
NORRA SÖDERMANLANDS JÄRNVÄG

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

Ägare: Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag, Eskilstuna.

Önskemålet att erhålla en järnväg genom Norra Södermanland, vilken skulle förena landskapets städer med järnvägslinjerna i öster och väster, framträdde tidigt. Särskilt i den gamla stiftstaden Strängnäs, som under omkr. tusen år varit landskapets mest betydande ort, insåg man nödvändigheten av att genom en järnväg skaffa staden möjlighet att bevara sin ställning och främja utvecklingen. Omkr. år 1870 togs initiativ till åtgärder i denna riktning av domprosten T. STRÖMBERG, som därvid kraftigt understöddes av bruksägaren F. RÖNQVIST på Rocksta. Resultatet härav blev uppdrag åt majoren CL. ADELSKÖLD att staka en bredspårig järnväg Eskilstuna—Strängnäs—Mariefred—Södertälje (Saltskog), 82,7 km. ADELSKÖLDS förslag, som avlämnades i dec. 1872, upptog en kostnad av 4 650 000 rdr, men detta förslag var alltför dyrbart att realisera. Tio år senare eller år 1882 verkställdes av ingenjören FRID. SCHAUMAN undersökning för en smalspårig järnväg å samma sträcka. Koncession söktes men beviljades ej, då myndigheterna ej ville godkänna smalspåriga järnvägar i dessa betydelsefulla trakter av landet. Strängnäsborna tröttnade emellertid icke, och 1889 väcktes inom Strängnäs stadsfullmäktige en motion om järnvägsfrågans upptagande. Resultatet blev utarbetandet av ett förslag till en järnvägsförbindelse Strängnäs—Åkers styckebruk—Gnesta med 0,891 m. spårvidd och för en kostnad av 960 000 kr. Aktieteckningen syntes i det närmaste betrygga företagens framgång.

Nu förelåg dock faran, att den för norra Södermanland och dess städer viktiga järnvägsfrågan skulle nedbringas till ett ortsintresse

utan större betydelse. På grund härav började godsägaren, häradshövdingen C. ALEXANDERSON, ägare av bl. a. Stålboga bruk, att ivrigt arbeta för en bredspårig järnväg från Igelstaviken över Saltskog till Mariefred, Strängnäs och Eskilstuna. Ursprungligen tänkte han sig järnvägen utdragen söder om Hjälmaren till Örebro, men denna tanke måste övergivas. Den 30 maj 1890 ägde ett av landshövdingen O. PRINTZSKÖLD sammankallat järnvägsmöte rum i Strängnäs. Vid detta talade häradshövdingen C. ALEXANDERSON för en järnväg genom norra Södermanland såsom ett oavvisligt behov. Man hade övertygat sig om möjligheten av att utan alltför dryga kostnader anlägga en järnväg från Eskilstuna över Eklången och Stålboga samt Åkers styckebruk till Södertälje med bibanor till Strängnäs och Mariefred och låtit civilingenjören V. ENGSTRÖM uppgöra ritningar och kostnadsförslag, vilka nu framlades och upptogo en summa av 3 600 000 kr. Förslaget vann genklang å mötet och en kommitté av 12 personer valdes, i vilken bl. a. landshövdingarna O. PRINTZSKÖLD och O. THEMPTANDER (i Stockholms län) samt förslagsställaren, häradshövdingen ALEXANDERSON, invaldes. Denna kommitté utfärdade inbjudan till aktieteckning. Vid därpå följande sammanträde i Stockholm den 19 okt. 1890 visade det sig, att teckningen uppgick till 1 100 000 kr. Hälften av kostnaden tänkte man sig erhålla genom statslån och återstoden genom ytterligare aktieteckning.

Kommitterade gjorde därefter ansökan om koncession för järnvägslinjen, vilken skulle dragas från Nybybruk i närheten av Torshälla till Eskilstuna och Södertälje med bibanor till Strängnäs och Mariefred samt från Södertälje till Igelstaviken vid Östersjön. Koncessionen beviljades den 22 maj 1891, och bolagsordningen fastställdes den 18 juli 1891. Ny sådan fastställdes den 12 aug. 1915.

