna befolkningsstrukturen i Ljungsbro, vars mest utpräglade drag är stora kvinnoöverskott i de yngre arbetsföra åldrarna. De demografiska huvuddrag, som i detta sammanhang äro av särskilt intresse, finnas åskådliggjorda i fig. 42. Som jämförelse äro medtagna slättbygden Örebro—Pålsboda, landsbygdsbefolkningen, samt Stor-Finspong.

På landsbygden är det, som tidigare sagts, många gamlingar i förhållande till de arbetsföra årsklasserna. I de snabbt växande industriorterna, såväl metallindustriorten Finspong som chokladindustriorten Ljungsbro, äro åldringarna få. På landsbygden äro de unga kvinnorna få i förhållande till de unga männen, i metallindustriorten äro de också undertaliga ehuru icke mycket, men i chokladindustriorten äro de starkt övertaliga. På landsbygden och i Finspong äro ungefär tre på tio av de unga kvinnorna gifta, i Ljungsbro endast två.

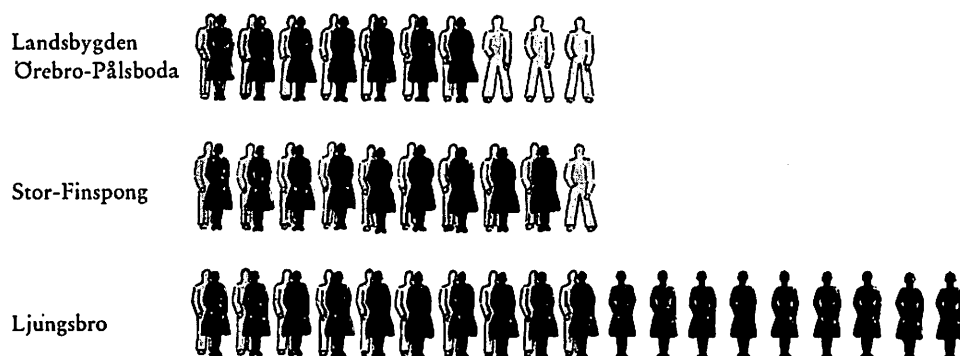
Det är för visso en skön tanke att unga flickor tillverka läcker choklad i en vacker natur, men det är en tanke som lätt kommer i konflikt med individens önskemål och nu även med befolkningspolitiska krav. Tidigare fingo icke individerna ha några önskemål i fråga om arbetsorten. Det var nämligen ont om arbetstillfällen för den växande befolkningen. Befolkningstillväxten var så snabb, att man propagerade barnbegränsning, och det befolkningspolitiska problemet var närmast ett överbefolkningsproblem.

Under detta sekel ha förhållandena helt ändrats i dessa avseenden. För varje år som går, bli de i arbetslivet inträdande årskullarna mindre, och detta resulterar i svårigheter att få arbetare. Dessa svårigheter äro vad den yngre kvinnliga arbetskraften beträffar särskilt stora på landsbygden samt i ensidiga orter med kvinnlig industri som Ljungsbro. Företaget har också sökt att möta denna svårighet genom att bygga den så kallade Evagården med bostäder lämpade för

ÅLDNINGAR I FÖRHÅLLANDE TILL ARBETSKRAFTIGA



KVINNOR I FÖRHÅLLANDE TILL MÄN 20—30 ÅR



GIFTA KVINNOR I FÖRHÅLLANDE TILL OGIFTA 20—30 ÅR

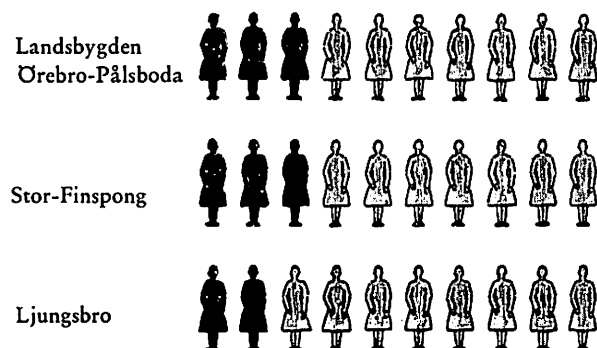


Fig. 42. Karakteristiska relationer inom befolkningen på den egentliga landsbygden och i olika orter.



Fig. 43. Vadstena klosterkyrka. Foto Lena Böklin, STF:s bildarkiv.

den anställda personalen. Detta är emellertid icke en lösning, som är tillfredsställande på annat sätt än att den underlättar rekryteringen av arbetskraft.

