

Torpvandring

Söndagen den 5 maj 2019



Trolleflods Torvströfabrik år 1941. Hette egentligen Hjortkvarns Torvströfabrik

Hjortkvarns Torvströfabrik ***Trolleflod Nya lpl***

Baracken/Svinhuset ***Kasern***

Banvaktstugan ***Väntsäl***

Sjöbacken/Svennas ***Skogslund***

Innehållsförteckning

Rubrik	Sida
Dagens Torpvandring. Karta med alla platser	3
Anteckningar från 'Boo-cirkeln' och Bygdebänd om dagens torp.....	5
Trolleflod 1875. Järnvägen o Landsvägen. Karta	7
Trolleflod 1955. Hjortkvarns Torvströfabrik. Karta	8
Hjortkvarns/Trolleflod Torvströfabrik. Boende.....	9
Hjortkvarns/Trolleflod Torvströfabrik. Data och foto.....	11
Emma Skola.....	13
Stora Emma Banvaktstuga.....	15
Smalspårig järnväg Pålsboda – Finspång. PFJ	16
Stora Emma/Trolleflod Banvaktstuga. Boende	19
Trolleflod. Karta.....	21
Spårplanritning från projektstarten 1871.....	22
Spårplan. Trolleflod Station, handskiss	23
Spårplan. Trolleflod Hållplats och Trolleflod Nya lpl	24
Stora Emma/Trolleflod Banvaktstuga. Från husbesiktning	25
Trolleflod Hållplats. Träffackverksbron/Träviadukten i Hjortkvarn	27
Trolleflod Hållplats och Trolleflod Nya lpl.....	29
Trolleflod Banvaktstuga och Dressinskjul	30
Skogslund/Carl Hages Torp. Kartbild och Boende	31
Sjöbacka/Sjöbacken/Svennas. Karta	31
Sjöbacka/Sjöbacken/Svennas. Boende.....	32
Separat erbjuds utdrag från tidn. Tåg & Spår	33
Extra information om livet på och omkring järnvägen	35–86

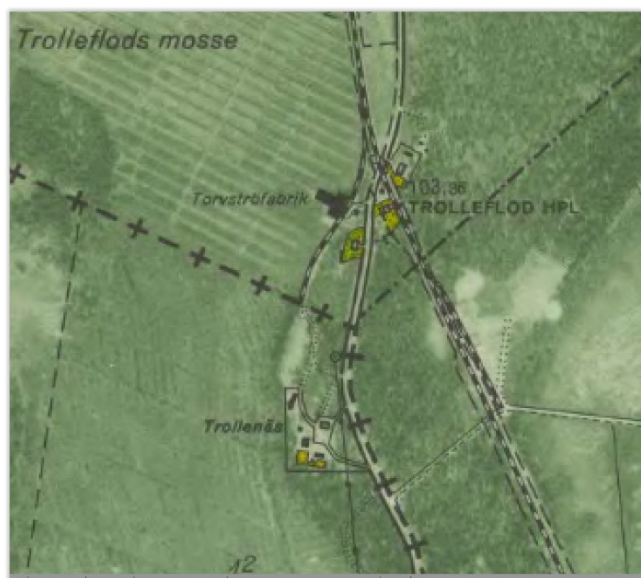
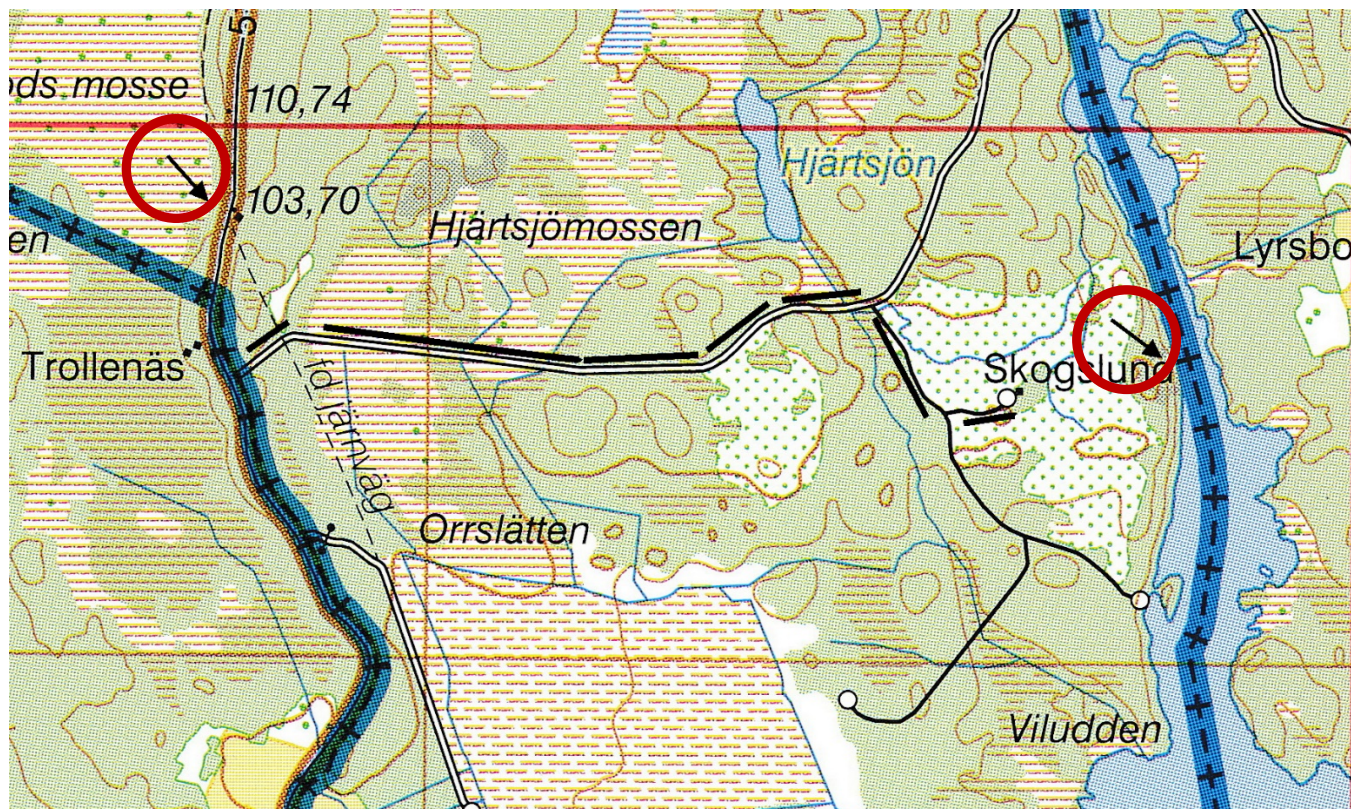
Dagens torpvandring:

Byggnader i Trolleflod

Lastkaj

Skogslund

Sjöbacken/Svennas



Så här skrev "Boocirkeln" 2011 om dessa platser och i Bygdebånd

Trolleflod by,

även kallat "Garpa" av äldre personer. Namnet skall platsen ha fått efter det, att ett slag utkämpats här mellan Tjällmobönder och tyska legoknektar "Garpar". Källa: Lennart Samuelssons bok, Glesbygd i förändringens tid.

Trolleflod mosse,

kallades för "Hotters mosse" på gamla kartor. I mossen har brutits torv under lång tid. Torven torkades och fraktades in till fabriken där torven revs sönder för att sedan packades i "häckar" och fraktades sedan till kunder på järnväg. I början av 2000 talet har det ansökts om att få bryta torv igen i mossen, till bränsle, men det har avslagits.

Hjortkvarns torvströfabrik, Trolleflod Torvströfabrik.