Den 30 sept. 1891 konstituerades i Eskilstuna *Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag*. Till styrelseledamöter valdes härvid landshövdingen O. PRINTZSKÖLD, hovjägmästaren E. BOHNSTEDT, fabriksidkaren O. EKENBERG, godsägaren A. HEDENSTRÖM och handlanden AUG. SÖDERHOLM. Dessutom valdes fyra representanter för de kommuner och bolag, vilka till den ursprungliga järnvägsanläggningen bidragit med minst 150 000 kr. och vilka enligt bolagsordningen hade rätt att tillsätta en ledamot i styrelsen, ävensom en suppleant för denne, så länge vederbörande kunde visa sig innehava motsvarande aktier. Dessa representanter blevo bruksägaren L. L. LIBERG för Nyby bruks a.-b., disponenten C. A. VRANG för Åkers styckebruks intressenter,

rektorn AX. KARLSSON för Eskilstuna stad och lektorn A. VIDEBECK för Strängnäs stad. Därjämte tillsattes ett förvaltningsråd, bestående av styrelsen och så många andra särskilt utsedda ledamöter, att hela antalet uppgick till 15 st. I rådet invaldes f. d. statsministern greve A. POSSE, ryttmästaren F. A. BOSTRÖM, godsägaren O. GREVESMÜHL, rådmannen E. A. LUNDBLAD, brukspatronen F. MANNERSTRÅLE och fabriksidkaren AUG. STÅLBERG. Till verkst. direktör utsågs härads-hövdingen C. ALEXANDERSON, vilken emellertid avgick 1892. Efter honom utsågs kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren P. LAURELL att fungera som verkst. direktör under byggnadstiden.

Å bolagsstämman beslöts vidare, att den koncessionerade järnvägs-linjen skulle indelas i ett antal distrikt och att några av styrelsens eller förvaltningsrådets medlemmar skulle inom varje distrikt underhandla med kommuner och enskilda om ökad teckning av aktier m. m. Resultatet blev ökade teckningar och upplåtande av fri jord, men å andra sidan företogos prutningar, så att hela företaget var nära att gå omkull. Sådan var ställningen vid det styrelsesammanträde, som började på förmiddagen den 10 nov. 1891 och slutade först efter midnatt, men dagen därpå beviljade Eskilstuna stadsfullmäktige med stor pluralitet ett ytterligare bidrag av 20 000 kr., varjämte enskilda personer ökade sina teckningar.

På landshövdingeämbetets begäran utlystes vidare stämmor inom kommunerna, där de utsedda ombuden närvaro och påvisade de stora fördelar, anläggningen av järnvägen innebure. Flertalet kommuner beslöto ock teckna större eller mindre belopp, kanske dock med någon tvekan. Uti en kommun, som syntes mycket ovillig, infann sig till en stämma landshövdingen PRINTZSKÖLD själv. På ett övertygande sätt framhöll han järnvägens stora betydelse, men ingen av stämmans ledamöter visade sig tillmötesgående. Man upptäckte snart, att de på förhand hade lovat varandra att under alla förhållanden säga nej till varje anslag. Järnvägens ombud föreslog då, att stämman skulle ajourneras, så att ledamöterna kunde lösa varandra från det ingångna avtalet. Efter en stund fortsattes stämman, och den begärda summan beviljades.

Till entreprenör för järnvägsbyggnaden antogs ingenjören C. J. JEHANDER, vars anbud lydde å 1 560 000 kr., vilket dock ej var det lägsta. I anbudet ingick emellertid övertagandet av stamaktier för 241 400 kr. och preferensaktier för 40 000 kr.

Till överingenjör utsågs majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren G. LINDEQVIST. Förslag om fördelaktigare sträckningar vid Marie-

fred framkommo, men då kostnadsförslaget skulle överskridas med 160 000 kr., kunde de av brist på medel ej realiseras. Vid Södertälje gjordes en ändring av järnvägens sträckning, varigenom denna anslöts till statens järnvägar vid Saltskog. År 1891 erhöles statslån å 1 800 000 kr.

Den 30 sept. 1895 invigdes järnvägen av konung OSCAR, och den 1 påföljande okt. öppnades banan för allmän trafik.

Järnvägslinjens utsträckning från Nyby bruk till Mälaren beslöts av bolagsstämma den 18 juni 1898. Kostnadsförslaget slutade å 60 000 kr. Koncession söktes och erhöles, och bandelen *Nyby bruk—MälARBADEN* öppnades den 1 juni 1899. Vid ändpunkten anlades hamn, och järnvägen har således ångbåtsförbindelse såväl vid Mälaren som vid Saltsjön.