Barnantalet i orten är lågt. På 100 kvinnor i fruktsam ålder, 20—50 år, kom det år 1940 endast 29 barn i åldern 0—5 år. Motsvarande tal för Stor-Finspong var 57 och för slättbygden Örebro—Pålsboda 43. Det låga talet för Ljungsbro



Fig. 44. Vadstena slott. Foto Gösta Lundquist, STF:s bildarkiv.

beror mest på könsproportionen, och det finns endast tre befolkningspolitiskt tillfredsställande lösningar på de missförhållanden, som nu äro uppenbara, antingen att till Ljungsbro förlägga industrier eller andra företag med manlig arbetskraft eller att flytta chokladfabriken, varigenom emellertid samhället skulle bli öde, eller att så organisera rörelsen, att män kunna anställas i vida större

antal än nu. Den senare lösningen är måhända icke så avlägsen som det tyckes, detta därför att likställigheten mellan man och kvinna på arbetsplatser och i lönelistor uppenbarligen är på marsch.

Vadstena är den enda stad, som räknats in i banornas trafikområde. Dess folkmängd har stått stilla under det sista årtiondet efter en liten stegring vid slutet av förra och början av detta sekel. Yrkesstrukturen, fig. 6, ger förklaringen härtill. En tredjedel av yrkesutövarna arbeta i allmän tjänst och fria yrken. Staden hör till tjänstemannaorterna, som leva huvudsakligen i egenskap av säten för samhällseliga inrättningar av olika slag. Vissa dylika orter äro militärstäder, till exempel Karlskrona, Eksjö och Boden, andra äro sjukhusstäder, t. ex. Säter och Vadstena.

Att Vadstena blivit en sjukhusstad beror mycket på dess historia. En del av det gamla klostrets byggnader ha varit lämpade som lokaler för sjukvård, och dess traditioner ha väl sannolikt också verkat i samma riktning. Nu finns i Vadstena sinnessjukhus och sinnessjukhem, länslasarett och epidemisjukhus. Detta avspeglas bland annat i befolkningsstrukturen, fig. 37, som visar ovanligt stora kvinnoöverskott. Befolkningsbilden är ovanligt "ful".

Den näst största yrkesgruppen är industrien-hantverket med huvudvikten lagd vid hantverket, som huvudsakligen arbetar för stadens egen befolkning och den omkringliggande landsbygden. Denna senare är rik och ger också upphov till en betydande handel, den tredje stora yrkesgruppen inom staden. Som handelsort har Vadstena sedan gammalt haft betydelse även i egenskap av överfartsort mellan Östergötland och Västergötland.

Numera spelar också turistväsendet en allt större roll. Grunden härtill är både staden själv och dess omgivningar. Den medeltida stadsplanen finnes kvar och byggnadsminnena äro mycket rika, främst företrädda av klosterkyrkan, uppförd i anslutning till den heliga Birgittas i uppenbarelsens form lämnade föreskrifter, samt slottet, vilket räknas som det arkitektoniskt förnämsta av de borg- och slottsbyggen, som Gustav Vasa igångsatte. Stadens omland är icke blott en rik jordbruksbygd utan även en minnesrik kulturbygd av stor skönhet. Särskilt vägen utmed Vättern över Omberg och söder ut hör till de yppersta turistlederna i landet.

Källor och litteratur

MUNTliga UPPLYSNINGAR

Framställningen bygger delvis på upplysningar, som generöst lämnats av följande personer:
Trafikombudet *B. Franzén*, Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga Järnvägar, Norrköping.
Överingenjör *I. Humble*, Skärblacka.
Direktör *E. D. Lindblom*, STAL, Finspong.
Kontrollör *S. Tornborg*, Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga Järnvägar, Norrköping.
Överingenjör *Y. Zacco*, Svenska Metallverken, Finspong.

OTRYCKTA KÄLLOR

Personstatistik och godsslagsstatistik vid Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga Järnvägars kontrollkontor. Denna statistik är ovanligt fyllig och lättöverskådlig.
Uppgifter rörande industriföretagen i Kommerskollegium.
Ahlberg, G., Socialstatistisk undersökning av Finspong.
Wallén, D., Kvismarens sänkning, uppsats ventilerad vid geografiska proseminariet vid Stockholms Högskola.
Grunditz, H., Näringslivet i Mellersta Östergötlands Järnvägars trafikområde 1920—1940.
Molin, B., Näringslivet i Norra Östergötlands Järnvägars trafikområde 1920—1940.
Stenbeck, G., Undersökning av trafiken på Norra och Mellersta Östergötlands Järnvägar 1920—1942.
De tre sistnämnda arbetena, utförliga förstudier till föreliggande skrift, äro gjorda vid Handelshögskolans geografiska institution sommaren 1943 och ventilerade i dess geografiska seminarium.

