
STAVSJÖ JÄRNVÄG

Signatur: Stavsjö J. — Spårvidd: 0,60 m.

Ägare: Aktiebolaget Stavsjö järnväg, Stavsjöbruk.

Aren 1898—1902 härjade nunnefjärilen omkr. 3 000 hektar skog inom huvudsakligen Björkviks och Kila socknar i Södermanlands län. All gran inom det härjade området var tillspillogiven och måste huggas ned, om virket skulle kunna räddas. Inom orten fanns ej avsättning för så stora kvantiteter, och enda möjligheten att till skäligt pris realisera virket var att transportera detsamma den omkr. två mil långa vägen till Bråviken. Då uppstod tanken på anläggandet av en smalspårig järnväg.

Initiativet togs av ägaren till de härjade bruksegendomarna Stavsjö och Virå, vice konsuln G. F. A. ENHÖRNING, vilken jämte jägmästaren G. DE BROEN och kaptenen O. F. KUGELBERG år 1900 utfärdade inbjudan till bildandet av ett aktiebolag, som konstituerades under namnet *Aktiebolaget Stavsjö järnväg*. Det inbetalta aktiekapitalet var 157 000 kr. Bolagets första styrelse utgjordes av konsuln G. F. A. ENHÖRNING, ordf., grosshandlaren C. TH. DU RIETZ och godsägaren G. SEDERHOLM, den sistnämnde verkst. direktör.

Koncession söktes på en elektrisk järnväg med 0,60 m. spårvidd från Sandvikens lastageplats över Stavsjö bruk till Övre Virå, och resolution erhöles den 30 nov. 1899. Med undantag för de elektriska anordningarna fastställdes en av ingenjören H. BROWALL upprättad plan med kostnadsförslag. Arbetet å järnvägsanläggningen skulle påbörjas senast den 1 juli 1900 och järnvägen vara färdig att upplåtas för trafik senast den 1 jan. 1902.

Järnvägen var från början avsedd endast för virkestransport, men småningom började man fundera både på allmän godstrafik och per-

sontrafik. Ändringar vidtogos därför i koncessionen, bland vilka i främsta rummet kan nämnas förändringen från elektrisk drift till ångdrift.

Ingenjören H. BROWALL, som utfört alla beräkningar och förberedande arbeten, anställdes även som arbetschef vid järnvägens anläggning. Den 19 juli 1902 var banan i sådant skick, att hinder för densammans öppnande för enskild godstrafik ej ansågs föreligga. Uppskov med alla detaljers fullbordande erhöles ett par gånger, men den 26 aug. 1903 lämnades tillstånd att upplåta järnvägen för allmän trafik. Hela järnvägsanläggningen hade nu dragit en kostnad av 444 490 kr. mot beräknade 343 300 kr.

Få banor torde vara så utsatta för fluktuationer i trafiken som denna. Detta är ju även helt naturligt, då det huvudsakliga godset utgöres av trävaror och hela trafiken således blir beroende av virkesdrivningarnas storlek och konjunkturerna på trävarumarknaden. År 1913 köpte Kramfors aktiebolag en större utstämpling på Stavsjö och Virå bruk, och för att uppfylla de krav, som de starkt ökade avverkningarna ställde på banans kapacitet, inköptes år 1914 från Tyskland ett större lokomotiv (16 tons vikt i tjänst) och 15 timmerboggievagnar med en lastförmåga av 14 ton och vad konstruktionen beträffar en nyhet för svenska förhållanden. De förut forcerade avverkningarna och den år 1920 inträdande depressionen på trävarumarknaden minskade emellertid trafiken till ett minimum, inkomsterna sinade och såväl banan som rullande materiell kommo så småningom i ett bedrövt skick.

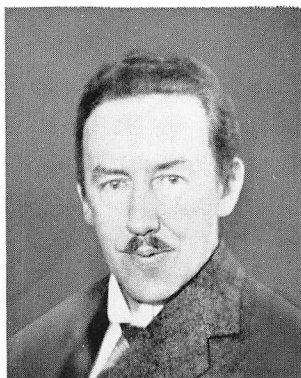
År 1924 övergingo bolagets aktier i andra händer och ny styrelse valdes, den nuvarande. Avverkningarna kommo nu åter i gång, trafiken ökade, och omfattande reparationer blevo nödvändiga för att motstå de ökade påfrestningarna. I mars 1925 utökades den rullande materiellen med ytterligare 10 timmerboggievagnar av samma konstruktion som den ovannämnda.