Det fanns två torvströfabriker här, en var på andra sidan om länsgränsen. Båda tog torv ur samma mosse men på var sida om gränsen. Den som låg i Östergötland startades troligen i mitten av 1800 talet och tillhörde Lämnå bruk. Den köptes sedan av tre privatpersoner, och drevs till omkring 1917.

Trolleflod Torvströfabrik

låg på Boo Egendoms mark, den uppfördes 1906–07 och var i gång till 1954. Ägare Grosshandlare H V Hansson och arrenderades av Närketorv.

Den hade en ångmaskin som drog maskineriet. Utanför fabriksbyggnaden fanns en hög murad skorsten.

I många år pågick driften samtidigt i båda fabrikena.

Huset som uppfördes samtidigt som fabriken var byggt i två våningar med vindsvåning (högt hus). Det var byggt av plank och bräder med torvströ som isolering.

De första som bodde här var Maskinist David Karlsson och Arbetaren Sten Gottfrid Leonard Olsson med familjer.

Det fanns ett stickspår till fabriken från smalspåriga järnvägen.

Efter stormen 1954 kom från Småland två bröder Jansson hit, en med familj. De bodde i ovan nämnda hus. En av bröderna hade ett cirkelsågverk, uppställt på kajen vid Trolleflod, den andre var brunnsborrhare.

Trolleflod Torvströfabrik, fanns en liten bod, som i folkmun kallades för "**Svinhuset**". Den stod mellan boningshuset vid fabriken och Trolleflod.

Den byggdes om till sommarbostad med lite kokmöjligheter, åt tillfälliga arbetare vid mossen, mestadels luffare som stannade några dagar, en vecka, någon hela sommaren.

Emma skola, (Trolleflods skola),

byggdes 1913. Var i bruk till oktober 1953.

Första lärarinnan var Hulda Elisabet Strömberg. 1924 kom Ingrid Jonsson, senare Karlsson och var lärare under hela tiden skolan fanns. Hon flyttade med till Centralskolan i Hjortkvarn och var kvar till sin pensionering. På sista tiden när elevantalet blev mindre fick eleverna börja skolan var annat år i Trolleflod. Byggnaden är ritad av arkitekten K Nissen som ritade ett stort antal liknande skolor i länet, bland annat Boo småskola och Rude skola i Närkesberg. Huset är i privat ägo idag.

Trolleflod banvaktsstugan,

uppfördes 1874, den förste banvakten hette Johannes Andersson. 1903-1911 var O H Flodin, Inge Flodins farfar, banvakt här. Valentin Svensson var en senare banvakt vars fru skötte bommarna. En dam med skinn på näsan, som kunde ge bilisterna, som klagade på att bommarna var nere för länge, svar på tal. Valentin brände också tjära berättar Inge Flodin.

Så här skrev "Boocirkeln" 2011 om dessa platser och i Bygdeband

Trolleflod väntsalen,

det fanns en väntsäl invid järnvägen i Trolleflod, i storlek med Tornfors väntsäl.

Trolleflod lastkajen, (Trolleflod Nya lpl)

byggd av Domänverket (AK arbetare), en väldigt stabil välbyggd kaj med helt släta stenar och jämna stenkanten ut mot spåret. Här har det lastats ut mycket virke, kastved massaved och timmer, bland annat av Domänverket och Skyllbergs bruk som hade skogar intill. Under 1990 talet köpte Per Hemberg, Haddebo, stenarna i lastkajen av Domänverket (för 1krona?) till grunden och någon terrass till sitt husbygge i Haddebo.

Folkströmsvägen,

(Domänvägen) en väg som går från R51 vid Trolleflod till Lyrsoholm och även Folkströmmen. Den byggdes i slutet av 1920 talet av Arbetslöshetskommissionen (AK arbetare). Vägen går över stora Hjärtsjömossen och där gick det åt massor av fyllning som togs i grusåsen invid lastkajen. På så vis fick man en stor plan att lägga virke på som sedan lastades på Järnvägen.

Carl Hages torp, Skogslund,

kallades aldrig för något annat än "**Hages**", byggdes av förste odlaren Karl Johan Pettersson Hage 1865, som kom vandrandes på stigar i väglöst land. Familjen drabbas av flera svåra händelser, en när huset brann ned. Familjen fick då bo i en riskoja byggt mot en sten tills det nya huset var färdigt. Det huset finns kvar än idag, i privat ägo och är jaktstuga. Siste brukare Sixten och Anna Sahlqvist som kom hit 1929 och flyttade 1937. Åkrarna planterades igen med granplantor 1950 och 1961 med björkplantor, minns Inge Flodin. Nu finns det bilväg fram till torpet genom att Gillerviksvägen byggdes under 1930 talet av AK arbetare. Källa: Lennart Samuelssons bok, "Glesbygd i förändringens tid".

Sjöbacka, Sjöbacken i folkmun kallad "Svennas",

den 31 oktober 1865 kommer Anders Svensson med hustru Johanna och tre döttrar hit på stigar, i ett väglöst land. Hustrun kommer senare att kallas för "Sven-Johanna". Anders bygger ett lite hus. Taket var täckt med torv. Han odlar upp lite mark. Familjen växer. I början av 1900 talet blir Johanna änka och 1920 kommer hon till Ålderdomshemmet i Hjortkvarn. Domänverket låter då bränna ner torpet, de vill inte riskera att en son efter avtjänat straff bosätter sig här. Källa: Lennart Samuelssons bok, "Glesbygd i förändringens tid".

Bygdeband, här hittar ni intressant information om alla byggnader mm som finns inlagda. Det kommer ständigt nytt.

Bygdeband är en hemsida från Sveriges Hembygdsföreningar. Här finns hela Sverige.

<http://www.bygdeband.se/plats/62065/sverige/orebro-lan/hallsberg/bo/>

Eller:

Skriv in www.bygdeband.se

->klicka på [Örebro län](#) ->klicka på [Hallsberg kommun](#) ->klicka på [Bo församling](#)

Nu är det bara att gå vidare

Trolleflod 1875

Järnvägen och Landsvägen finns

I södra delen finns några bondgårdar. Skogen, Bråten, Skogalund och Sjölanda

"Gillerviken" i sjön Lyren heter ön "Illeriksön" skall troligen vara "Gillerviksön"

