
VÄDERSTAD—SKÄNNINGE— BRÄNNINGE JÄRNVÄG

Signatur: V.S.B.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägsaktiebolag, Linköping.

Tanken på en smalspårig järnväg från Skänninge över Väderstad till Hästholmen går tillbaka till 1880-talet. Syftemålet var att vinna ökat handelsområde för Skänninge stad, särskilt för utbyte av lantbruksprodukter, så att staden skulle kunna bli ett centrum för de rika jordbrukstrakter, som komme att beröras av järnvägen. Dennas huvudsträckning tänktes dragen från Skänninge till Bjälbo, Väderstad, Rök och Västra Tollstad. Initiativet utgick från Skänninge, vars stadsfullmäktige välvilligt upptogo planen och tillsatte en kommitté, vilken i rundskrivelse till elva kommuner hemställde om bidrag för undersökning. Planen möttes emellertid av ringa intresse, och endast en kommun, Appuna, lovade lämna ett mindre belopp. Planen måste därför skrinläggas för lång tid framåt.

Våren 1906 upptogs emellertid frågan, denna gång i förändrad och betydligt mera omfattande form. Man föreslog nu en järnvägsanläggning från Alvastra station å Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnväg med sträckning över Skänninge till Bränninge station vid Mellersta Östergötlands järnväg, eventuellt Gillberga (Tift).

Denna järnväg skulle, hette det i uppropet, bliva en lokalväg för jordbrukets behov. Den skulle billigt och utan tung trafikapparat förbinda stifts- och residensstaden Linköping med länets västra del samt mellanliggande, då relativt isolerade men rika och bördiga nejder. Den skulle vidare bliva en betydelsefull länk i provinsens övriga, redan betydande nät av smalspåriga järnvägar och en ny förbindelse mellan

Vättern och Östersjön genom anslutning till banorna öster om Linköping. Av lätt förklarliga skäl berördes i uppropet icke järnvägsanläggningens betydelse som transitoled för trafik från landet väster om Vättern till och över Linköping, en ej oväsentlig trafik, som då hade sin väg över Fågelsta—Vadstena—Ödeshög och Mellersta Östergötlands järnvägar och som på grund av vägförkortningen skulle dragas till den nya järnvägen.

Initiativet till denna plan utgick från regementsläkaren C. VAHLQVIST, redaktören O. FREDRIKSSON, disponenten C. PETTERSON, folkskolläraren K. A. PETTERSSON och stationsinspektoren O. ELERT, alla i Skänninge.

På framställning av dem tillsatte stadsfullmäktige i Skänninge den 17 mars 1906 en kommitté med uppdrag att föra frågan vidare, och den 5 maj 1906 hölls i Skänninge ett allmänt sammanträde, varvid så gott som alla kommuner, som skulle komma att beröras av den planerade järnvägen, voro företrädde och enhälligt uttalade sig för anläggning av en smalspårig järnväg Alvastra—Skänninge—Bränninge, eventuellt Gillberga. Länsstyrelsen utlyste därefter sammanträde med ortsbefolkningen från de kommuner, som komme att beröras av den planerade järnvägen. Vid sammanträdet, som ägde rum i Skänninge den 26 okt. 1906 närvaro ombud från Skänninge stad och 12 socknar. Även vid detta sammanträde uttalade sig samtliga för företaget.

Under tiden arbetade man i Mjölby, som då var municipalsamhälle, med stor energi för ett järnvägsförslag med Mjölby som utgångspunkt över Väderstad till Hästholmen, och här blev man fortare färdig. När K. M:t den 24 april 1908 beviljade Skänningeintressenterna koncession, gällde denna endast för en järnvägsanläggning från Väderstad över Skänninge till Gillberga. Linjen Väderstad—Hästholmen hade då redan absorberats av den koncession, som strax förut beviljats för linjen Mjölby—Hästholmen, en åtgärd, som på ett avgörande sätt kom att tangera Skänningeförslagets livsnerv.

Villkoren för koncessionen upptogo bl. a. bestämmelsen, att banan skulle vara färdig att upplåtas för trafik senast den 1 april 1911. Då emellertid en omstakning av linjen ansågs nödvändig och koncessionsinnehavaren i detta syfte till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingav ansökan om tillstånd till vissa avvikelser i järnvägens ursprungliga plan, begärdes och erhöles ytterligare förlängning av byggnadstiden sålunda, att banarbetet skulle vara påbörjat senast den 1 april 1912 och vara fullbordat senast den 1 april 1914.