Under den nya regimen ha även hamnförhållandena vid Sandvikens lastageplats, som äges av järnvägen, ordnats, i det att bryggan utbyggts från 30 m. till 65 m. längd, och muddring verkställdes till ett djup av 20 fot utefter hela bryggan. Lastning för export sker direkt från järnvägsvagn.

Aktiekapital. Såsom förut nämnts, utgjorde detta år 1903 157 500 kr. Det ökades år 1905 till 200 000 och år 1907 till 250 000 kr., efter vilken tid det varit oförändrat.



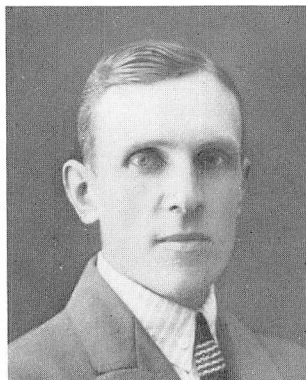
G. F. A. ENHÖRNING,
konsul.



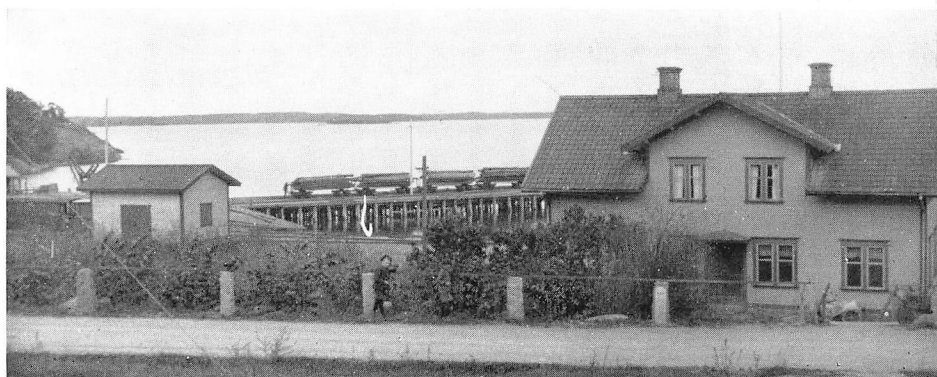
G. A. EBERSTEIN,
professor.



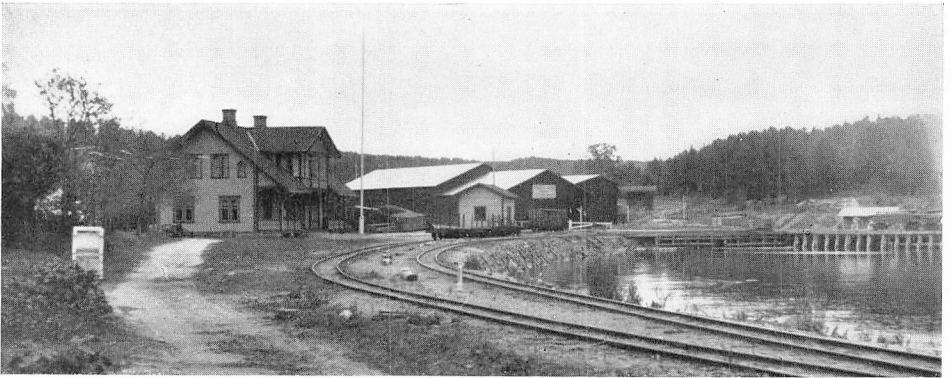
A. V. HOLM,
grosshandlare.