Bana, materiell och byggnader. Genom den år 1912 beslutade omläggningen av Västra stambanan vid Södertälje, varigenom ny linje å sträckan Igelsta—Ström måste byggas och Saltskogs station indragas, ändrades även Norra Södermanlands järnvägs anslutning till statsbanan. Genom K. M:ts resolution av den 24 nov. 1916 erhöil bolaget sådan ändring av sin koncession, att den nya stationen, Södertälje södra, blev inom Södertälje stad ändpunkten för järnvägens huvudspår, varigenom utgifterna för trafikering av linjen Södertälje södra—Södertälje och bidraget för sistnämnda station kunde inbesparas. Stationen Södertälje södra öppnades för trafik den 1 okt. 1922 och Norra Södermanlands järnvägs nya ingångslinje den 11 okt. s. å.

Från Södertälje södra har lagts ett förbindelsespår till bilinjen Södertälje—Södertälje uthamn, vid vilken sistnämnda station lokomotivstallar jämte bostadshus med överliggningsrum för personalen uppförts.

Efter järnvägens öppnande för trafik har successivt på en sträcka av 10,52 km. från Södertälje södra räknat den gamla 21,5 kg. rälsen utbytt mot tyngre räls av 30 kg. vikt. Fyra broar ha utbytt mot kraftigare överbyggnad, varjämte bron över Eskilstunaån förstärkts. Den kraftigare broöverbyggnaden har föranletts av att det största tillåtna hjultrycket å banan höjts från 5 till 6,5 ton.

Å samtliga bangårdar ha spår förlängningar verkställt. Förregling mellan huvudsignal och spårväxlar har anbragts, där så ansetts erforderligt. Samtliga med sidospår försedda lastplatser ha sådan växelförregling.

Agabelysning har anordnats i samtliga lokomotiv. De flesta personvagnarna ha försetts med gasbelysning i stället för de tidigare använda fotogenlamporna. Tryckluftbroms eller ledning (Kunze-Knorr) har



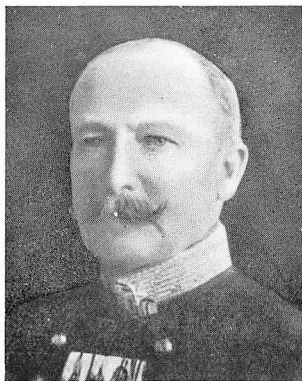
O. H. R. PRINTZSKÖLD,
landshövding.



E. BOHNSTEDT,
hovjägmästare.



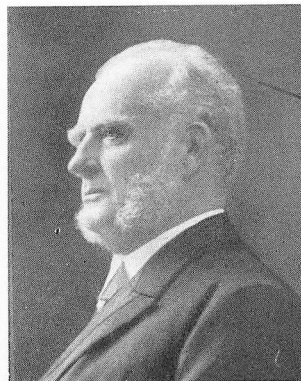
C. A. VRANG,
disponent.



G. A. NYBLAEUS
generalmajor.



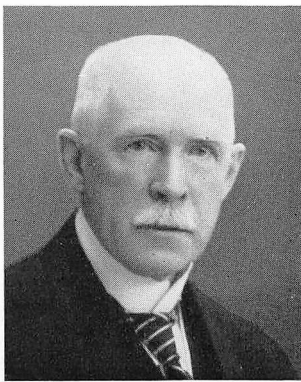
C. ALEXANDERSON,
bruksägare.



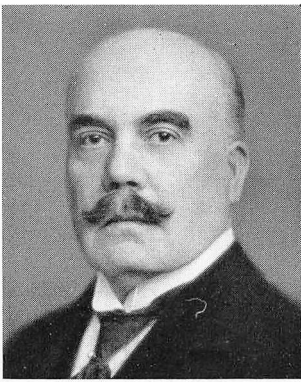
P. L. LAURELL,
major.



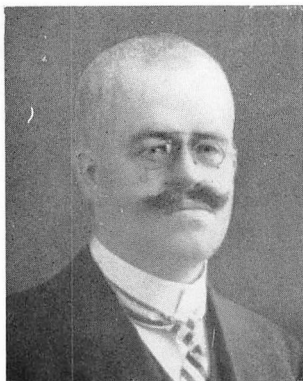
C. A. STÅLBERG,
direktör.



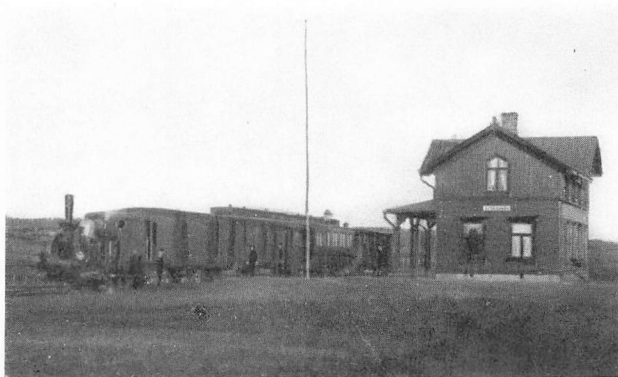
C. O. W. BÄCKSTRÖM,
trafikchef.



