
MELLERSTA SÖDERMANLANDS JÄRNVÄG

Signatur: Ml.Sl.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Mellersta Södermanlands järnvägsaktiebolag, Malmköping.

Ehuru beläget i hjärtat av Södermanland, var Villåttinge härad länge en ifråga om järnvägskommunikationer missgynnad trakt, och få torde de platser vara, som haft så många svårigheter att övervinna för att järnvägsledes ernå förbindelse med yttervärlden som detta härads sekelgamla »huvudstad», Malmköping. Visserligen hade de järnvägar, som tidigare anlagts inom Södermanland, tangerat häradet, men ingen av dem hade dragits genom dettas centrala del eller berört Malmköping och Södermanlands regementes förläggningsplats. Då västra stambanan på 1860-talet drogs genom länet, var denna verkligen stakad över Malmköping, men därigenom att mäktigare intressen dominerade i grannskapet, förändrades planen, och banan anlades över Sparreholm, omkr. 10 km. öster om Malmköping. På 1870-talet, då Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg byggdes, var även denna planlagd över Malmköping. Emellertid lyckades bruksägaren å Hällefors få banan dragen förbi nämnda bruk och denna kant av häradet.

Omkring år 1890 upptogs järnvägsfrågan ånyo, denna gång på initiativ från Malmköping. På förslag av provinsialläkaren M. SIMON beslöt kommunalstämman därstädes den 18 juni 1891, att anslå ett belopp av högst 500 kr. till undersökning av och kostnadsförslags upprättande för en järnväg emellan Malmköping och Sparreholm i den ena riktningen samt Malmköping till trakten av Töversta (Skebokvarn) å västra stambanan i den andra. Stämman tillsatte vidare en kommitté, bestående av dr SIMON, grosshandlaren C. LENNMALM och apotekaren A. SJÖBERG med uppdrag, att anskaffa en skicklig ingenjör för arbetets utförande. Kommitterade lämnade uppdraget åt den framstående järn-

vägsteknikern ingenjören J. DANIELSON, vilken undersökte linjen Malmköping—Sparreholm, och upprättade två alternativa förslag, dels för bred- dels för smalspårig bana, med en totalkostnad uppgående till 345 000, resp. 290 000 kr. Men de erforderliga medlen stodo ej att uppbringa, varför frågan åter föll. Året därpå upprättades av ingenjören AUG. BÅTH, Gävle, förslag gällande sträckan Malmköping—Töversta och till en kostnad av 267 750 kr. för bred- och 247 914 kr. för smalspårig bana. Ehuru man planerat så blygsamt som möjligt, exempelvis med blott ett tåg om dagen i vardera riktningen, lyckades ej heller detta förslag bliva genomfört, ehuru köpingen tecknade aktier för 100 000 kr.

År 1894 öppnades Norra Södermanlands järnväg, som framdrogs i norra kanten av Villåttinge härad, 15 km. från Malmköping, och Malmköping hade således järnvägar snart sagt runt omkring sig, men köpingen och större delen av häradet saknade ännu sådana.

Nu började man inrikta sig på ett järnvägsprojekt, som skulle sammanbinda västra stambanan med Norra Södermanlands järnväg genom en linje över Malmköping och sålunda avsedd att bliva häradets egen järnväg. Ett vid denna tid utarbetat fullständigt förslag till järnvägsanläggning Stålboga—Malmköping—Sparreholm bär också titeln »Villåttinge härads järnväg». Detta förslag, vilket framlades av en kommitté med landshövdingen F. A. BOSTRÖM som initiativtagare och ordförande lyckades icke heller, trots intensiva bemödanden, att samla erforderligt ekonomiskt intresse, ehuru Malmköping höjde sin teckning till 150 000 kr.