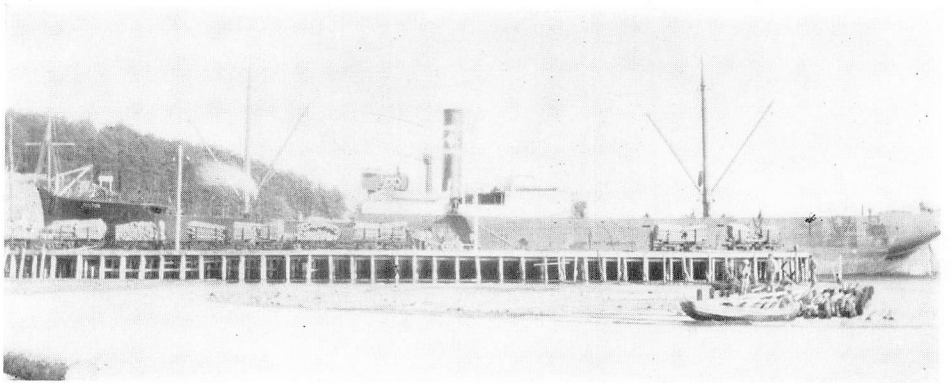
G. NORÉN,
trafikchef.



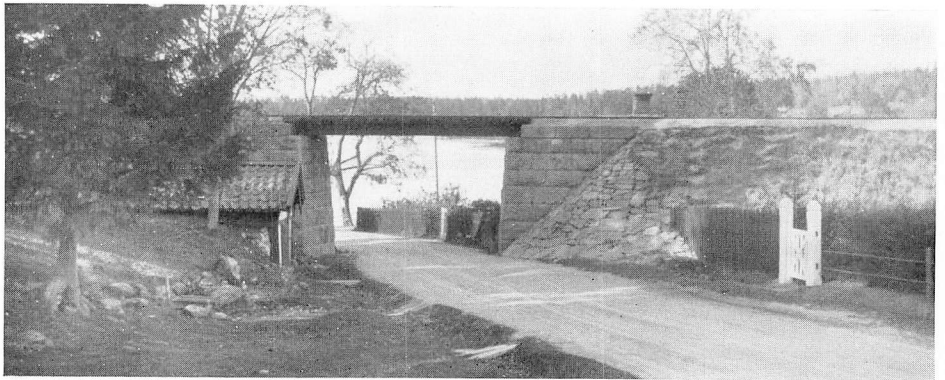
Kolmårdens station.



Kolmårdens bangård.



Sandvikens lastageplats.



Landsvägskorsning norr om Stavsjö bruk.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

- EBERSTEIN, G. A., professor, *ordförande*,
 HOLM, A. V., grosshandlare, *verkst. direktör*, se nedan,
 ERICKSON, O. E., direktör,
 AHLSTRÖM, N., kapten.

Verkställande direktör.

- HOLM, A. V., grosshandlare 1924—

Trafikchef.

- NORÉN, G., jägmästare..... 1924—

Företvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

- ENHÖRNING, G. F. A., konsul..... 1900—1914
 WAHREN, J., bruksägare 1914—1924

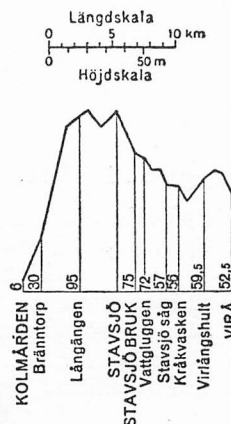
Verkställande direktörer.

- SEDERHOLM, G., godsägare..... 1900—1908
 ENHÖRNING, G. F. A., konsul..... 1908—1913
 NILSSON, O., bruksförvaltare 1913—1924

Trafikchefer.