A. KAMPH,
trafikchef.



F. C. BURENSTAM,
trafikchef.



Strängnäs station 1896.



Banans invigning den 30 sept. 1895.

inmonterats å ett flertal person- och godsvagnar. År 1902 ökades den tillåtna tåghastigheten från 45 till 50 km/t.

Trafik. De mest förekommande godsslagen i den egna trafiken och i samtrafik äro järn- och stålvaror, maskingods, spannmål, samt lantmannaprodukter, ved och virke; transport av sand och grus i egen trafik samt av papper och pappersmassa i samtrafik är även betydande.

Ekonomi. Aktiekapitalet, 1 803 900 kr. har under alla år förblivit oförändrat. Någon utdelning till aktieägare har icke förekommit.

I enlighet med riksdagens beslut har av K. M:t den 14 juni 1917 medgivits, att de vid detta års slut förfallna annuitets- och räntebelopp, 1 065 515 kr. 2 öre, å det järnvägen år 1891 beviljade statslånet å 1 800 000 kr. finge fr. o. m. år 1918 kapitaliseras såsom särskilt lån.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

NYBLÆUS, G. A., generalmajor, *ordförande*,
 KUMLIN, E. W., godsägare, *vice ordförande*,
 ENGLUND, L. G., byråchef, *statens ombud*,
 ALMQVIST, K. F. G., godsägare,
 HÖK, C. G., direktör,
 SUNDELL, E. J., disponent,
 STÅLBERG, C. A., *verkst. direktör*, se nedan,
 GUSTAFSSON, TH. G., handlande.

Verkställande direktör.

STÅLBERG, C. A., direktör 1895—

Trafikchef.

BURENSTAM, Fr. C. 1902—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

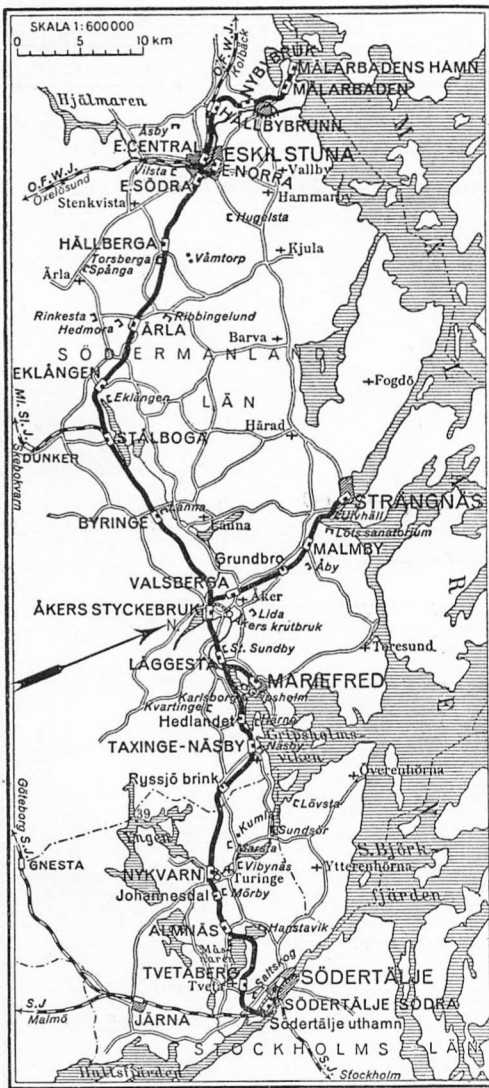
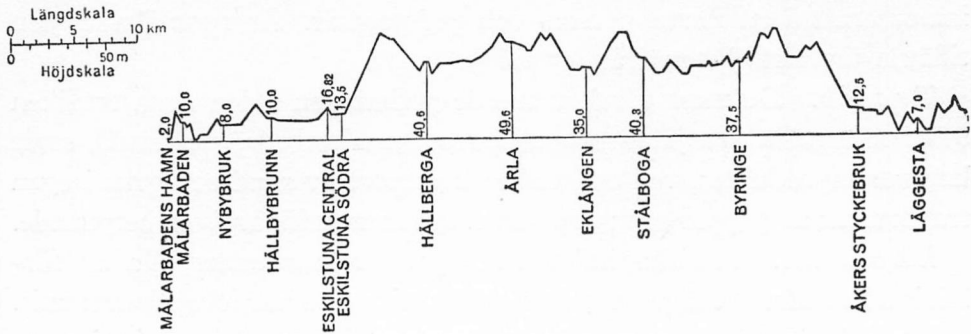
PRINTZSKÖLD, O. H. R., landshövding 1891—1912
 BOHNSTEDT, E., hovjägmästare 1912—1914
 VRANG, C. A., disponent 1914—1918

Verkställande direktörer.