Ortsbefolkningen och framförallt Malmköpings invånare hade emellertid nu lärt sig klart inse järnvägs kommunikationernas betydelse. Det närbelägna municipalsamhället Flen, vilket uppstått på grund av Flens knutstation, hade nämligen oerhört hastigt utvecklat sig, och därtill kom den vid denna tid synnerligen aktuella regementsförläggningsfrågan. Den ovannämnda kommittén vände sig därför år 1897 till den på hithörande områden mycket erfarne bruksägaren och vice häradshövdingen CARL ALEXANDERSON, ägare till Ekensholms gods och Stålboga bruk.

En ny kommitté, bestående av bruksägaren ALEXANDERSON, grosshandlaren C. LENNMALM, kaptenen AX. HÅKANSSON, jägmästaren V. KUGELBERG, Eneboga, och godsägaren C. A. L. NORDSTRAND, Smedsta, bildades. Kommittén biträdades från början av ingenjören J. DANIELSON, som uppgjorde alternativa planer och kostnadsförslag

för linjen Stålboga—Malmköping—Flen, resp. Skebokvarn. Koncession å förstnämnda linje meddelades den 4 juli 1902 på ansökan av bruksägaren C. ALEXANDERSON, kaptenen AX. HÅKANSSON, frih. I. VON KNORRING, jägmästaren V. KUGELBERG och grosshandlaren C. LENNMALM. Då det emellertid visade sig, att man icke av vare sig Flens kommun eller av enskilda personer inom samhället eller dettas omgivning kunde påräkna erforderlig aktieteckning, nödgades kommittén låta tanken på Flen som banans slutpunkt förfalla.

Emellertid avled ingenjören DANIELSON, och man vände sig då till majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren G. LINDEQUIST, senare kontrollant över banbyggnadsarbetena, vilken med biträde av ingenjören K. E. HÖGSTRÖM omarbetade DANIELSONS plan och kostnadsförslag för det återstående alternativet, Stålboga—Malmköping—Skebokvarn.

Det nya förslaget för den 23,44 km. långa järnvägen upptog, inkl. rullande materiell, en kostnad av 1 065 000 kr., ett belopp, som dock senare visade sig otillräckligt dels på grund av omfattande koncessionsvillkor för tillgodoseende av militära krav, dels ock på grund av oberäknade svårigheter vid banbyggnaden.

Kring detta förslag samlade man sig nu med förenade krafter, och såsom betecknande för situationen må följande uttalande i en dåtida ortstidning i samband med referat av den stämma, vid vilken koncessionsansökan och aktieteckning beslöts, här anföras: »Nu har alltså den alltsedan år 1863 påtänkta, ofta pådrivna men ännu oftare övergivna planen att skaffa Malmköping järnväg kommit så långt, att man har ett bestämt mål att verka till. Den långa väntan har till den grad å ena sidan gjort intresset levande och å andra sidan besekrat det möjligen på något håll förefintliga motståndet, att man bör kunna hoppas på ett lyckosamt förverkligande av det drömda idealet.»

Koncession söktes av koncessionsinnehavarna av linjen Stålboga—Malmköping—Flen och beviljades den 1 juli 1904. Koncessionen överläts den 8 juni 1905 på det då bildade Mellersta Södermanlands järnvägsaktiebolag.

Den 3 aug. 1904 utfärdades av samma personer jämte apotekaren S. J. SVENSON i Malmköping inbjudan till aktieteckning.

Stora svårigheter mötte emellertid att inom det sålunda begränsade området uppbringa den nödiga teckningen, och för erhållande av erforderliga medel utöver det beräknade statslånet måste slutligen preferensaktier med förmånsrätt till 6 % årlig ränta tillgripas. Sedan K. M : t beviljat ett statslån å 532 500 kr., kallade landshövdingen BOSTRÖM de

för järnvägsföretaget intresserade till möte i Malmköpings tingshus den 27 sept. 1904. Härvid konstituerades *Mellersta Södermanlands järnvägsaktiebolag*.