Genom K. M:ts resolution av den 6 maj 1910 erhöles tillstånd att ansluta järnvägen till Mellersta Östergötlands järnväg i Bränninge. Järnvägens sträckning Väderstad—Skänninge—Bränninge blev härigenom definitivt fastställd.

För bildandet av ett järnvägsbolag upprättades den 16 aug. 1910 stiftelseurkund av ovannämnda hrr C. VAHLQVIST, O. FREDRIKSON, C. PETTERSSON, K. A. PETTERSSON och O. ELERT samt lantbrukarna V. ANDERSSON, Ledberg, och A. GUSTAFSSON, Appuna, vilka tre dagar senare även utfärdade inbjudan till aktieteckning. Bolagets styrelse skulle ha sitt säte i Skänninge och aktiekapitalet utgöra lägst 400 000 kr. och högst 1 200 000 kr.

Konstituerande bolagsstämma med *Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägsaktiebolag* hölls i Skänninge den 9 sept. 1910. Till styrelse valdes regementsläkaren C. VAHLQVIST, Skänninge, grosshandlaren A. ODÉN, Norrköping, direktören O. HAGBERG, Linköping, bankdirektören S. SUNDEQVIST, Linköping, godsägarna A. GUSTAFSSON, Appuna, och V. ANDERSSON, Ledberg, samt kantorn O. WILLÉN, Normlösa.

Såsom förut nämnts, hade banan till huvuduppgift att vara en lantbruksbana, särskilt med hänsyn till sockerbetsodlingen i Östergötland. Aktieteckningen blev därför nästan uteslutande fullgjord av kommunerna och Mellersta Sveriges sockerfabriksaktiebolag, medan den enskilda aktieteckningen inskränkte sig till ett minimum. De största aktieposterna tecknades av Linköpings stad med 120 000 kr., sockerfabriken med 150 000 kr. och Skänninge stad med 75 000 kr. Sockerfabriksbolaget nedlade därjämte ett erkännansvärt arbete för järnvägsplanens förverkligande.

Den närmaste omsorgen blev nu att söka utverka statslån intill hälften av den beräknade byggnadskostnaden, som utgjorde 1 577 000 kr. Sådant beviljades även 1911 till ett belopp av 788 500 kr. Med ingenjören J. ANTON ANDERSSON, Motala, avslutades entreprenadkontrakt om linjebyggnadens utförande, och den 26 sept. 1911 påbörjades arbetet.

Byggnadsarbetet bedrevs med fart utan att oroas av några hinder, och den 9 okt. 1913 erhöles trafikillstånd i lagom tid för transport av sockerbetskörden. Järnvägen öppnades för allmän trafik efter invigningsfest med pomp och ståt enligt gammal svensk sedvänja.

Trafik och ekonomi. Förberedelserna för järnvägen hade vållat svårigheter och bekymmer, och snart nog fick man erfara, att dessa ej voro slut. Järnvägen startades nämligen med en alltför vid-

lyftig och dyrbar apparat beträffande ledning, personal och trafikform, och kostnaderna täcktes icke av trafiken. Vilket oerhört ekonomiskt avbräck järnvägen vållats därigenom, att sträckningen begränsats till Väderstad i st. f. till Alvastra, blev nu uppenbart. Därtill kom, att den beräknade byggnadskostnaden överskridits med omkr. 250 000 kr., som upplånats mot borgen av styrelsen.

Under de första trafikåren avlöste den ena planen den andra för skuldernas konsolidering, allt under det man hoppades på en trafikökning, som dock ej motsvarade förväntningarna. Slutligen hade man ingen annan utväg än att vända sig till kommunerna med ansökan om borgen för lån, och efter mycket arbete av bolagets ledning lyckades man år 1917 erhålla borgen å ett lån å 250 000 kr. i Handels- och sjöfartsfonden. Sockerfabriken tecknade även borgen. Samtidigt sökte man på allt sätt genom förenkling av järnvägens driftform få ner driftkostnaderna, och mot detta mål har man sedan dess alltjämt arbetat, så att järnvägen f. n. torde vara en av de enklast trafikerade i vårt land. Den dagliga trafiken ombesörjes uteslutande av en förhyrd 75 hkr. dieselektrisk motorvagn med undantag av en å två dagar i veckan, då ett godståg Skänninge—Bränninge—Skänninge framföres med ånglokomotiv. Även under tiden för betkampanjen, omkr. 5 å 8 veckor av året, anordnas ångtåg för denna trafik.