ALEXANDERSON, C., häradshövding 1891—1892
 LAURELL, P. L., kapten i V. V. K. 1892—1895

Trafikchefer.

BÄCKSTRÖM, C. O. W., kapten i V. V. K. 1894—1899
 KAMPH, ALB. 1899—1902

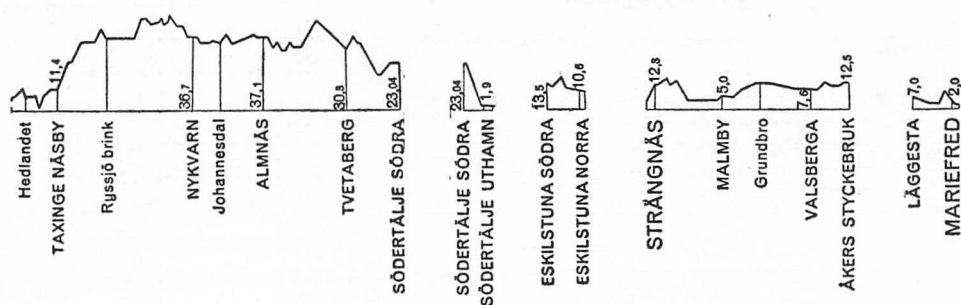


Norra Södermanlands järnväg, 118 km. Järnvägen utgöres av den 94,3 km. långa huvudlinjen Mälarebadens hamn—Eskilstuna—Södertälje södra med bibanor Eskilstuna södra—Eskilstuna norra, 2 km., Åkers styckebruk—Strängnäs 14,0 km., och Läggesta—Mariefred, 3,2 km. En särskild, 2,0 km. lång linje går från Södertälje till Södertälje uthamn vid Igelstaviken av Saltsjön och har, 0,8 km. från sistnämnda station, genom ett 1,0 km. långt sammanbindnings-spår direkt anknötning med huvudlinjen vid Södertälje södra station.

Terrängen är i allmänhet småkupe-rad. Genom den rika omväxlingen på skogbevuxta höjder mellan sänkor av lövängar, bördiga åkerfält eller här och var sjö med skogbevuxta stränder och holmar, framträder flerstades den typiska Sörmlandsnaturen. Synnerligen idyllisk är tavlan, där järnvägen mellan Läggesta och Taxinge-Näsby tangerar Mälaren. De viktigaste stationerna, håll- och lastplatserna äro följande.

Mälarebadens hamn, håll- och lastplats, ligger på en i Mälaren utskjutande skogig halvö vid Väsbyviken, badort och vackert villasamhälle. Hamnen, som anlades i samband med järn-

vägens framdragande dit och sedermera utökats, väntas få större betydelse för transporter däröver till och från Eskilstuna, sedan Mälarens vattenstånd regle-



rats och farlederna uppensats. Därefter följer *MälARBADEN* vid Väsbyholms herrgård, som 1899 köptes av A.-b. MälARBADEN för utstyckning till villatomter. *Nyby* lastplats är belägen vid Nyby bruks stora industriella anläggningar, med martinugnar och valsverk, klippspikfabrik m. m. och *Nybybruk* är station såväl för det moderna fabriksamhället med samma namn som staden Torshälla. Nästa station är *Hällbybrunn* vid bad- och brunnsorten Hällby, där vattenkuranstalt, järnkälla och ett vackert beläget skogssanatorium finnas; stort villasamhälle.

Därefter når banan Eskilstuna, Södermanlands största industristad och känd långt utom landet för de berömda Eskilstunasmidena.

Eskilstuna Central är gemensam station för Norra Södermanlands och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägar.

Från Eskilstuna centralstation går järnvägen på en 111 m. lång bro över Eskilstunaån till *Eskilstuna Södra* station, varifrån utgår den 2 km. långa sidolinjen till *Eskilstuna Norra* station, där järnvägens reparationsverkstad med lokomotivstallar äro förlagda.