Aktiekapitalet utgjorde vid konstituerandet 565 000 kr., av vilka 404 200 kr. voro i stam- och 160 800 i preferensaktier. Av aktiebeloppet bidrog Malmköpings köping, som då räknade allenast något över 500 invånare, med 251 000 kr., Lilla Malma kommun med 41 600 och Dunkers kommun med 32 500 kr. Återstående, rätt avsevärda del av aktiekapitalet anskaffades genom teckning av enskilda personer inom Malmköping, jordägarna utmed banan samt i viss mån av leverantörer och entreprenörer.

Vid mötet antogs bolagsordning och valdes styrelse. Till ledamöter av denna utsågos bruksägaren C. ALEXANDERSON, grosshandlaren C. LENNMALM, kaptenen AX. HÅKANSSON, jägmästaren V. KUGELBERG och godsägaren C. A. L. NORDSTRAND. Därjämte tillsattes ett förtroenderåd bestående av löjtnanten C. FORSBERG, nämndemannen C. E. OLSSON och magistern C. PERSSON.

Till entreprenör för banbyggnaden antogs löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren AX. WERNLUND med A.-b. Skånska Cementgjuteriet som medentreprenör.

Banbyggnaden tog avsevärt längre tid än som beräknats och möttes av otaliga svårigheter, såsom långvariga strejker, sättningar av järnvägsbanken på åtskilliga ställen o. s. v. Belysande för de besvärligheter, terrängen beredde entreprenörerna, är ock följande yttrande av löjtnanten WERNLUND vid den middag, som hölls efter invigningstågets ankomst till Malmköping. Han yttrade bl. a.: »Den väg, herrarna på några minuter befarit, ha vi behövt fyra år för att komma igenom . . . dessa täcka tjusor mellan bergen, där boskapen betar och barnen plocka blommor, ha visat oss ett högst ogästvänligt ansikte och hotat att uppsluka oss . . .»

Den 28 okt. 1907 öppnades järnvägen för allmän trafik av länets nye hövding, landshövdingen L. REUTERSKIÖLD. Under värdiga, högtidliga former festligt firad, blev denna dag en märkesdag för såväl Malmköping, som hela den ort, banan genomlöper.

Den totala kostnaden för banan, inkl. den rullande materiellen, befanns vid 1907 års slut uppgå till 1 227 131 kr. 23 öre och bolagets skulder, statslånet inberäknat, till 685 885 kr. 30 öre.

Många samverkande krafter förde järnvägsfrågan till denna lyckliga lösning. Främst i ledet, såväl ifråga om initiativ och aldrig svik-

tande intresse, som målmedveten, insiktsfull ledning från början till slut står bruksägaren CARL ALEXANDERSON. Förut initiativtagare och verkst. direktör vid Norra Södermanlands järnväg, blev han självfallet den korade ledaren för det företag, för vilket han ställt sig i spetsen.

Ett annat namn, som är intimt förenat med järnvägens tillkomst är grosshandlaren CARL LENNMALMS. Han förde lyckligen igenom bl. a. den besvärliga uppgiften att samla de nödiga aktieteckningarna inom orten.

År 1916 bildades av då kvarlevande medlemmar av järnvägens styrelse under byggnadstiden, hrr ALEXANDERSON och LENNMALM samt godsägare C. E. ERIKSSON, *Mellersta Södermanlands järnvägs byggnadsstyrelses understödsfond*. Till denna fond, som är avsedd att lämna tillfällig hjälp åt järnvägens personal, skänkte nämnda styrelseledamöter 7 000 kr. som grundplåt.

Bana, byggnader och materiell. Under de närmaste åren efter banans öppnande utfördes åtskilliga, relativt dyrbara kompletteringsarbeten å såväl banlinjen som husbyggnader och anläggningar i övrigt. Banan är byggd med blick för framtida utveckling, och såväl bananläggningen som husbyggnaderna äro solitt utförda. Nya växel- och signalinrättningar ha anlagts å vissa stationer, och bantelefon har införts.