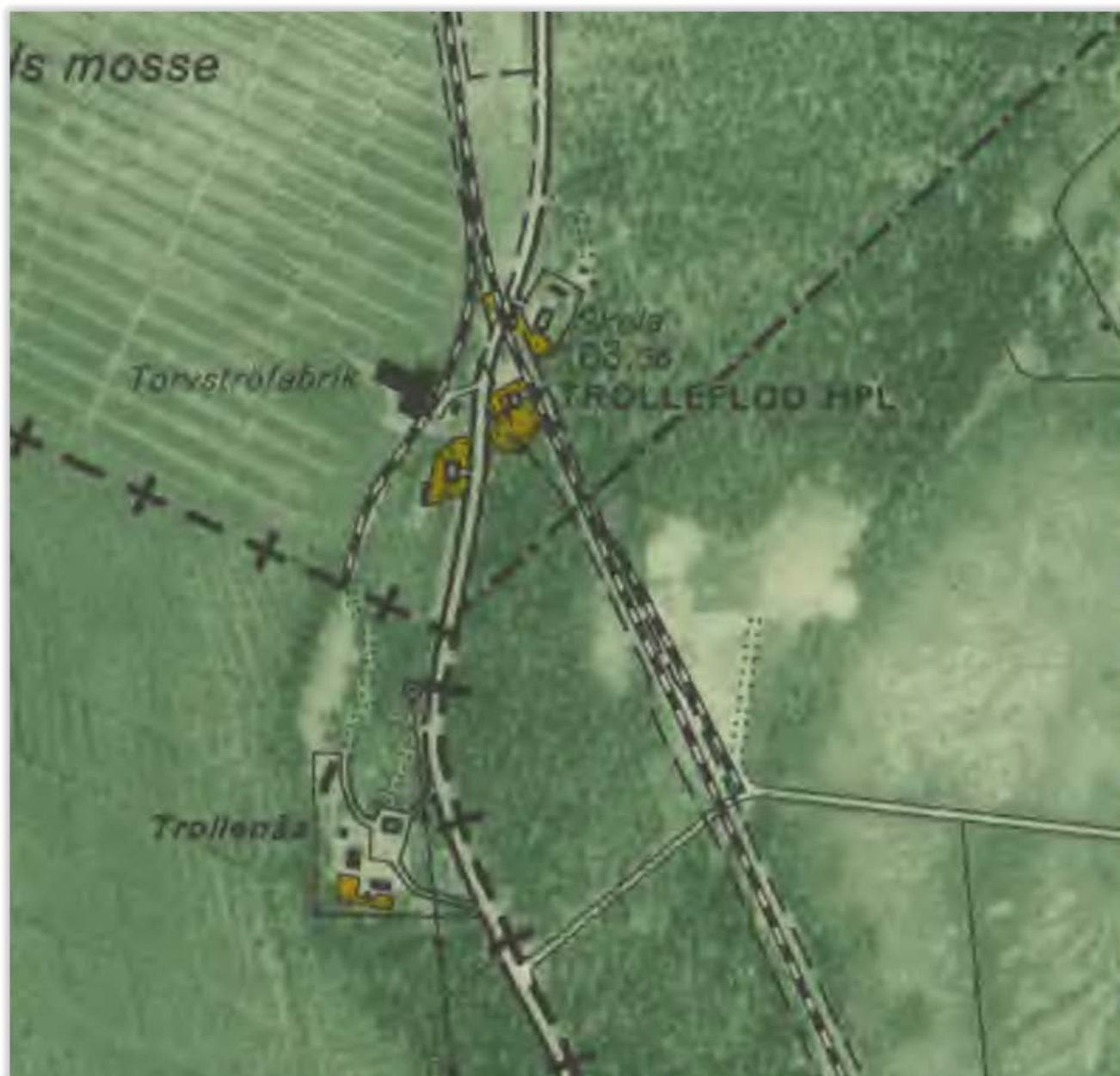


Nästa sida visar hur det ser ut 1955

Trolleflod 1955

Hjortkvarns/Trolleflod Torvströfabrik, Trolleflod Skola finns

I Östergötland ligger Trollenäs



Trolleflod Torvströfabrik, hette egentligen Hjortkvarns Torvströfabrik

Startade 1906 – 1907 och var i drift fram till 1954

En 2-våningsbyggnad med vindsvåning, kallad Kasern fanns i anslutning till fabriken

Var bostad för två familjer

Vidare fanns en bod, kallad Svinhuset. Den stod mellan Kasern vid fabriken och Trollenäs vid Östgötagränsen

Hjortkvarns Torvströfabrik 1906 – 1966

Fabriken ägs av Grosshandlare HV Hansson Stockholm 1906-
 Fabriken bytte ägare 1914–31 till Närkes Torvströ AB Stockholm

NAMN	FÖDD	LEVT HÄR	FÖDELSEORT	FLYTTAT FRÅN OCH TILL
Maskinist Karl David Karlsson.....	1881	1906-17	Godegård	fr Tjällmo t Skärv (R)
Hu Olga Alvida Viktoria Danielsson	1882	1906-17	Svennevad	fr Tjällmo t Skärv (R)
Son Karl Gunnar Karlsson	1904	1906-17	Tjällmo	fr Tjällmo t Skärv (R)
Son Karl Ivar Karlsson	1906	1906-17	Tjällmo	fr Tjällmo t Skärv (R)
Do Rut Margit Viktoria Karlsson	1915	1915-15	Torvströfab	Död
Arb Sten Gottfrid Leonard Olsson ...	1877	1906-08	Lännäs	fr o t Tjällmo
Hu Anna Malmström	1885	1906-08	Tjällmo	fr o t Tjällmo
Arb Karl Otto Augustsson.....	1878	1907-08	Tjällmo	fr Hällestad t Averby
Hu Eleonora Dorotea Nilsson.....	1881	1907-08	Björndammen	fr Hällestad t Averby
He Uä do Karin Linnea Dorotea	1904	1907-08	Tjällmo	fr Hällestad t Averby
Do Ingeborg Aina Elisabet	1906	1907-08	Tjällmo	fr Hällestad t Averby
Do Rut Margit Viola Karlsson	1908	1908-08	Torvströfab	t Averby
Arb Gustaf Adolf Malm.....	1880	1907-09	Averby	fr Sandbacken t St Emma
Hu Selma Matilda Petterson	1873	1907-09	Olstorp	fr Boskulla t St Emma
Do Märta Alice Maria Malm.....	1909	1909-09	Torvströfab	t St Emma
Arb August Oskar Ahlgren	1873	1908-15	Svennevad	fr Svennevad t Hjortmon
Hu Linda Elisabet Lindholm	1873	1908-15	Tjällmo	fr Tjällmo t Hjortmon
Son Karl Ivar Ahlgren.....	1908	1908-11	Torvströfab	Död (Hjärnfeber)
Fosterbarn Artur Henrik Karlsson....	1912	1913-15	Svennevad	fr Svennevad t Hjortmon
Arb Frans Oskar Lindholm	1866	1908-13	Tjällmo	fr Tjällmo t Björndammen
Hu Emeli Augusta Karlsdotter	1876	1908-13	Godegård	fr Godegård t Björndammen
Do Inez Berta Linnea Lindholm.....	1909	1909-13	Torvströfab	t Björndammen
Arb Karl Elof Truve Karlsson.....	1879	1908-09	Hjortkvarn	fr o t Hjortkvarn
Arb David Amandus Lindholm.....	1876	1911-22	Tjällmo	fr o t Tjällmo
Hu Hanna Astrid Matilda Moberg	1892	1914-22	Stensätter	fr Skälbacken t Tjällmo
Son Ruben David Eugen.....	1914	1914-22	Skälbacken	t Tjällmo
Son Elion Rutger Tage Lindholm	1921	1921-22	Torvströfab	t Tjällmo
Arb Karl August Hellström.....	1886	1923-24	Tjällmo	fr o t Hällestad
Hu Märta Emilia Adolfsson.....	1889	1923-24	Tjällmo	fr o t Hällestad
Son Karl Adolf Rune Hellström	1919	1923-24	Tjällmo	fr o t Hällestad
Do Ulla Brita Ingeborg.....	1921	1923-24	Hällestad	fr o t Hällestad
Torvströarb Gustaf Ad Johansson ..	1898	1926-31	N Alstugan	fr o t Tjällmo
Hu Gerda Amanda Olivia Palm	1906	1926-31	Godegård	fr o t Tjällmo
Son Gustaf Arne Gustafsson	1925	1926-31	Tjällmo	fr o t Tjällmo
Kontorsbitr Karl Georg Karlsson	1907	1926-29	Tjällmo	fr o t Tjällmo

Hjortkvarns Torvströfabrik 1906 – 1966

Fabriken ägs av Grosshandlare HV Hansson Stockholm 1906-
 Fabriken bytte ägare 1914–31 till Närkes Torvströ AB Stockholm