Under betkampanjen ställa Mellersta Östergötlands och Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägar till sockerbrukets förfogande vagnar, som till antalet beräknas med hänsyn till den betareal, som skall avverkas inom de olika banornas trafikområden. Vagnarna framföras därefter å vilken som helst å de båda banorna utan beräkning av vagnhyra.

Bolaget har numera ingen egen förvaltningsexpedition. Tågledning, vagnfördelning, personalärenden och bokföring skötas av Mellersta Östergötlands järnvägar mot en viss mindre årlig avgäld, och järnvägens ekonomi handhaves av verkst. direktören, som är en av styrelsens ledamöter.

Frågan om kapital för anskaffning av den dieselektriska motorvagnen löstes på sådant sätt, att ett bolag, Östergötlands vagnaktiebolag, bildades, vilket inköpte en motorvagn för 70 000 kr. och uthyrde densamma till järnvägsbolaget. Av det årliga hyresbeloppet tillgodoräknas vagnbolagets aktieägare 8 %, varefter återstoden tillföres en amorteringsfond. När fonden uppgår till vagnens värde, skall vagnen tillfalla järnvägen.

Icke under något trafikår har järnvägen lämnat ett tillfredsställande ekonomiskt resultat. Trafikinkomsterna balansera i allmänhet driftkostnaderna men utan att (utom för år 1919) kunna lämna avsevärt bidrag till räntekostnadernas täckande. Några avskrivningar eller däremot svarande avsättningar till förnyelsefond ha därför icke kunnat göras, ej heller har bolaget till riksgäldskontoret inlevererat någon del av förfallna annuiteter å statslånet.

Orsaken till den svaga ekonomiska ställningen ligger först och främst i det geografiska läget. Med den ändrade och reducerade sträckning, som järnvägen erhållit, förlänades banan typen av en lokalbana med synnerligen inskränkt trafikområde. Närheten till andra, om trafiken konkurrerande banor medför tvång för järnvägen att rätta sin taxa efter taxorna å dessa banor, och genom anslutningen vid Bränninge med Mellersta Östergötlands järnväg har järnvägen kommit i stort beroende av denna bana, särskilt beträffande samtrafiksfrakterna.

Byggnadskostnaden är, om hänsyn toges till banans obetydliga trafikomfattning, relativt stor, beroende bl. a. därpå, att järnvägen byggdes under tid, då prisnivån nådde sitt högsta läge före kriget, att banan går över två relativt större och ett mindre vattendrag och att järnvägens utrustning beträffande rullande materiell, husbyggnader m. m. beräknats efter en något större trafik än den uppnådda.

Vid 1926 års ordinarie bolagsstämma beslöts ock, att bolaget skulle träda i likvidation.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

ANDERSSON, A., direktör, *ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
 ASCHAN, G. TH., borgmästare, *statens ombud*,
 ANDERSSON, A. V., godsägare, *vice ordförande*,
 WILDE, G. R., köpman,
 JAKOBSSON, J., lantbrukare,
 TOLF, E., stadskamrer.

Verkställande direktör.

ANDERSSON, A., direktör 1919—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

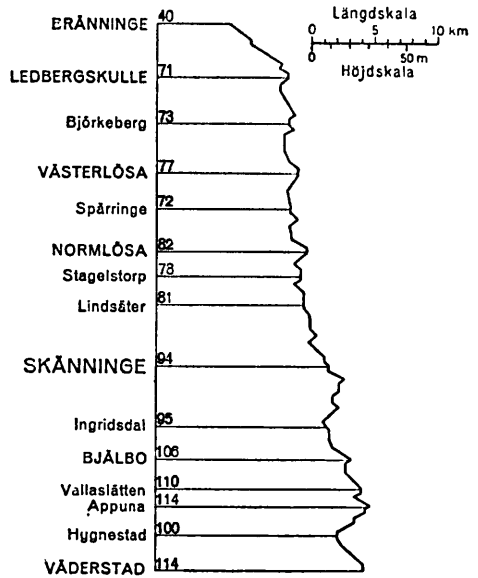
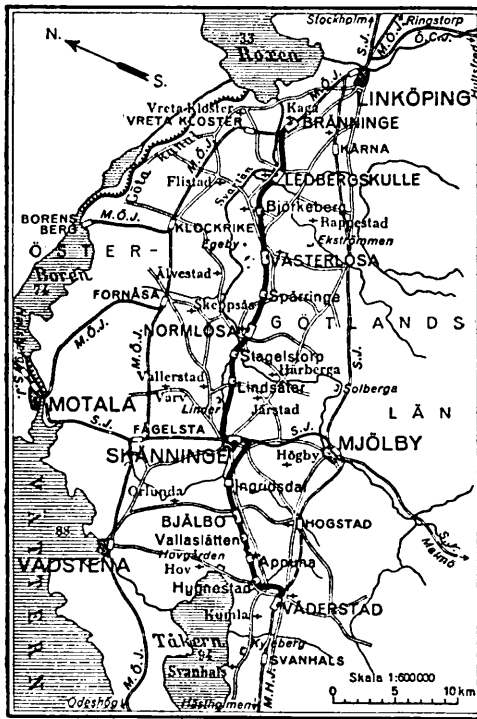
VAHLQVIST, C., fältläkare..... 1910—1923
 ALLARD, E. G:SON, direktör 1923—1925