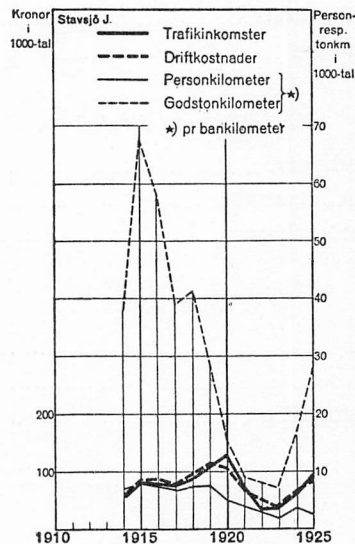
- BROWALL, H. A. T. 1902—1908
 EKLUND, E. A. 1908—1913
 NILSSON, O., bruksförvaltare 1913—1924

Stavsjö järnväg, 18 km. Från Kolmårdens station vid Sandvikens lastageplats letar sig banan i skarpa kurvor och starka stigningar uppför Kolmårdens otillgängliga bergsluttningar. Efter ett par kilometer börjar den egentliga bergbestigningen i en kurva med 100 m. radie och en två km. lång lutning på 32 ‰. Man får här ett starkt in-



tryck av Kolmårdens vilda natur och svåra terrängförhållanden. Omkring 5 km. från utgångspunkten vid Bråviken, strax norr om *Långängens* hållplats, passerar banan sin högsta punkt. Efter att ha passerat under statsbanan Nyköping—Norrköping går banan med ett anslutningsspår in till *Stavsjö* station. Järnvägen är under den återstående delen mera lättframkomlig. Banan går nu genom ett högt beläget grustag, Skjutgropen, där fordom kanonerna från *Stavsjö bruk* provskötes under transporten ner till Bråviken. Den går nu huvudsakligen utför förbi *Stavsjö bruk* vid den vackert belägna *Stavsjön* och över stora landsvägen Stockholm—Norrköping. Från hållplatsen *Stavsjö såg* går ett stickspår på en km. upp till en kraftstation och timmerelevator. Den gamla sågen är riven. Banan går från *Stavsjö sågs* hållplats förbi *Kråkvaskens* och *Virlånghults* lastplatser över vackra skogsmarker till *Virå* station strax intill *Virå såg*, banans ändpunkt.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1902	År 1925
Spårvidd	m.	0,600	0,600
Spårlängd i huvudspår	km.	17,700	17,700
» i sidospår	»	2,065	2,065
Största lutning i huvudspår	‰	33,33	33,33
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	100	100
Rälsvikt	kg/m.	17 och 14,2	17 och 14,2
Största tillåtna hjultryck	ton	2	2
» » tågshastighet	km/t.	25	25

Rullande materiell.	År 1902	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok	2	2
Motorvagnar för ång- eller annan drift	—	1
Personvagnar med 4 axlar	2	2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	31	24
» » » » 4 »	—	31

Personal, antal.

Ordinarie	—	16
Extra (tidvis)	—	2 à 3
Verkstadsarbetare	—	2
Banarbetare (tidvis)	—	4

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1904.

Järnvägen	376 315: 20
Inventarier	68 712: 48
Kassa	4: 52
Kungl. Statskontoret	12 000: —
Vinst- och förlustkonto:	
årets förlust	6 311: 15
	<hr/>
	S:a kr. 463 343: 35

Skulder den 31 dec. 1904.

Aktiekapitalet	157 500: —
Obligationslån	75 000: —
Accept. växlar	135 700: —
Dispositionsfonden	23 008: 55
Reservfonden	2 556: 51
Diverse kreditorer	69 578: 29
	<hr/>
	S:a kr. 463 343: 35

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Kassa	1 577: 44
Järnvägen	401 101: 47
Inventarier	47 094: 85
Norrköpings ensk. bank	36: 68
Stavsjö bruks förlagsräkn.	567 384: 14
Stavsjö a.-b:s konkursbo	5 141: 39
Inteckningar	2 032 046: 04
Lastbryggan	15 000: —
Jönåkers härads allmänning	843: 45
Stavsjö bruk	665 892: 66
Vinst- och förlustkonto	8 197: 04
	<hr/>
	S:a kr. 3 744 315: 16

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet		250 000:—
Norrköpings ensk. bank:		
löpande räkning	108 480: 80	
lån 1	1 796 500:—	
lån 2	<u>68 000:—</u>	1 972 980: 80
Mälareprovinsernas hypoteksförening		332 460: 60
Stavsjäkonsortiet		492 900:—
Stavsjö bruks frakträkning		24 047: 89
Stavsjö bruk		<u>671 925: 87</u>
		S:a kr. 3 744 315: 16

.....