NAMN	FÖDD	LEVT HÄR	FÖDELSEORT	FLYTTAT FRÅN OCH TILL
Förman Karl Gustaf Karlsson.....	1907	1931-49	Ransberg	fr Ransberg t Nässjö
Hu Ingrid Margareta Storm.....	1912	1931-49	Kärda	fr Ransberg t Nässjö
Son Kjell Gustaf Helge.....	1929	1931-49	Ransberg	fr Ransberg t Nässjö
Son Karl Erik Lennart.....	1932	1932-49	Torvströfab	t Nässjö
Bromsare Karl August Hage	1884	1918-27	Skogslund	fr Skogslund t Norrbyås
Hu Agnes Sofia Maria Andersson ...	1890	1918-27	Björnsäter	fr Skogslund t Norrbyås
Son Carl Evert Hage	1911	1918-27	Skogslund	fr Skogslund t Norrbyås
Son Ernst Harry Hage.....	1913	1918-27	Torp H-stad	fr Skogslund t Norrbyås
Son Axel Vilhelm Hage	1919	1919-27	Torvströfab	fr Skogslund t Norrbyås
Torvströarb Ture Samuel Karlsson .	1892	1924-26	Godegård	fr o t Tjällmo
Hu Agda Maria Andersson.....	1899	1924-26	Gårdö	fr o t Tjällmo
Son Gustaf Yngve Karlsson.....	1919	1924-26	Tjällmo	fr o t Tjällmo
Do Ylva Maria Karlsson.....	1923	1924-26	Tjällmo	fr o t Tjällmo
Son Ture Ingvar Karlsson	1925	1925-26	Torvströfab	t Tjällmo
Arb Axel Edvard Österberg	1885	1920-25	Svanhals	fr Regna t St Emma
Grovarbetare				
Ernst Henning Enander Karlsson....	1901	1927-31	Bavlinge	fr L Emma t Svennevad
Hu Ellen Linnea Karlsson.....	1904	1927-31	Skrankelbo	fr L Emma t Svennevad
Son Karl Henning Edvin Karlsson ...	1925	1927-31	Grindstugan	fr L Emma t Svennevad
Do Ebba Emilia Karlsson	1927	1927-31	L Emma	fr L Emma t Svennevad
Do Maj-Britt Ingeborg Karlsson	1929	1929-31	Torvströfab	t Svennevad
Torvströarb Einar Sigfrid Karlsson ..	1898	1932-36	Kolartorp	fr Iboholm t Sköllersta
Hu Lilly Elvira Andersson	1896	1932-36	Asker	fr Iboholm t Sköllersta
Hu uä Do Iris Margareta.....	1919	1932-36	Asker	fr Iboholm t Asker
Torvströarb K Gunnar Johansson ...	1912	1936-37	Hällestad	fr Hällestad t Kumla
Hu Helga Amanda Teresia Karlsson	1904	1936-37	Hällestad	fr Hällestad t Kumla
Do Dagny Margareta Johansson	1937	1937-37	Torvströfab	t Kumla
Förman Martin Erik Leo Andersson	1910	1949-51	Byarum	fr Källunga (P) t Ljungby
Hu Elna Gunhild Valborg Artursson	1924	1949-51	Hällestad	fr Källunga (P) t Ljungby
Do Siv Elna Elisabet Andersson	1946	1949-51	Alingsås	fr Källunga t Ljungby
Do Carin Sigrid Kristina Andersson.	1948	1949-51	Källunga	fr Källunga t Ljungby
Do Gun Valborg Sofia Andersson ...	1950	1950-51	Torvströfab	t Ljungby
Torvströarbetare John Jakobsson...	1899	1953-54	Gävle	fr Kil t Asker Ogift
Såverksägare				
Sven Holger Henning Jansson	1917	1956-66	Gladhammar	fr Tuna (H) t Sköllersta
Hu Elna Anna Margareta Karlsson..	1919	1956-66	Gamleby	fr Tuna (H) t Sköllersta
Flicka Birgitta Irene Kristina Löök....	1955	1957-66	Solna	fr Solna (AB) t Sköllersta
Lantarb Karl Johan Ivan Karlsson ...	1903	1960-66	Gamleby	fr Lofta (H) t Sköllersta
Änka Amanda Henrietta Karlsson ...	1878	1960-66	Gladhammar	fr Lofta (H) t Tuna

Hjortkvarns Torvströfabrik/Trolleflod Torvströfabrik

Fabriken ägdes av Grosshandlare HV Hansson, Stockholm 1906 –

Dom första kända arbetarna här var

Maskinist Karl David Karlsson, 1906 – 1917

Arbetare Sten Gottfrid Leonard Olsson, 1906 – 1908

Siste var

Torvströarbetare John Jakobsson, 1953 – 1954

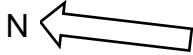
Sven Holger Henning Jansson var siste ägare mellan 1956 - 1966