År 1913 insattes i trafik en 75 hkr dieselektrisk motorvagn, förhyrd av Allm. Sv. elektr. a. b. i Västerås. Denna motorvagn infriade de förhoppningar man ställt på densamma och har nu i snart 1 1/2 decennium fyllt det avsedda syftet — lättare och bekvämare tåglägenheter och förbilligade driftskostnader. På initiativ av enskilda aktieägare i järnvägen bildades år 1915 »Malmköpings vagnaktiebolag», som inköpte motorvagnen och under några år framåt uthyrde densamma till järnvägen. Sedan Mellersta Södermanlands järnväg successivt inlöst samtliga Vagnbolagets aktier, upplöstes detta år 1920, då sålunda motorvagnen och nämnda bolags samtliga övriga tillgångar övergingo i järnvägens ägo.

Trafik. År 1908 utgjorde tågantalet 5 pr dag men är numera fördubblat. Genom överenskommelse med K. järnvägsstyrelsen framgå flertalet av Mellersta Södermanlands järnvägs tåg direkt till Flen, vadan den olägenhet, som vållades därigenom att den ursprungligen koncessionerade linjen till Flen icke kom till utförande, numera i stort sett borteliminerats för den resande allmänheten.

De huvudsakligaste godsslagen utgöras av skogsprodukter, spannmål och övriga lantmannaprodukter, torv, kol, järn, diverse industriartiklar och köpmansgods.

Ekonomi. Bolagets skulder utöver aktiekapitalet utgjorde vid 1908 års slut 666 109 kr., därav statslån inkl. upplupna räntor 589 047 kr. Någon avbetalning medgåvo ej trafikinkomsterna, varför skulderna årligen ökades och utgjorde vid 1917 års slut 828 811 kr. exkl. aktiekapitalet. Sistnämnda år gjordes första avbetalningen å statskulden, som då uppgick till 828 382 kr., med 23 600 kr. År 1918 avbetalades 84 700 kr., 1919 131 625 kr. och 1920 115 900 kr.

Härmed var bolaget à jour med ränteinbetalning och amortering å statslånet, och därefter har varje år den fastställda annuiteten, 26 625 kr., kunnat erläggas.

Det ursprungliga aktiekapitalet var 565 000 kr., av vilka 404 200 kr. utgått i stam- och 160 800 kr. i preferensaktier. Vid 1923 års ord. bolagsstämma, vid vilken samtliga aktieägare voro representerade, beslöts enhälligt, att bolagsordningen skulle ändras på sätt, att alla aktier bleve likställda. Såsom kompensation för den förmånsrätt till 6 % ränta, som preferensaktierna enligt bolagsordningens tidigare lydelse hade, skulle innehavare av preferensaktier erhålla en ny aktie för varje preferensaktie. För detta ändamål ökades aktiekapitalet genom överförande av 160 800 kr. från dispositionsfonden och av behållna medel. Härigenom höjdes aktiekapitalet till 725 800 kr.

Å det sålunda utökade aktiekapitalet ha utdelats 3 % för vartdera av åren 1923 och 1924 samt 2 % för år 1925.

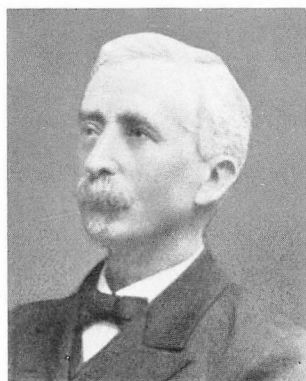
Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

VON STOCKENSTRÖM, B. H., bruksägare, *ordförande*,
 VON KNORRING, Ax. I., frih., godsägare,
 ERIKSSON, G. C., godsägare, *vice ordförande*,
 GUSTAFSSON, C. A., byggmästare,
 PALM, B. D., godsägare,
 LENNEMALM, K. R. G., konsul,
 FORSBERG, C., löjtnant.

Verkställande direktör och trafikchef.