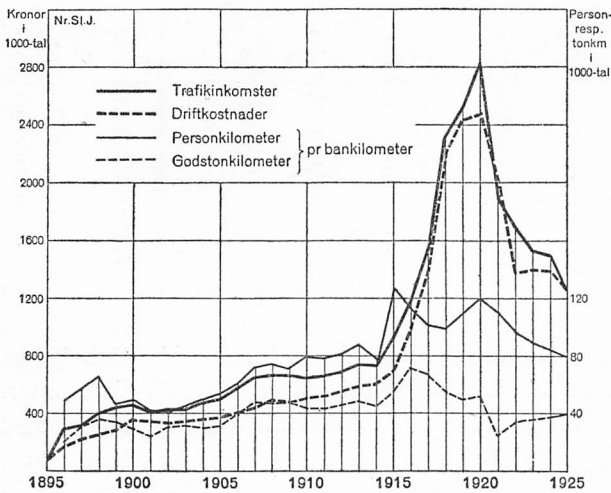
Efter tre mindre stationer följer *Stålboga* station, från vilken Mellersta Södermanlands järnväg utgår. *Stålboga* har vackert läge vid sjön Eklången och är livligt frekventerat som vistelseort under sommarmånaderna. I närheten ligger Holmens bruks träullsfabrik. Nästa större station är *Åkers styckebruk* vid bruket med samma namn. Bruket består av masugn, gjuteri, mek. verkstad, sågverk, lådfabrik m. m. Genom en 14 km. lång, smalspårig järnväg står bruket i förbindelse med gruvor på dess ägor. Ej långt från stationen ligger det staten tillhöriga Åkers krutbruk.

Från Åkers styckebruks station utgår bibanan till *Strängnäs*, och från Strängnäs station leder ett 0,8 km. långt spår till lastageplatsen Visholmen. Som stifts- och skolstad utgör Strängnäs sedan gammalt ett kulturellt centrum för stora områden.

Vid den därefter följande *Läggesta* station utgår bibanan till *Mariefred*. Stadens mäktiga granne, Gripsholms slott, utgör framför allt den stora dragningskraft, som åtminstone sommartiden förser staden med en jämn ström av främlingar. Övriga viktigare stationer äro *Taxinge-Näsby* nära Taxinge-Näsby egendoms ståtliga corps-de-logi och *Nykvarn* i närheten av Nykvarns betydande pappersbruk samt Nykvarns gods.

Södertälje Södra station är gemensam för statsbanan och Norra Södermanlands järnväg och sistnämnda järnvägs ändpunkt.

Trafikdiagram.



Före denna stations tillkomst gick banan från Ström i rak linje till den nu nedlagda Saltskogs station, varifrån gemensamt med Statens järnvägar trafikerades den likaledes nu nedlagda linjen Saltskog—Södertälje.

Från Södertälje centralstation utgår en 3 km. lång bilinje förbi de stora industriella anläggningarna A.-b. Scania-Vabis och Nya a.-b. Svenska maskinverken, vilka ha egna fabrikkspår i förbindelse med

denna linje, vidare under statsbanan vid näset till *Södertälje Uthamns* station vid Igelstaviken i kanalmynningsens närhet.

Genom sjökommunikationerna tillsammans med invid hamnen belägna stora industriella och andra anläggningar, är järnvägens godstrafik här icke obetydlig.

Tre dagliga tåglägenheter finnas i vardera riktningen MälARBADEN—ESKILSTUNA—STRÄNGNÄS—MARIEFRED—SÖDERTÄLJE SÖDRA med genomgående personvagnar mellan Stockholm och Eskilstuna.

Tekniska uppgifter.