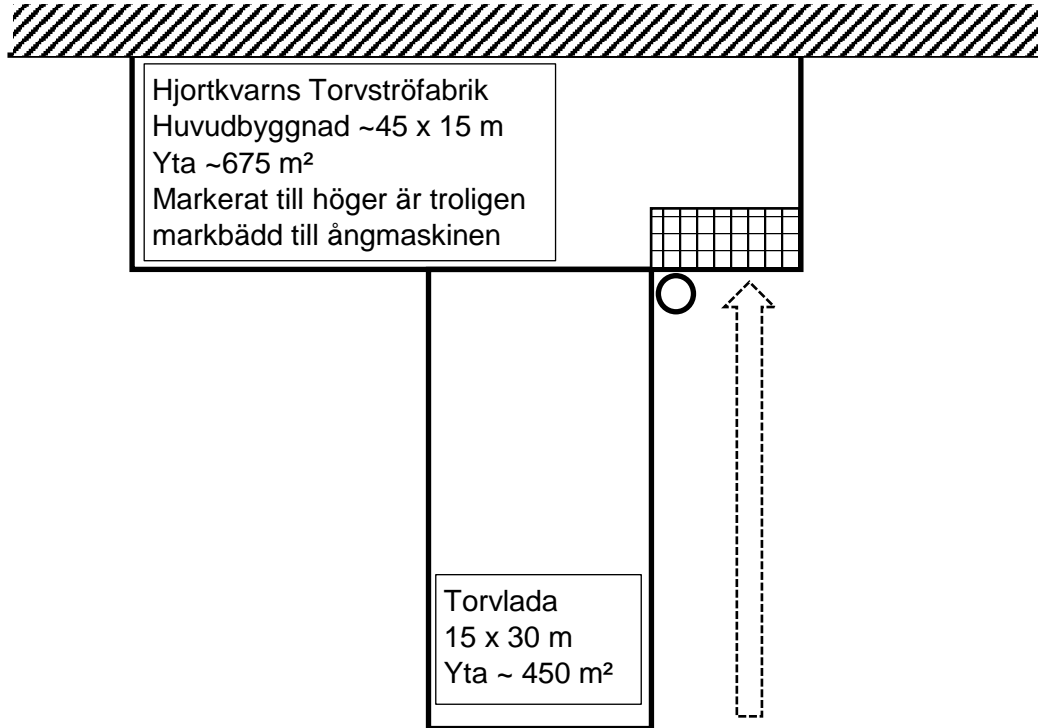
Trolleflods torvströfabrik

Skisser på hur Hjortkvarn och Trolleås Torvströfabriker såg ut

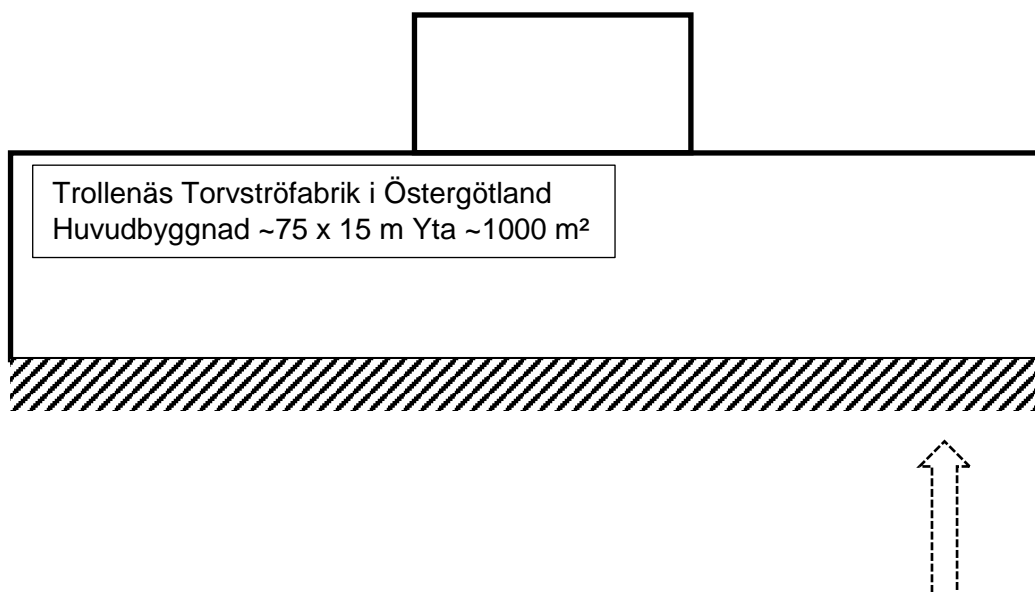
Här ser man skisser på hur vi tror att de båda torvströfabrikerna såg ut. Dom streckade pilarna tror vi var där rälsen från mossen låg. Norr är markerat.



Hjortkvarns Torvströfabrik. Den markerade ytan var troligen lastkaj där sidospåret från PFJ kom in. Fortsatte in i Östergötland till Trolleås.



Torvströfabriken vid Trolleås i Östergötland. Den markerade ytan var troligen lastkaj där sidospåret från Hjortkvarns Torvströfabrik slutade



Emma Skola/Trolleflod Skola

Skolan byggdes 1913 och var i bruk fram till 1953

Första lärarinnan var Hulda Elisabet Strömberg

1924 kom Ingrid Jonsson hit och blev kvar tills skolan stängde 1953. Hon gifte sej under tiden och hette sedan Karlsson



Byggnaden finns fortfarande kvar i privat ägo

Stora Emma Banvaksstuga. (Lär ha sett ut som på bilden nedan, som är från Tornfors)

Stugan fanns mellan 1874 – 1960

Första boende var Banvaktare Johannes Andersson, 1874 – 1876

Siste boende var Banarbetare Ivar Fabian Nilsson, 1953 - 1960



Smalspårig järnväg mellan Finspång – Pålsboda. Spårvidden var 3 svenska fot, 891 mm



Bilden tagen från butikbyggnaden i Björnhammar. Man kan skönja spåret till vänster som gick till de ny fabriken som byggdes 1950



Stickspåret vid Tornfors mot Spikfabriken i Björnhammar.
Från 1984, ett tåg passerar Tornfors på väg söder ut. Fyra år senare lade SJ ner järnvägen
och året efter revs denna del av banan



Det är Tornfors hållplats. Den hette innan 1910 Grytvexelns hållplats. Bilden visar det ca 80
m långa rundgångsspåret med utfarten mot Björnhammar

Infarten till Björnhammar troligen vid fastigheten 'Stockholm'.

Skorstenen är värmecentralen för fabriken



Efter knappt två kilometer bruksområdet i Björnhammar med en del äldre bebyggelse och i den första växeln på området gick ett spår till vänster mot en rad mindre byggnader en med hög vit skorsten i sydöstra änden av sjön Gryten. Skorstenen dtt från det g:a tråddrageriet. Följer vi det högra spåret utmed det stora röda huset fanns en växel som ledda bl.a förbi ett hus som lär ha inhyst en butik

STORA EMMA BANVAKTSTUGA NR 7 o 6 o 13

TROLLEFLOD 1874 – 1960

NAMN	FÖDD	LEVT HÄR	FÖDELSEORT	FLYTTAT FRÅN O TILL
Banvakt Johannes Andersson	1839	1874-76	Odensåker	fr Viby t Hällestad
Hu Matilda Persdotter	1836	1874-76	Viby	fr Viby t Hällestad
Uä son Per August.....	1860	1874-76	Viby	fr Viby t Hällestad
Do Emilia Augusta	1863	1874-76	Snavlunda	fr Viby t Hällestad
Son Karl Johan	1866	1874-76	Bodarne	fr Viby t Hällestad
Son Gustaf Alfred Andersson.....	1875	1875-76	Emma banv	t Hällestad
Banvakt Per Johan Hansson.....	1850	1877-79	Stjärnarp	fr Hällestad t Averbytorp
Hu Charlotta Andersdotter	1854	1877-79	Hällestad	fr Hällestad t Averbytorp
Son Ernst Johan Georg	1879	1879-79	Emma banv	t Averbytorp banvaktst
Banvakt Carl Axel Andersson	1848	1879-82	Sköllersta	fr Averbytorp t Hällestad
Hu Anna Clara Math Andersd	1850	1879-82	Risinge	fr Averbytorp t Hällestad
Do Emma Vilhelmina	1873	1879-82	Lerbäck	fr Averbytorp t Hällestad
Do Fanny Otilia Andersson	1877	1879-82	Averbytorp	fr Averbytorp t Hällestad
Do Anna Matilda Andersson	1879	1879-82	Averbytorp	fr Averbytorp t Hällestad
Son Karl Oskar Andersson.....	1881	1881-82	Emma banv	t Hällestad
Banv Johan Fredric Johansson.....	1852	1882-85	Slöta (R)	fr Hulta Svennevad t S-vad
Hu Gustava Vilhelmina Karlsd	1852	1882-85	Tjällmo	fr Hulta Svennevad t S-vad
Son Johan Alfred	1878	1882-85	Emma banv	fr Hulta Svennevad t S-vad
Banvakt Erik Petersson.....	1849	1885-85	Hardemo	fr Sköllersta t Kimstad
Hu Anna Olsson.....	1847	1885-85	Lungsund (S)	fr Sköllersta t Kimstad
Son Karl Lennart Eriksson	1882	1885-85	Sköllersta	fr Sköllersta t Kimstad
Son Sune Eriksson	1884	1885-85	Sköllersta	fr Sköllersta t Kimstad
Banvakt Per Johan Sörberg.....	1860	1885-93	Svennevad	fr o t Svennevad
Hu Augusta Johansson Kärf	1863	1885-93	Odland	fr o t Svennevad
Do Agnes Elvira Augusta	1885	1885-93	Emma banv	t Svennevad
Son Ivan Valentin Sörberg	1888	1888-93	Emma banv	t Svennevad
Son Johan Edvin Sörberg	1891	1891-93	Emma banv	t Svennevad
Banv Karl Johan Johansson	1866	1893-1903	Bodarne	fr Svennevad t Sköllersta
Hu nr 1 Emilia Aug Larsson	1862	1893-99	Deje	fr Svennevad Död (melankolia)
Son Hjalmar Leonard	1890	1893-1903	Bv Krustorp	fr Svennevad t Sköllersta
Do Gertrud Eleonora.....	1894	1894-1903	Emma banv	t Sköllersta
Son Karl Elis Valdemar	1898	1898-1903	Emma banv	t Sköllersta
Hu nr 2 Hushåll:ska Se nedan!				
Hush:ka Susanne CeciliaAndersson	1874	1899-1903	Askers landsf	fr Askersunds stad t Sköllersta
He uä do Astrid Cecilia.....	1899	1899-1903	Askers landsf	fr Askersunds stad t Sköllersta
Son Axel Gunnar Johansson	1902	1902-03	Emma banv	t Sköllersta
Banvakt Oskar Helmer Flodin	1874	1903-11	Hällestad	fr Sköllersta t Gryts bruk
Hu Agda Katarina Ahlgren	1871	1903-11	Släte	fr Sköllersta t Gryts bruk
Son Axel Helmer Flodin	1902	1903-11	Sköllersta	fr Sköllersta t Gryts bruk
Son Karl Helmer Flodin.....	1904	1904-11	Emma banv	t Gryts bruk
Son Helmer Emanuel Flodin	1906	1906-11	Emma banv	t Gryts bruk
Do Ebba Hildegard Flodin.....	1908	1908-11	Emma banv	t Gryts bruk
Piga Alma Amalia Ahlgren	1878	1903-04	Svennevad	fr Averby mejeri t Norrängen
Uä Agnes Maria Andersson	1904	1904-04	Emma banv	t Norrängen
Arbetare David Flodin	1887	1906-07	Hällestad	fr o t Hällestad