LARSSON, A. vd. 1921—, tc. 1917—



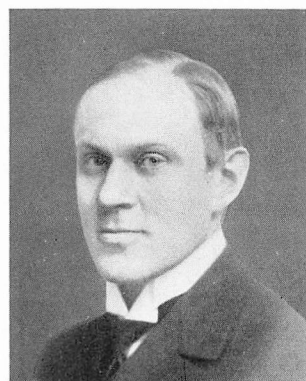
C. A. ALEXANDERSON,
bruksägare.



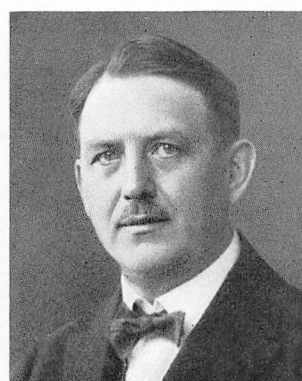
C. LENNMALM,
grosshandlare.



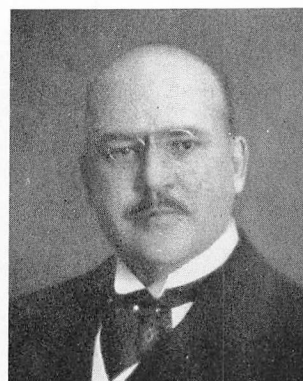
Frih. I. VON KNORRING.



B. H. VON STOCKENSTRÖM,
bruksägare.



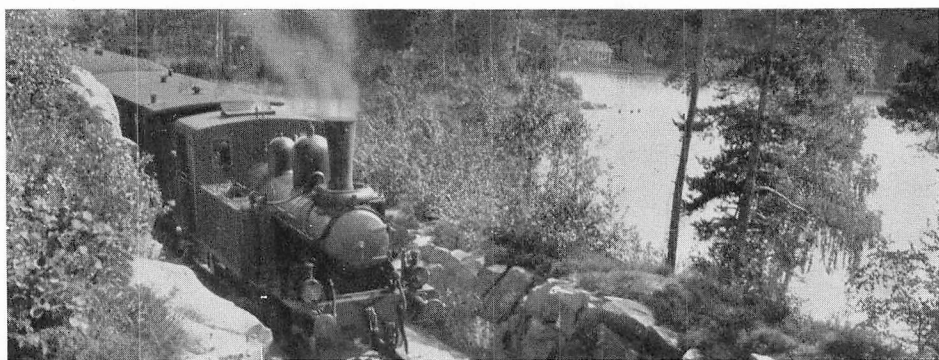
P. KOCK,
verkst. direktör, trafikchef.



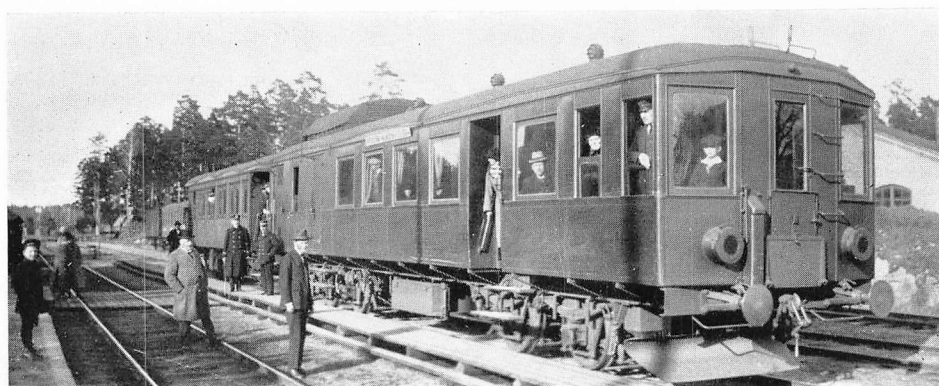
A. LARSSON,
verkst. direktör, trafikchef.



