
ASKERSUND—SKYLLBERG— LERBÄCKS JÄRNVÄG

Signatur: A.S.L.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Askersund—Skyllbergs järnvägsaktiebolag (linjen Askersund—Skyllbergs bruk) och Skylldbergs bruks aktiebolag (linjen Skylldbergs bruk—Lerbäck).
Trafikeras av Skylldbergs bruks aktiebolag.

Redan vid uppgörandet av planerna för de första statsbanorna i Sverige var Askersund medtaget bland de platser, vilka skulle erhålla järnvägsförbindelse. Både det betänkande, som 1855 års järnvägskommitté avgav, och översten N. ERICSONS på detsamma grundade förslag till ett stambanenät upptog sålunda en »sammanbindningsbana» Örebro—Askersund, 5 gamla mil lång med en beräknad anläggningskostnad av 3 250 000 rdr. Den Ericsonska planen framlades i k. proposition vid 1856—1858 års riksdag men vann ej ständernas bifall i så måtto, att de ej ville fastställa planen på en gång. Anslag skulle endast successivt beviljas, beroende på ytterligare utredningar i varje särskilt fall. Detta vållade, att linjen Örebro—Askersund ej kom till utförande.

Först när Karlsborgs fästning i början av 1870-talet genom en järnväg skulle sättas i förbindelse med statsbanenätet, kom Askersunds järnvägsfråga åter på dagordningen. Många röster höjdes nämligen då för att från lämplig punkt å Hallsberg—Motala—Mjölby järnväg, som koncessionerats 1871, draga en bana över Askersund till Karlsborg, varigenom fästningen skulle komma Stockholm 5 mil närmare än genom den föreslagna linjen Skövde—Karlsborg. Vid 1872 års riksdag segrade emellertid Skövdeintresset och Askersund blev allt fortfarande utan järnväg. Med sporadiska ryckningar då och då fortlevede så järnvägsfrågan till år 1877, då landshövdingen Ax. BERGSTRÖM utlyste ett möte i Askersund till den 27 sept. för järnvägsfrågans dryftande. Vid sammanträdet, som gick i de ljusa förhoppningarnas tecken, rörde sig

diskussionen huvudsakligast om en linje från staden till Vretstorps station å västra stambanan, för vilken linje tre olika alternativ hade upp-gjorts. Mötet uttalade sig ock för byggande av en 2,7 fots bana mellan Askersund och Vretstorp. Teckningslistor utfärdades och en energisk agitation för aktieteckning igångsattes. Intresset slappnade emellertid snart både hos enskilda och hos kommunerna med undantag för Askersunds stad, som höjde sin aktieteckning från 100 000 kr. till 150 000 kr., och när ett hos K. M:t sökt statsanslag å 100 000 kr. icke beviljades, avsomnade företaget, lämnande efter sig en skuld å 3 000 kr.

När Hallsberg—Motala—Mjölby järnväg planlades, dryftades ett förslag att draga järnvägen omkr. 1 km. öster om Skyllbergs bruks valsverk, men av någon anledning ledde detta icke till något resultat, utan banan fick sin nuvarande sträckning. Då det endast var omkr. 4 km. från bruket till den punkt, där förbindelse med hela det övriga järnvägsnätet kunde erhållas, dröjde det icke länge, innan industrien sökte sig till denna. Frågan underlättades även därav, att Skyllbergs bruk strax öster om nuvarande Lerbäcks station hade en brännortvsmosse, som med fördel kunde användas i bruksdriften. Bruksledningen beslöt därför i mitten av 1870-talet att anlägga en 3 fots rälsbana till nämnda mosse och att vid korsningen med järnvägslinjen anordna en omlastningsplats samt uppföra personalbostäder. Med Hallsberg—Motala—Mjölby järnväg överenskoms, att Skyllbergs bruk skulle bekosta samtliga behöfliga anordningar och för framtiden även vara dessas ägare. Det nuvarande stationshuset i Lerbäck har sålunda från början ägts av bruksbolaget.

När Hallsberg—Motala—Mjölby järnväg övertogs av Statens järnvägar, ville dessa helt naturligt icke ha denna anordning, varför de inlöste de av bruket utförda anläggningarna. Förhållandena vid Lerbäcks station äro numera desamma som vid andra föreningsstationer.

Under den första tiden användes å järnvägen Skyllbergs bruk—Lerbäck fyrfota dragare som drivkraft i riktningen till Lerbäck. På återresan fick denna »maskinkraft» åka som passagerare, emedan det från Lerbäck till bruket är jämn medlutning. År 1881 anskaffades emellertid ett 6 tons ånglokomotiv och från denna tid blev banan, kan man säga, den första länken av Askersund—Skyllberg—Lerbäcks järnväg, emedan den genom sin tillvaro föranledde järnvägsfrågans återupptagande.