STORA EMMA BANVAKTSTUGA NR 706013

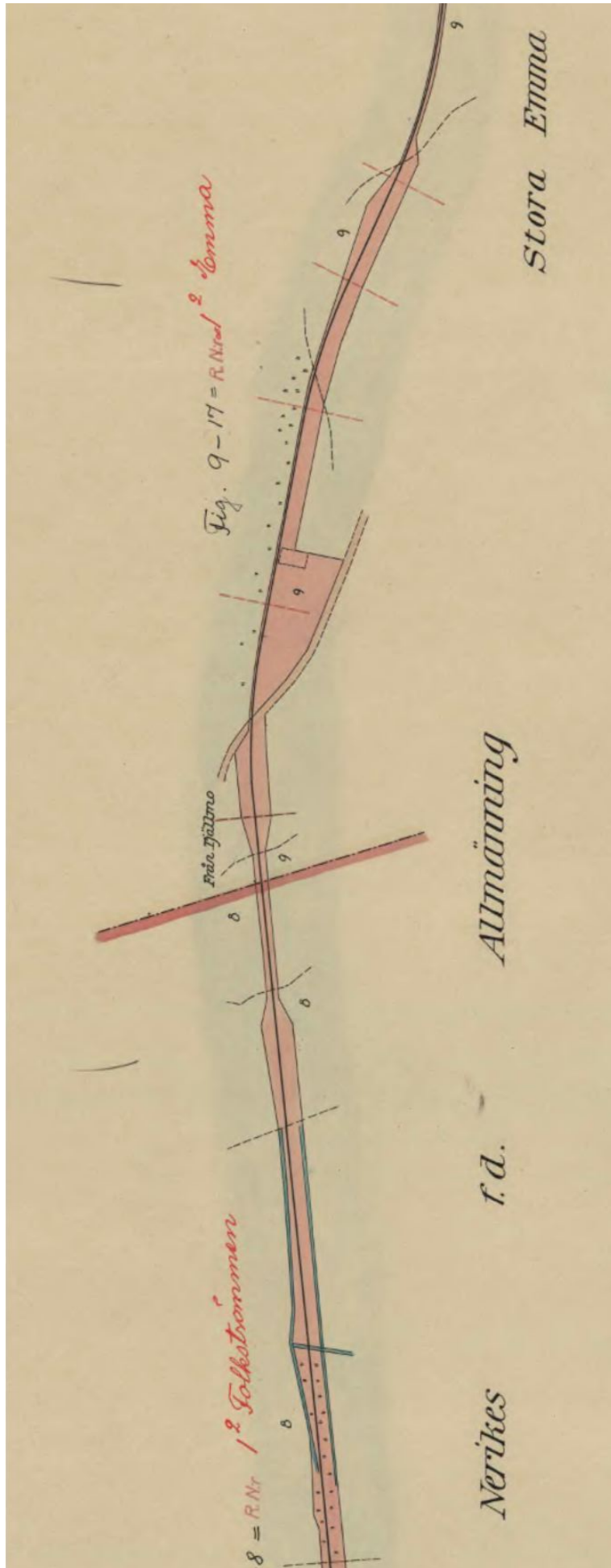
TROLLEFLOD 1874 – 1960

NAMN	FÖDD	LEVT HÄR	FÖDELSEORT	FLYTTAT FRÅN O TILL
Banmäst Erik Hjalmar Nilsson.....	1887	1911-13	Hällestad	fr o t Hällestad
Hu Elin Matilda Nilsson	1876	1911-13	Tjällmo	fr o t Hällestad
Do Karin Elisabet Ingeborg	1901	1911-13	Risinge	fr o t Hällestad
Son Sven Erik Emanuel	1903	1911-13	Risinge	fr o t Hällestad
Son Nils Harry Hjalmar.....	1906	1911-13	Risinge	fr o t Hällestad
Do Anna Helena Margareta	1908	1911-13	Hällestad	fr o t Hällestad
Do Brita Valborg Maria.....	1910	1911-13	Hällestad	fr o t Hällestad
Banmäst Axel Vilhelm Nilsson	1857	1913-17	Stjärnorp	fr Kullerstad Utd pro patra medalj 1913
Hu Maja Lena Jonsdotter	1861	1913-17	Vånga	fr Kullerstad t Hällestad
Son Harald Emanuel Nilsson	1898	1913-17	Kullerstad	fr Kullerstad t Hällestad
Fosterdo Hanna Mat Karlsson	1896	1913-17	East Douglas	Nordamer fr Kullerstad t Hällest
Banv Johan Helmer Karlsson.....	1888	1917-21	Hällestad	fr Tornfors t Hällestad
Hu Hulda Lovisa Flodin.....	1890	1917-21	Hällestad	fr Tornfors t Hällestad
Son Folke Ragnar	1912	1917-21	Gryts växel	fr Tornfors t Hällestad
Do Lilly Maria	1914	1917-21	Tornfors	fr Tornfors t Hällestad
Son Helmer Göte	1916	1917-21	Tornfors	fr Tornfors t Hällestad
Banvaktänka Lydia Flodin.....	1871	1917-21	Hällestad	fr Tornfors t Hällestad
Banvakt Axel Emil Nilsson	1878	1921-31	Tjällmo	fr Hällestad t Örmon banvaktst
Hu Frida Charlotta Carlsson.....	1879	1921-31	Tjällmo	fr Hällestad t Örmon banvaktst
Do Disa Linnea Nilsson.....	1909	1921-24 1928-30	Hällestad	fr Hällestad t S:t Johannes fr Svennevad t Hällestad
Son Karl Axel Olof Nilsson.....	1911	1921-31	Hällestad	fr Hällest t Örmon Banvaktstuga
Son Ivar Fabian Nilsson	1913	1921-31	Hällestad	fr Hällest t Örm bvst Se nedan!
Son Göte Ingvar Nilsson	1918	1921-31	Hällestad	fr Hällestad t Örmon banvaktst
Son Östen Emil Evert Nilsson	1906	1921-21 1923-24	Hällestad Hällestad	fr Hällestad t L Emma fr Hällestad t Kungl reg Uppsala
Son Artur Helmer Nilsson.....	1901	1921-21	Tjällmo	fr Hällest t Amiral för Karlskrona.
		Anställd i Flottan vid Karlskrona,		3dje klass sjöman N:o 236.
		1925-26		fr Ami förs Karlskrona t Örebro
Son Sven Gunnar Nilsson.....	1921	1921-31	Emma banv	t Örmon banvaktstuga
Do Ingrid Maria Nilsson.....	1921	1921-31	Emma banv	t Örmon banvaktstuga
Do Agda Elvira Nilsson	1903	1921-23 1924-29	Tjällmo	fr Hedvig t Olaus Petri Örebro fr OI Petri Örebro t Hällestad
Banv Gustaf Valentin Svensson.....	1882	1931-53	Ö Ryd	fr Risinge t Örebro Olai Petri
Hu Augusta Vilhelmina Persson.....	1883	1931-53	Hällestad	fr Risinge Död
Son Birger Justinus Valentin	1917	1931-36	Hällestad	fr o t Risinge
Do Astrid Vilhelmina Svensson	1920	1931-53	Hällestad	fr Risinge t Örebro Olai Petri
Do Aina Paulina Svensson.....	1923	1931-53	Hällestad	fr Risinge t Örebro Olai Petri
Son Gustaf Erik Svensson	1915	1931-34	Hällestad	fr o t Risinge
Do Valborg Teresia Svensson	1912	1931-32	Hällestad	fr Risinge t Örebro Olaus Petri
Banarbetare Ivar Fabian Nilsson.....	1913	1953-60	Se ovan!	fr Örmon banv t Storå
Hu Märta Vilhelmina Rönnlöf	1911	1955-60	Brännkyrka	fr Guldsmedsh t Storå