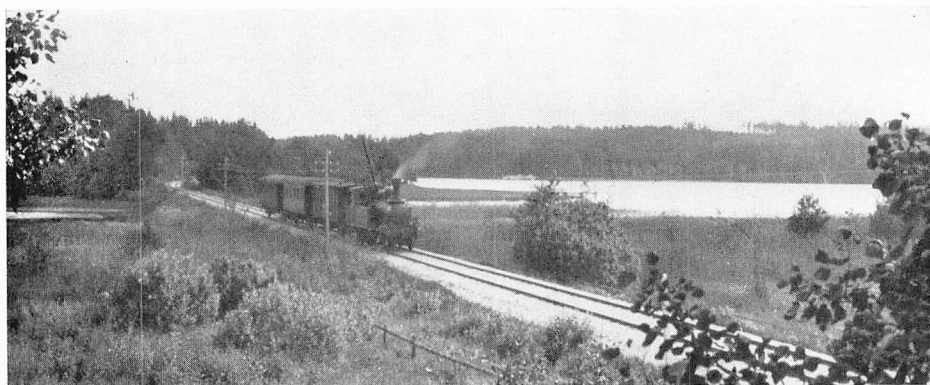
Från järnvägens invigning den 28 okt. 1907.



Vy från linjen.



Dieselelekt. motorvagn n:r 1 (i reguljär trafik sedan 1913).



Vy från linjen.

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

ALEXANDERSON, C., bruksägare	1904—1916
LENNMALM, C., grosshandlare	1916—1921

Verkställande direktörer.

ALEXANDERSON, C.....	1904—1916
KOCK, P.	1917—1919
LENNMALM, C.....	1919—1921

Trafikchef.

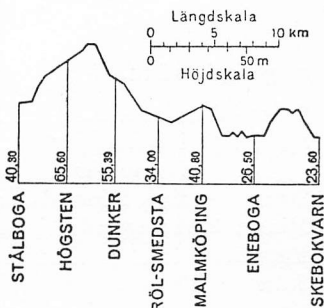
KOCK, P.	1907—1917
---------------	-----------



Mellersta Södermanlands järnväg, 23 km. Från *Stålboga*, föreningsstation med Norra Södermanlands järnväg, vid sjön Eklången och Stålboga villa- och industrisamhälle med bl. a. träullsfabrik, Nykvarns sågverk, det numera nedlagda Stålboga bruk samt Björndammens masugn och hytta, löper järnvägen genom ett större skogskomplex fram till *Högstens* station. Här utbreder sig en stor torvmosse, med torvströfabrik. Härifrån går banan över en betydande ås, i vilken järnvägens grustag med sidospår är anordnat, fram till *Dunkers* station, vackert belägen vid den lilla Händösjön. Här har ett mindre stationsområde utvecklats. En hel mängd större egendomar, bl. a. Ekens-

holm, Ånhammar, Ökna, Vadsbro gård, Dunkershäll, en del av dem försedda med ångsåg, kvarn o. dyl., höra till stationernas trafikområde. Från Dunker fortsätter banan över öppna åkerfält, omväxlande med björkhagar fram till *Röl-Smedsta* station, belägen mitt emellan de stora egendomarna Röl och Smedsta, av vilka stationen fått sitt namn. Härifrån går banan över ett näs mellan Hosjön och den lilla Östersjön samt fortsätter utmed den förstnämnda sjön till banans huvudstation, *Malmköping*, där järnvägens byrå, verkstad o. s. v. äro förlagda.

Malmköping, Södermanlands regementes gamla förlägningsplats och Södermanlands enda köping, i början stad, och med köpingsrättigheter sedan 1785, är synnerligen vackert belägen vid foten av den s. k. Plevnahöjden intill Hosjön. Sedan järn-