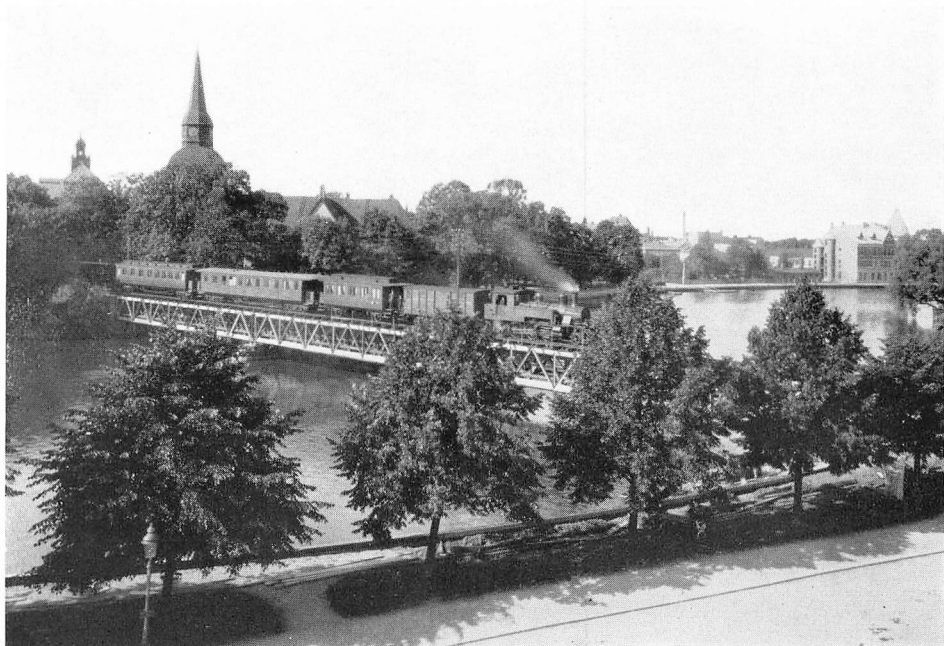
Byggnads sätt.

	År 1896	År 1925
Spårvidd	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	116	118
» i sidospår	18	27
Största lutning i huvudspår	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	300	300
Rälsvikt	21,5	{ 21,5 ¹ , 27,8 ² 30 ³ , 31 ⁴
Största tillåtna hjultryck för vagnar	5	6,5
» » tåghastighet	45	50

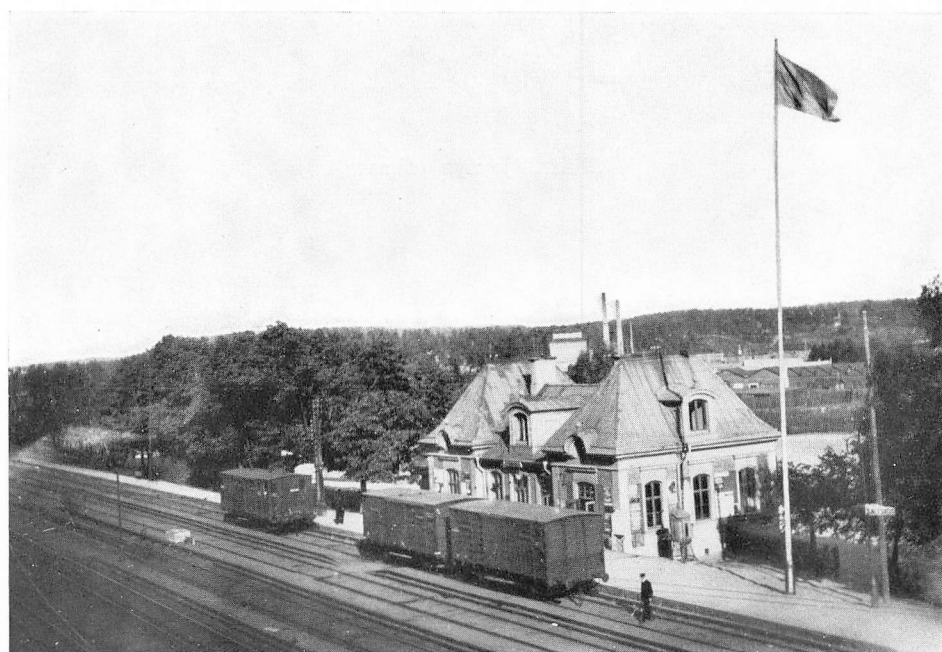
Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	7	12
Personvagnar med 2 axlar	»	7	8
» » 4 »	»	2	9
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	100	217
Postvagnar, hela eller komb. med 2 axlar	»	3	3

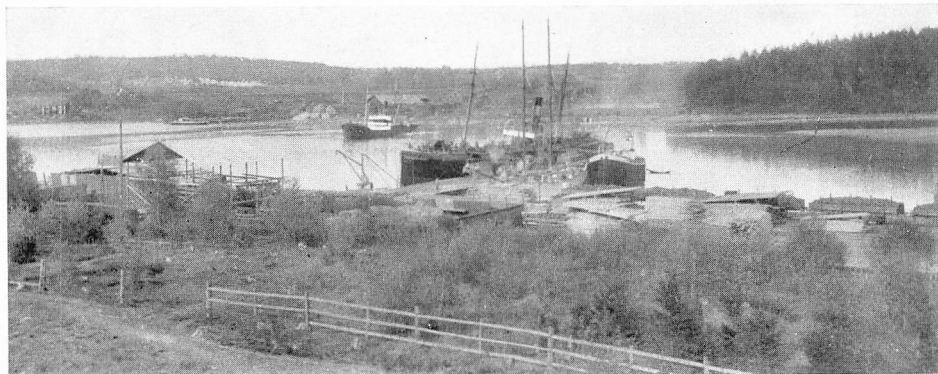
¹ 102,462 km. ² 3,730 km. ³ 7,928 km. ⁴ 2,592 km.