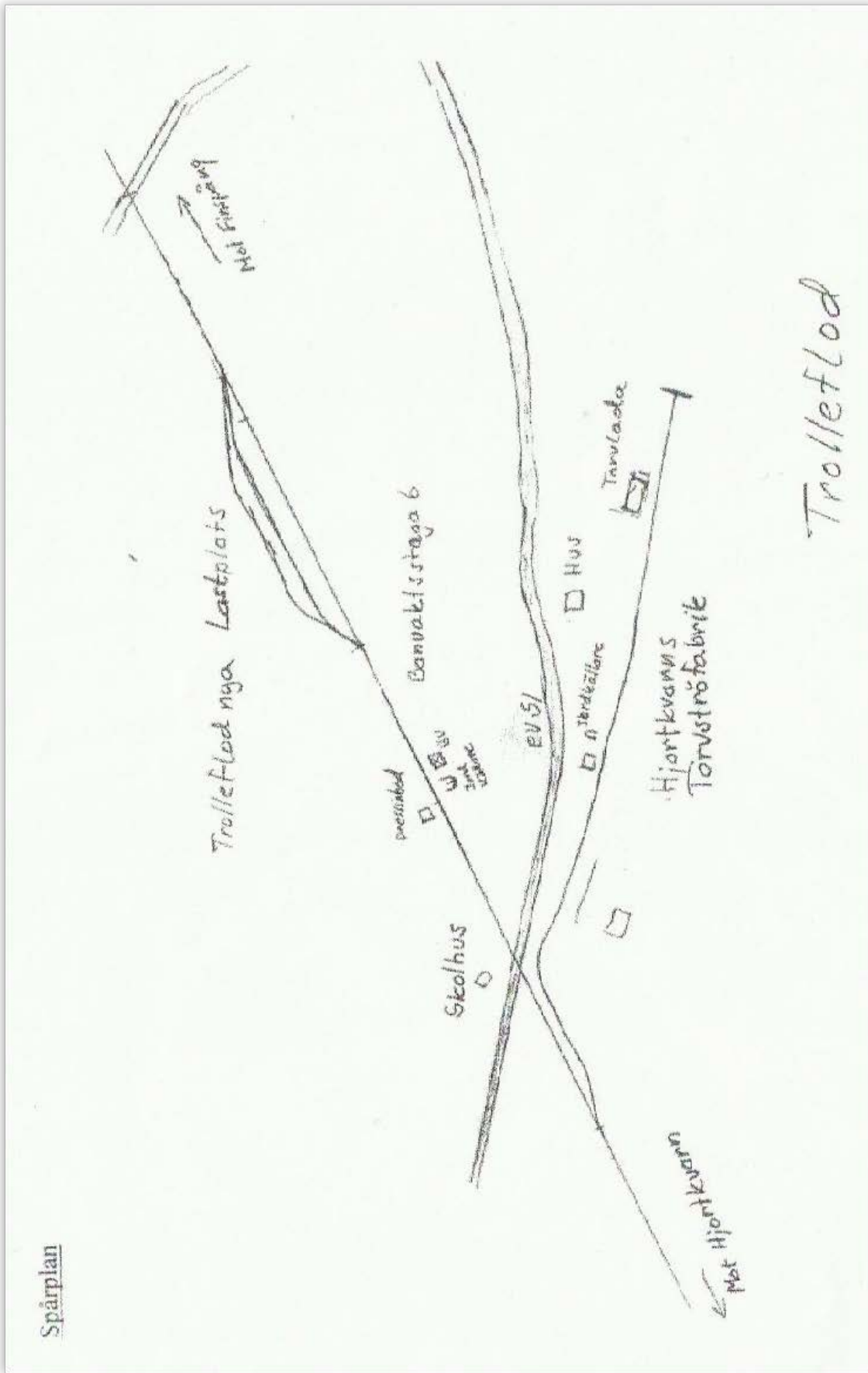
Karta över Trolleflod



Trolleflod Spårplan från 1871



Spårplan, handskiss



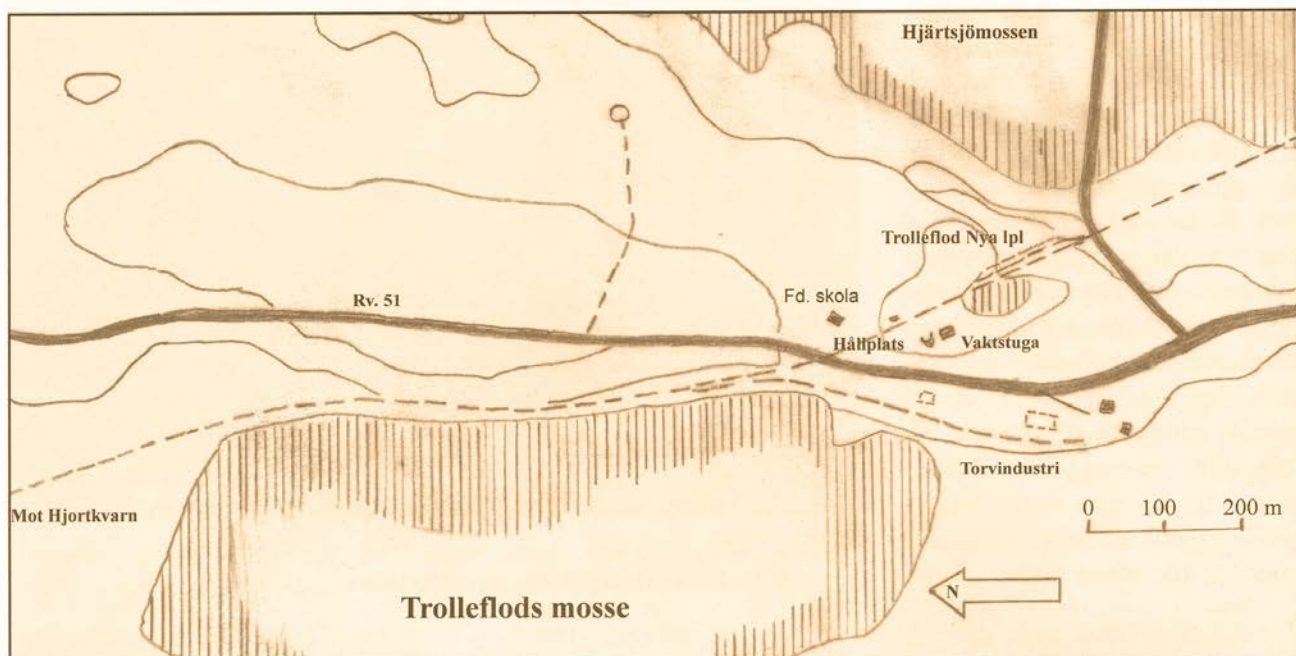
Spårplan

Spårplan, Trolleflods hållplats och Lastplats

Nr 167 December 2012

Tåg och Spår

Trolleflod, en liten trafikplats på NÖJ



Torvströfabriken Industriområde

Trolleflods mosse

Hjärtsjömossen

Skolan

Hållplats

Trolleflod Nya lpl

Banvaktstuga m Jordkällare

Dressinbod

Emma - Trolleflod

Reviderad utvändigt 1939. Utvändigt är färgen något sliten. Enligt protokoll från Underhållsbesiktning 1944.