Behovet av förbättrade kommunikationer såväl för Askersund som närliggande orter hade vid denna tid blivit alltmera kännbart, och i sept. 1882 överenskoms mellan ägarna till Skyllberg, kaptenen Ax. BURENSTAM och disponenten A. W. MOLIN, å ena sidan, samt Asker-

sunds stad, representerad genom borgmästaren H. WALDENSTRÖM, å den andra, att teckningslistor skulle utfärdas för ett bolag, som skulle taga hand om frågan och bringa järnvägsföretaget till utförande. På deras uppdrag hade redan dessförinnan majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren G. N. MORSING utarbetat kostnadsförslag för en 11,22 km. lång bana med spårvidd av 0,891 m. från Askersund till Skylberg, vilket förslag slutade på 186 000 kr. utan rullande materiell.

Den 21 okt. 1882 hölls allmän rådstuga för behandling av järnvägsfrågan, och med 1 523 röster mot 240 beslöts, att staden skulle teckna 70 000 kr. i den föreslagna järnvägen. Till grannkommunerna utsändes uppmaning att genom bidragsteckning lämna sitt stöd åt det allmännyttiga företaget, men ingen av dem ansåg med sin fördel förenligt att offra något, och den enskilda aktieteckningen gick även ganska trögt. Denna gång låg dock frågan i händerna på personer, som verkligen ville göra något, och sedan Skylbergs bruk medgivit tillstånd till sammanbindning med sin redan färdiga bana och därtill åtagit sig anskaffa behöflig rullande materiell samt i övrigt genom aktieteckning m. m. lämnat ett verksamt stöd, kunde frågan anses vara lyckligt förd i hamn. Företagets främsta förespråkare voro kaptenen AX. BURENSTAM, Skylberg, och rådmannen TORB. BERG, Askersund.

Den 12 påföljande dec. hölls å rådhuset i Askersund sammanträde med aktietecknarna, varvid meddelades, att 170 000 kr. hade tecknats och att resterande 20 000 kr. med säkerhet även skulle kunna anskaffas, så att banan kunde komma till stånd utan att lånevägen skulle behöva anlitas. Därefter konstituerades *Askersund—Skylbergs järnvägsaktiebolag*. Till styrelse valdes borgmästaren H. WALDENSTRÖM, rådmannen J. G. SUNDSTEDT, majoren FR. LÖWENHJELM samt bruksägarna A. W. MOLIN å Skylberg och G. LYBÄCK, Vissboda. Koncession beviljades den 24 mars 1883.

Till entreprenör för banbygget antogs byggmästaren A. G. JOHANSSON från Hallsberg, vilken inlämnat lägsta anbudet, 80 000 kr. Byggnadsarbetet började redan den 1 juni 1883. Entreprenören var en duktig byggmästare men fullkomligt okunnig i allt järnvägsbygge. Följden blev, att borgensmännen måste träda emellan och fullgöra byggnadskontraktets bestämmelser.

Den 4 dec. 1884 ingick äntligen den dag, då Askersunds stad skulle få sina under så många år närda önskingar uppfyllda. Ett flaggsmycat extratåg, medförande landsstatstjänstemän och andra inbjudna, avgick från Lerbäck och mottogs i Askersund av borgmästare och råd och

en stor skara skådelystna, som med livligt intresse deltog i den för samhället och orten så betydelsefulla högtidligheten. Därmed öppnades järnvägen för allmän trafik.

Järnvägsbolaget och Skyllbergs bruks a.-b. trafikerade nu under några år gemensamt järnvägen mellan Askersund och Lerbäck. Då det emellertid visade sig synnerligen svårt att få finanserna att gå ihop, beslöt järnvägsbolaget på extra bolagsstämma i okt. 1888 att till Skyllbergs bruks a.-b. utarrendera sin bana. Detta arrende har sedermera vid de olika periodernas utgång förnyats.

Efter järnvägens öppnande för trafik har en hel del rätt omfattande kompletterings- och förbättringsarbeten utförts. De väsentligaste äro anläggande av vägbro vid Sjöstorps hållplats samt utsprängning i samtliga bergskärningar för erhållandet av det »fria rummet».

De huvudsakligen transporterade godsslagen äro järn, trä, sand från Vättern, maskingods, buteljglas och stenkol.