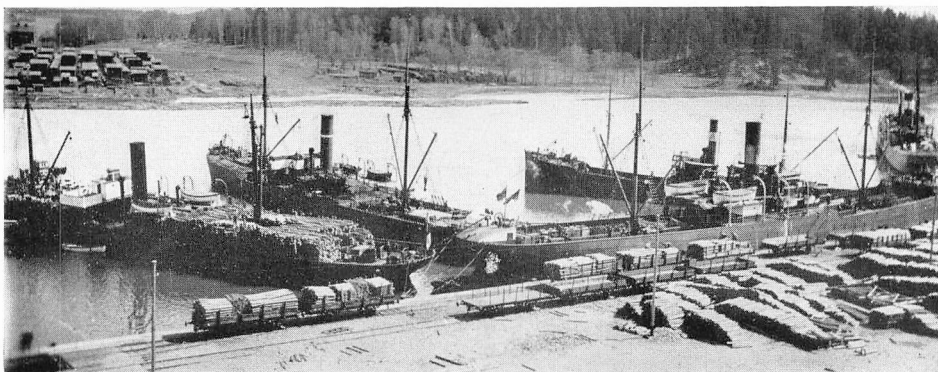
Bron över Eskilstunaån.



Saltskogs station år 1921.



Södertälje gamla uthamn.



Södertälje nya uthamn.



Tåg med två lokomotiv och 46 godsvagnar lastade med lokomobiler för Ryssland år 1906.

Personal, antal.

Ordinarie.....	116	178
Extra.....	16	34
Verkstadsarbetare.....	10	23
Banarbetare	—	17

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1896.

Kontant behållning	5 739: 54	
Målarprov. Ensk. bank, upp- och avskr.	13 644: 79	
A/B. Nordiska kreditbanken, dep.-räkn.	16 000: —	35 384: 33
Eskilstuna sparbank, sparkasseräkn.	101: 88	
Div. fordringar och förskott	3 819: 50	3 921: 38
Järnvägsanläggningen		3 981 471: 81
Fordringar från stationer		525: 92
Förråd		35 826: 63
		<u>S:a kr. 4 057 130: 07</u>

Skulder den 31 dec. 1896.

Aktieägarna: stamaktier	1 515 300: —	
» preferensaktier	287 300: —	1 802 600: —
Statslån: kapital	1 800 000: —	
anståndsrenta	184 022: 50	
ränta	19 883: —	2 003 905: 50
Målarprov. Ensk. bank, kapital och ränta		206 050: 02
Bötesmedels konto		101: 88
Fraktskulder		14 052: 73
Fonden för underhåll och reparation	2 117: 46	
Vinst- och förlustkonto	28 302: 48	30 419: 94
		<u>S:a kr. 4 057 130: 07</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Kontant behållning	5 156: 23	
Å sparkasseräkning	5 917: 75	11 073: 98
Järnvägsanläggningen		5 618 807: 61
Fordringar av stationer		38 743: 50
Ombyggnad av stationshus		53 280: 01
Förråd av stenkol, ved, smörjämnen, syltar m. m.		115 151: 29
Trafikens konto: förlust, kvarstående från 1921 och 1924	65 372: 53	
årets förlust	106 547: —	171 919: 53
		<u>S:a kr. 6 008 975: 92</u>

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktieägarna: stamaktier	1 515 600: —	
preferensaktier	288 300: —	1 803 900: —
1891 års statslån: kapital	1 371 864: 15	
anståndsrenta	184 022: 50	
ränta, upplupen	143 539: 72	1 699 426: 37
		(forts.)

(Skulder 1925, forts.)

1917 års statslån: kapital	1 031 582: 47	
ränta, upplupen	<u>95 196: 38</u>	1 126 778: 85
Skandinav. kreditbolaget		168 503: 39
Bötesmedels konto.....		5 917: 75
Sveriges statsbanor, samtrafik		99 848: 36
Diverse personer		102 917: 48
Skuld till stationer		1 683: 72
Fonden för underhåll och reparation av bana och materiell		<u>1 000 000: —</u>
		S:a kr. 6 008 975: 92