TRYCKTA KÄLLOR

KARTOR:

Anrick, C. J., Karta över Sveriges åkerareal, Sveriges geol. unders. Ser. Ba nr 10. Stockholm 1921.
De Geer, S., Befolkningens fördelning i Sverige den 1 januari 1917.
De Geer, S., Map of Land-Forms in the Surroundings of the Great Swedish Lakes.
Gavelin, A., och *Magnusson, N. H.*, Geologisk översiktskarta över Norden. Skala 1 : 1 milj.
Generalstabens höjdkarta över Sverige, skala 1 : 500 000.
Generalstabens karta över Sverige, skala 1 : 100 000.
Karta över Sveriges vägdistrikt, utgiven av Svenska byggnadsentreprenörföreningen, Stockholm 1937.
Turistkartan över Sverige, blad 6 och 8, skala 1 : 300 000.

SKRIFTER:

Blomberg, A., Beskrivning till kartbladet Linköping, Sveriges geologiska undersökning, ser. Aa nr 141. Stockholm 1909.
Carlsson, G. A., Beskrivning till kartbladet Norsholm, Sveriges geologiska undersökning, ser. Aa nr 79. Stockholm 1880.
De Geer, S., Explanation of Map of Land-Forms in the Surroundings of the Great Swedish Lakes, Sveriges geologiska undersökning, ser. Ba nr 7. Stockholm 1910.

- Det svenska året, en årstidskrönika av Gustaf Edin, Gösta Lundquist och Rudolf Söderberg. Stockholm 1941. Svenska Turistföreningens förlag.
- Finsponga Bilder, Minnesskrift, utgiven av Svenska Turbinfabriks Aktiebolaget Ljungström till bolagets trettiofemårsjubileum 1943, Stockholm MCMXLIII.
- Hagström, K. L., Mellersta Östergötlands Järnvägsaktiebolags järnvägstrafik 25 år den 1 december 1922, Linköping 1922.
- Handelskalendern.
- Håkansson, R., Östergötlands jordbruk och dess föreningsrörelse, Norrköping 1942.
- Industrikalendern.
- Jonasson, O., Höijer, E., Björkman, Th., Jordbruksatlas över Sverige, Stockholm 1937.
- Järnvägs- och automobiltrafik. En jämförande översikt, utarbetad av 1932 års trafikutredning. Statens offentliga utredningar 1934: 33, Kommunikationsdepartementet.
- Krän, B., Affärsbankernas geografiska fördelning och förutsättningarna för bankverksamhet i Östergötland, Ekonomiskt Forum 1943, Göteborg 1943.
- Lönnroth, A., Ekonomisk undersökning av projekterade järnvägar. Nordisk järnbanetidskrift, nr 6, 1930.
- Magnusson, N., och Granlund, E., Sveriges geologi, Stockholm 1936.
- Nelson, H., De svenska städernas och stadsliknande orternas läge, Lunds universitets årsskrift. Lund 1918.
- Norra Östergötlands Järnvägsaktiebolag. Pålshoda—Finspongs, Finspong—Norsholms, Örebro—Pålshoda, Kimstad—Norrköpings Järnvägar 1874—1924.
- Ridderstad, A., Östergötlands beskrivning, med dess städer samt landsbygdens socknar och alla egendomar, första och andra delen. Stockholm 1917 och 1918.
- Sociala meddelanden 1934, nr 12, och 1936, nr 5.
- Svensson, J., De sydsånska privatbanorna och sockerindustrin, Svensk Geografisk Årsbok 1934, årg. 10.
- Sveriges industri. Översikt, utgiven av Sveriges Industriförbund till dess tjugofemte årsmöte den 7 maj 1935. Andra upplagan. Stockholm 1936.
- Sveriges officiella statistik.
- Folkmängden och dess förändringar, av Statistiska Centralbyrån. Folkräkningen 1880, 1890, 1900, 1910, 1920, 1930, 1940. Särskilda folkräkningen 1935—1936.
- Jordbruksräkningen 1937.
- Uhnborn, I., Befolkningsutvecklingen i Sverige och dess förutsättningar, Nordisk försäkringstidskrift, nr 2, 1944.
- Utredning angående Norrlands näringsliv, förberedande undersökning, verkställd av 1940 års Norrlandsutredning, Statens offentliga utredningar 1934: 39, Jordbruksdepartementet.
- Wahlund, S., Medan patienten väntar, Stockholm 1944.
- Verkstadsingenjörsföreningen i Finland, Östgötaresan 1930, utgiven av Finspongs Metallverks Aktiebolag. Stockholm 1930.
- Vid en milstolpe. Minnesskrift, iordningställd med anledning av Cloettas sextioårsjubileum. Stockholm 1935.
- William-Olsson, W., Stockholms framtida utveckling. Monografier, utgivna av Stockholms kommunalförvaltning. Stockholm 1941.
- William-Olsson, W., och Engberg, K., Linköping inför fredskrisen, Linköping 1944.
- Öster, J., Östergötland under mitten av 1600-talet. Efter en studie av lantmätare Jean de Rogiers geografiska kartor från åren 1653—1673. Geographica nr 15. Geografiska studier tillägnade John Frödin den 16 april 1944. Uppsala 1944.