Styrelse och chefer år 1926.

Askersund—Skyllbergs järnväg.

Styrelse.

LINDBERG, W., disponent, *ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
SJOSTRÖM, K. H. L., rektor, *vice ordförande*,
ANDERSSON, O., fabrikkör,
LINDVALL, O. E., *trafikchef*, se nedan,
LINDVALL, K. E., disponent.

Verkställande direktör.

LINDBERG, W. 1918—

Trafikchef.

LINDVALL, O. E. 1907—

Skyllbergs bruks a.-b.

Styrelse.

SVENSSON, E. G. V., grosshandlare, *ordförande*,
SVENSSON, HELGA, fru,
TISELL, C. G., rådmän.

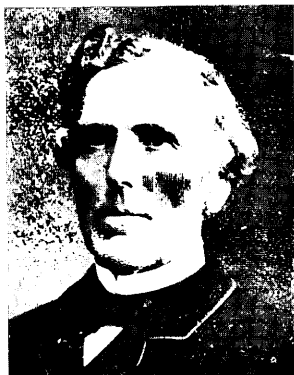
Företvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande och verkställande direktörer.

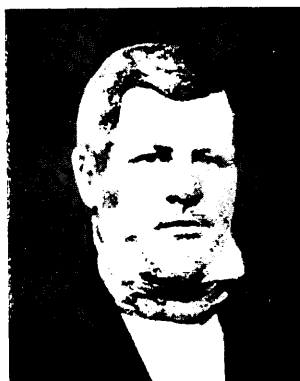
WALDENSTRÖM, H., borgmästare 1882—1889
SUNDSTEDT, J. G., rådmän 1889—1891
SETTERBERG, O., stadsfiskal 1891—1901
SVENSSON, I., bruksägare 1901—1918



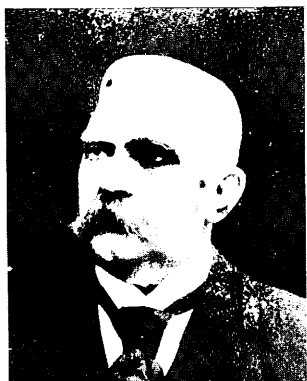
T. BERG,
rådman.



H. WALDENSTRÖM,
borgmästare.



J. G. SUNDSTEDT,
rådman.



O. SETTERBERG,
stadsfiskal.



I. E. G. SVENSSON,
bruksägare.



W. LINDBERG,
disponent.



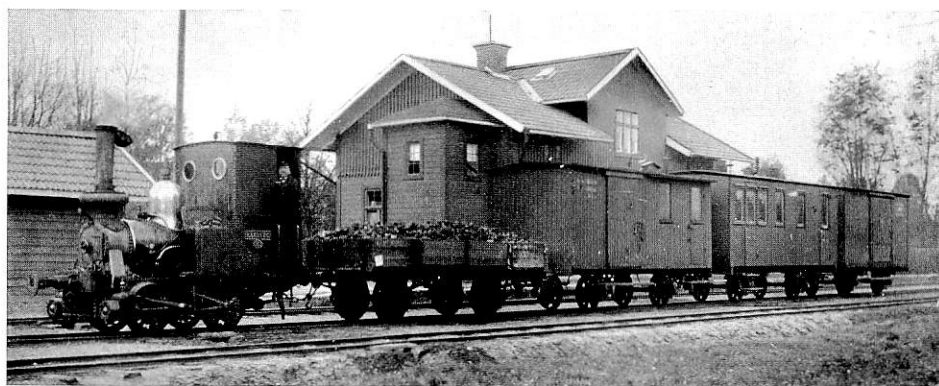
A. W. MOLIN,
bruksägare, trafikchef.



J. L. LAGERLÖF,
trafikchef.



O. E. LINDVALL,
trafikchef.



Askersunds station med tågsätt från år 1884.



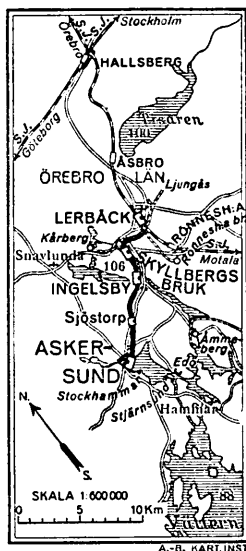
Askersunds station med tågsätt från år 1926.



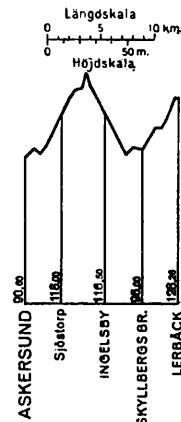
Från linjen genom Tylöskogen.