Verkställande direktörer.

ODÉN, A., grosshandlare	1910—1917
HAGBERG, O., direktör	1917—1919

Trafikchefer.

WALLÉN, J.	1913—1914
Vakant	1914—1917
KOCK, P.	1917—1922



Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg, 44 km. Med Bränninge station å Mellersta Östergötlands järnvägar, linjen Linköping—Ödeshög, såsom

utgångspunkt går banan i sydvästlig riktning till Skänninge och korsar å broar av fackverkskonstruktion Kapellån, Svartån och Skenån. Vid Skänninge gör linjen en betydande kurva västerut, korsar statsbanan, linjen Mjölby—Hallsberg, å viadukt och fortsätter därefter något mera sydlig riktning till Väderstad, föreningsstation med Mjölby—Hästholmens järnväg. Järnvägslinjen har en för svenska förhållanden särdeles gynnsam plan och profil, med långa sträckor sammanhängande raklinjer och endast ett par stigningar av betydelse.

Förutom en mycket bördig jordbrukstrakt och Skänninge stad äro inga större sevärdheter att påvisa inom järnvägens trafikområde. Dock kan erinras om, att den för sitt fågelliv berömda sjön Tåkern ligger nära järnvägen och att Bjälbo var medelpunkten i folkungarnas stora gods. Man vet ej med säkerhet, var den gamla jarlaborgen var belägen, men det är möjligt, att murrester, som anträffats nära den gamla, märkliga kyrkan, äro återstoden av densamma. Å kyrkogården står en av Östergötlands kvinnor rest minnessten över Birger Jarl.



C. VAHLQVIST,
fältläkare.



E. G:SON ALLARD,
direktör.



A. ODÉN,
grosshandlare.



O. HAGBERG,
direktör.



A. ANDERSSON,
direktör.



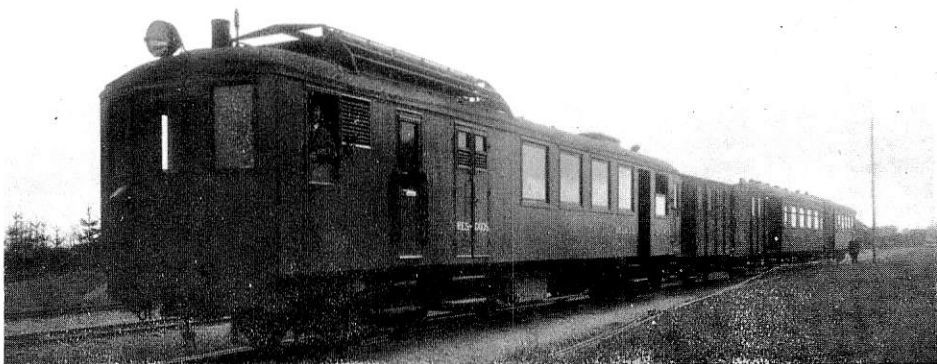
J. WALLÉN,
trafikchef.