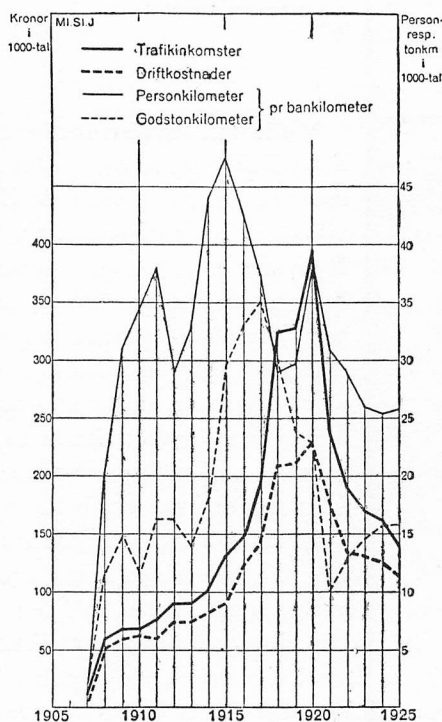


vägens tillkomst 1907 har antalet av köpingens fastigheter nära nog fördubblats och invånareantalet ökats med omkr. 40 %. Av industri finnes träförädling, ångkvarn, ångsåg, möbelfabriker, mek. verkstad m. m.

Från Malmköping fortsätter banan genom växlande åker- och mossmarker fram till *Eneboga* station och uppför en betydande skogbeklädd ås, avbruten av åkerfält till *Skebokvarns* station, föreningsstationen med Statens järnvägar. Detta stations- och villasamhälle, beläget invid en vik av sjön Båven, har en lek-saksfabrik och ångsåg samt räknar ett betydande antal större och mindre egen-domar till sitt trafikområde.

Flertalet av järnvägens tåg framgår till och utgår från *Flens* station å statsbanan.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

		År 1907	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	23,44	23,44
» i sidospår	»	1,13	1,62
Största lutning i huvudspår	‰	16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	24	24
Största tillåtna hjultryck	ton	5,15	7
» » tåghastighet	km/t.	50	50

Rullande materiell.	År 1907	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok	2	2
Motorvagnar för ång- eller annan drift.....	—	1
Personvagnar med 2 axlar	1	2
» » 4 »	2	—
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	34	33
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	1	1
Personal, antal.		
Ordinarie.....	18	18
Extra.....	7	4
Verkstadsarbetare.....	1	1
Banarbetare (ex. linjearbetare)	1	1

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1908.

Järnvägsanläggningen	956 421: 20	
Rullande materiellen	209 054: 61	
Inventarier och materiellförråd	15 691: 17	
Stenkol	5 152: 40	
Nya räler (obegagnade)	14 644: 80	
Stationernas utestående fraktfordringar	147: 14	
Fordringar av diverse personer	1 786: 90	
Innestående i Södermanlands Ensk. bank	4 149: 60	
Kassabehållning	313: 83	1 207 361: 65
Saldo (vinst- och förlustkonto)		23 747: 53
		S:a kr. 1 231 109: 18

Skulder den 31 dec. 1908.

Statslån: kapital	532 500: —	
anståndsrenta	56 547: 05	589 047: 05
Sveriges statsbanor i trafikavräkning	12 711: 98	
Bank a.-b. Södra Sverige	53 930: 15	
Diverse personer	10 420: —	666 109: 18
Aktiekapitalet		565 000: —
		S:a kr. 1 231 109: 18

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Kassa	23: 91	
Innestående i:		
Södermanlands ensk. bank.....	72 022: 34	
Villättinge härads sparbank	102 767: 48	
Svenska statens 5 % obligationer, nom.	5 000: —	179 813: 73
Materialier		4 159: 84
Inventarier		22 393: 49
Fordran hos stationerna för frakter		324: 26
Järnvägsanläggningen	1 018 519: 34	
Rullande materiell	224 732: 18	
		S:a kr. 1 449 942: 84

Skulder den 31 dec. 1925.

I trafikavräkning till Sveriges statsbanor.....	2 297: 21	
Statslån, inkl. oguldna räntor	528 055: 89	
Outtagna vinstmedel	531: —	530 884: 10
Aktiekapitalet	725 800: —	
Avskrivning och förnyelsefonden	100 000: —	
Reservfonden	61 200: —	887 000: —
Vinst- och förlustkonto		32 058: 74
		<u>S:a kr. 1 449 942: 84</u>

.....