Trafikchefer.

MOLIN, A. W., bruksägare 1884—1897
 LAGERLÖF, J. L., ingenjör 1897—1907

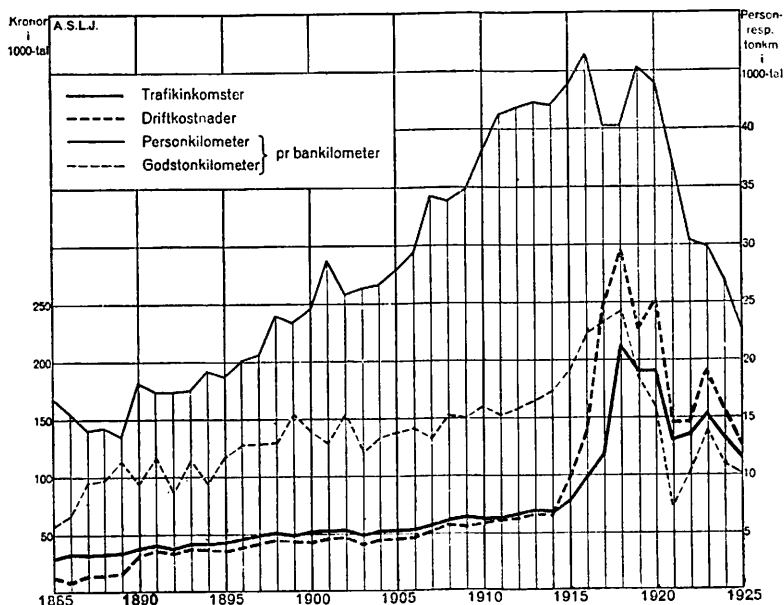


Askersund — Skylberg — Lerbäcks järnväg, 14 km. Den terräng banan genomlöper är mycket omväxlande. Kring *Skyllbergs bruk* är naturen leende med vackra och välskötta gårdar, bördiga åkrar, lummiga skogar och parker. Mellan Skylbergs bruk och *Ingelsby* stationer har man från en 7 m. hög bank en storlagen utsikt över sjön Ämmelängsen med den om bergslagens högland påminnande Tylöskogen i bakgrunden. Söder om Ingelsby börjar banan sin mödosamma klättring i krokiga stigningar över Tylöskogens utlöpare. Fram mot *Askersund* öppnar sig en bördig slätt och därefter en hänförande utsikt över sjön Alsen, »Vätterns norra ände». Järnvägens största trafikant är Skylbergs järnbruk. I Askersund finnas mek.



verkstad och några fabriker, som tillföra järnvägen en del trafik. Ett industrispår går från Skylbergs bruk till *Kärbergs bruk*, 3 km., ett från Lerbäck till *Rönneshytta* såg och smältsmedja, 3 km., och ett till *Ljungås* torvströfabrik, 4 km.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1884	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	14	14,250
» i sidospår	»	—	12,082
Största lutning i huvudspår.....	‰	25	25
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	150	150
Rälsvikt	kg/m.	14,3	14,3 ¹
Största tillåtna hjultryck	ton	2,250	3,175
» » tåghastighet.....	km/t.	20	20
Rullande materiell (äges av Skyllbergs bruks a.-b.).			
Ånglokomotiv, tanklok	st.	3	4
Personvagnar med 2 axlar	»	5	5
» » 4 »	»	—	1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	21	56
Postvagnar med 2 axlar	»	1	1
Personal, antal.			
Ordinarie.....		15	19
1 10,25 km. 2 4 km.			

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1885.

Fordran av ensk. personer ..	1 622: 81	
Fordran hos bank	150: —	
Kapitalräk- ningen	191 359: 06	193 131: 87
Skulderna överstiga till- gångarna med	1 893: 13	
	<u>S:a kr. 195 025: —</u>	

Skulder den 31 dec. 1885.

Skulder till enskilda personer	8 225: —
Skulder till banker	45 500: —
Aktiekapitalet	141 300: —
	<u>S:a kr. 195 025: —</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Å bank inestående	447: 90
Inventarier	1 996: 83
Järnvägen	200 000: —
	<u>S:a kr. 202 444: 73</u>

Skulder den 31 dec. 1925.

Till diverse personer	2 884: 61
» Askersunds sparbank ..	13 000: —
Aktiekapitalet	173 900: —
Balanserade vinstmedel	12 660: 12
	<u>S:a kr. 202 444: 73</u>

.....