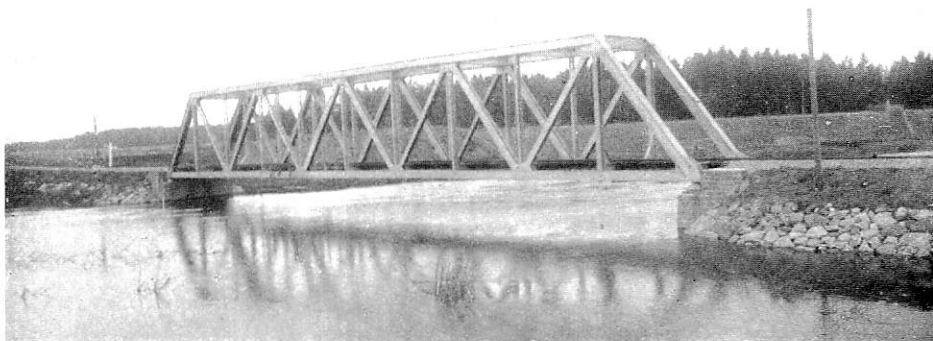
P. KOCK,
trafikchef.



Tåg med lastade betvagnar.

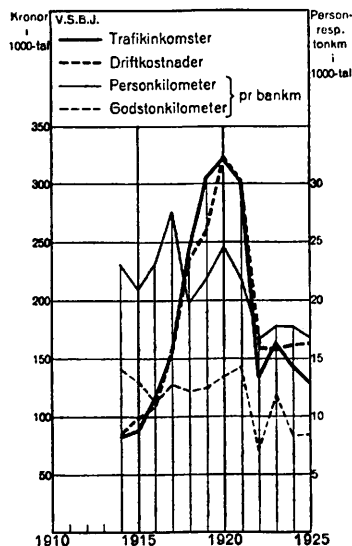


Dieselektriskt motorvagnståg.



Bron över Svartån.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1913	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,894
Spårlängd i huvudspår	km.	43,550	43,551
» i sidospår	»	3,994	3,990
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,7	16,7
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	17,5	17,5
Största tillåtna hjultryck.....	ton	4	4
» » tåghastighet	km/t.	35	40

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	3	2
Motorvagnar för ång- eller annan drift.....	»	—	1
Personvagnar med 2 axlar	»	4	4
» » 4 »	»	2	1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	63	63

Personal, antal.

Ordinarie.....	27	17
Extra.....	2	—
Verkstadsarbetare.....	2	3
Banarbetare	5	12

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1914.

Skulder den 31 dec. 1914.

Kassa	923: 22	Aktiekapitalet	758 425: —
Järnvägsbyggnaden	4 278: 47	Östergötlands enskilda bank	311 403: 82
Inventarier	16 331: 71	Riksgäldskontoret	545 706: 87
	(forts.)		(forts.)

(Tillgångar 1914, forts.)

Riksgäldskontoret	40 000:—
Rullande materiell	250 939:85
Järnvägsanläggningen	1 375 650:62
Grustaget	11 420:30
Förrådet	2 046:91
Stenkol	4 812:26
Kungl. postverket	95:46
Diverse debitorer	5 326:74
Stationernas frakträkningar	698:23
Vinst- och förlustkonto ..	3 800:33

S:a kr. 1 716 324: 10

(Skulder 1914, forts.)

Utgivna acceptor	95 626:—
Enskilda järnvägarnas pensionskassa	146:39
Järnvägsmännens lifförsäkringsförening	10:52
Diverse kreditorer	5 005:50

S:a kr. 1 716 324: 10

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen ..	1 454 698:58
Rullande materiell	212 420:70
Inventarier	36 480:81
Förrådet	5 644:01
Grustaget	12 901:99
Aktier i Östergötlands vagnaktiebolag (50 st. à 100:—)	5 000:—
Andelar i föreningen Dieselmotorvagnarnes centralförråd (20 st. à 100:—) ..	2 000:—
Stationernas frakträkningar	783:95
Diverse debitorer.....	507:68
Östergötlands enskilda bank löpande räkning	3 069:97
uppsägningsräkning ..	8:52
Kassa	1 029:85
Förbindelser av vissa kommuner	105 631:89
Vinst- och förlusträkning	493 363:31

S:a kr. 2 333 541: 26

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	795 425:—
Riksgäldskontoret:	
Kapital....	788 500:—
Anst.-ränta (58 809:06)	
Ränta	358 783:86
Överränta..	96 685:08
Handels- o. sjöfartsfonden:	
Kapital ..	232 995:22
Ränta	6 860:40
Förskottade annuiteter av kommunerna	46 221:25
Reverslån	3 000:—
Diverse kreditorer	5 070:45

S:a kr. 2 333 541: 26