Reviderad invändigt 1939, utvändigt 1944. Allt enligt besiktning 1949.

Boende

1874 - 1876	Johannes Andersson	1839	Utflyttad till Hällestad
1877 - 1879	Pehr Johan Hansson	1850	Utflyttad till Averby Banvaktstuga
1879 - 1882	Carl Axel Andersson	1848	Utflyttad till Hällestad
1882 - 1885	Johan Fredrik Johansson	1852	Utflyttad till Svennevad
1885 - 1885	Erik Petersson	1849	Utflyttade till Kimstad
1885 - 1893	Per Sörberg	1860	Utflyttade till Svennevad
1893 - >1900	Karl Johan Johansson	1866	Son till Johannes Andersson (Fb1900)
>1900 -1911	Oskar Helmer Flodin	1874	Inflyttad från Ullavi banvaktstuga (Fb 1910)
1911 - ?	Nilsson		Banförman
>1911 -1922?	Johan Helmer Karlsson	1888	(Fb 1920)
1922 - 1931	Emil Nilsson		
1931 - 1945	Valentin Svensson		
1945 - 1953	Olov Bergström		Bor ej i stugan, hyr privatbostad
1945 - 1953	Valentin Svensson		Vägvakt Pensionär
1953 -	Ivar Nilsson		Banarbetare

Trolleflods Banvaktstuga

Trolleflod banvaktstuga nr: 6 (kallas också Emma)

Beskrivning

Banvaktstuga nummer 6 på PFJ. Byggs 1874, ligger i Boo:s församling. Mellan Hjortkvarn och Örmon ca: 5,7 km från Hjortkvarn. Från 1891 blir Trolleflod håll- och lastplats i samband med att det 1891 anläggs ett sidospår vid Garpa backe, till Trolleflods torvströfabrik (Hjortkvarns torvströfabrik). Nerlagt 1957 ?.

1927 anläggs en ny lastplats för Domänverkets virkestransporter SO om banvaktstugan, den består av 3 parallella spår. Denna lastplats kommer att heta Trolleflod nya. Kallas efter 1/6 1951 för Folkström, klassad som lastplats. Trolleflod blir enbart hållplats från 1957. På senare år fanns en hållplatskur nära riksvägen. Nerlagt 27/5 1962.

Stugan

Banvaktstugan belägen ca: 1,5 m högre än banan, vilket medförde behov av en trappa upp till stugan. Stugan rivs i början av 1960-talet.

1999. Vissa spår av bebyggelse finns i form av stenar mm. samlade i slänten ner mot banan. Rester av en drossinbod finns kvar. En brandhink som är märkt NÖJ Tn ligger tillsammans med övrig bråte.

Stugan var troligen av samma typ som byggdes av PFJ inför trafikstarten 1874. Storleken är ca: 37 m² med 1 rum och kök, hall och skafferi med trappa upp till övervåningen. Vinden var från början ej inredd och saknade uppvärmning.

1929 gjuts en ny trapp utvändigt. Enligt förslag till underhållsarbeten 1929.

1930 byggs en ny trapp upp från banan till stugan. Taktegel läggs på ladugården. Skorstensbeslag och vinkeltrummor målas, en ny takränna monteras på framsidan av uthuset. Stugan rödfärgas och målas. Taket i rummet tvättas, målningen i köket bättras. Soffan vid hållplatsen målas. Kryssmärke samt grindstolpar målas. Enligt förslag till underhållsarbeten 1930.

När banvakten W. Svensson 1931 flyttar in i Trolleflod så anhåller han om ny järnspis " Fru Nilsson sade att han var oduglig att baka i".

1934 restaureras stugan invändigt.

Enligt underhållsbesiktning 1939 "är stugan i rätt gott stånd". Som resultat av besiktningen inreds bykstuga i ladugården. Detta är också resultat av ett brev till Baningenjören från dåvarande inneboende Augusta Svensson den 12 April 1939. Hon ber om ett brygghus, eftersom att det är svårt att byka, kallt på vintern och brandfarligt på sommaren.

Reviderad utvändigt 1930. Hela lägenheten 1941. I gott stånd. Försignalskivan målas och vindmotormasten smörjas. Enligt protokoll från Underhållsbesiktning 1942.

1943 påpekas att ny redskapsskjul bör ordnas. Enligt protokoll vid inventering av banavdelningens material den 31 mars och 1 april 1943.

1945 görs en större revision utvändigt. Invändigt rustades stugan 1941. Vid underhållsbesiktning 1949 konstateras att stugan är i gott stånd men att fönstren skall bättras utvändigt, ytterdörren ommålas, bättring vid diskbänken samt att bommarna skall målas.

I samband med statens övertagande av TÖJ, så redovisas en hyra per år på 200 kr.

Stugan rivs i början av 1960-talet.

Väntkuren

Soffan vid hållplatsen målas. Kryssmärke samt grindstolpar målas. Enligt förslag till underhållsarbeten 1930.

Enligt sammanställning över plåtarbeten 1931 skall nytt kaminrör installeras.

Enligt protokoll från underhållsbesiktning 1939 så är väntkuren något sliten invändigt. Skall målas invändigt och anslagstavla anordnas på långväggen. Ny hatt monteras på kaminröret utvändigt.

Trolleflod hållplats, 1942
Träfackverksbron i Hjortkvarn



29–30 juni 1942 genomfördes besiktning av TÖJ järnväg.
Besiktningsmännen ingenjör Carl Hedberg, överstelöjtnanterna Hjalmar Åberg och Carl
Insulander tar en välbehövlig paus intill Vägövergången vid Trolleflod hållplats efter avslutat
dagsverke.

I bakgrunden ser man Trolleflod hållplats



Även träviadukten i Hjortkvarn besiktigades noga beträffande bärighet, virkets kvalitet och
anordningar för skydd mot passerande trafik under viadukten. Den hade nämligen skadats
vid några tillfällen.

Trolleflod Hållplats och Lastplats



Övre bilden: Trolleflod Nya var en lastplats som bestod av två spår utöver genomgångsspåret. Här lastades timmer från Domänverkets skogar.

Nedre bilden: Hållplatskuren vid Trolleflod.. Landsvägen syns i bakgrunden.

Bilder från Östergötlands Järnvägmuseum i Linköping

Övre bilden

Trolleflod Nya lpl var en viktig lastplats för många skogsägare här omkring.

Hjortkvarns Sågverk:

Tänk er vilken fördel för Hjortkvarns Sågverk, att kunna lasta sitt virke på en järnvägsvagn på sågverksområdet och leverera den till en slutkund i tex Tyskland.

Järnvägen var viktig för hela bygden!

Trolleflod Banvaksstuga och Dressin skjul

**Bilder från Trolleflod år 1997**

Övre bilden visar jordkällaren som låg i anslutning till vaktstugan.

Den nedre vänstra bilden visar dressin-skjulet och var linjen gick mot Hjortkvarn.

Den nedre högra bilden visa en brandhink som tillhört stugan. Märkt NÖJ, Bv.stugan TD

Bilderna är tagna 1997 av Bengt-Åke Rudström.



Jordkällaren vid Banvaksstugan

Dressin-skjulet. (Maj 2019 har det rasat ihop)

Markområdet där rälsen legat i riktning mot Hjortkvarn

Bilderna är från 1997

Bilden till höger visar hur Trolleflods Banvaksstugan troligen såg ut. Alla byggdes efter samma ritning. (Bilden är på Hulta banvaksstuga)



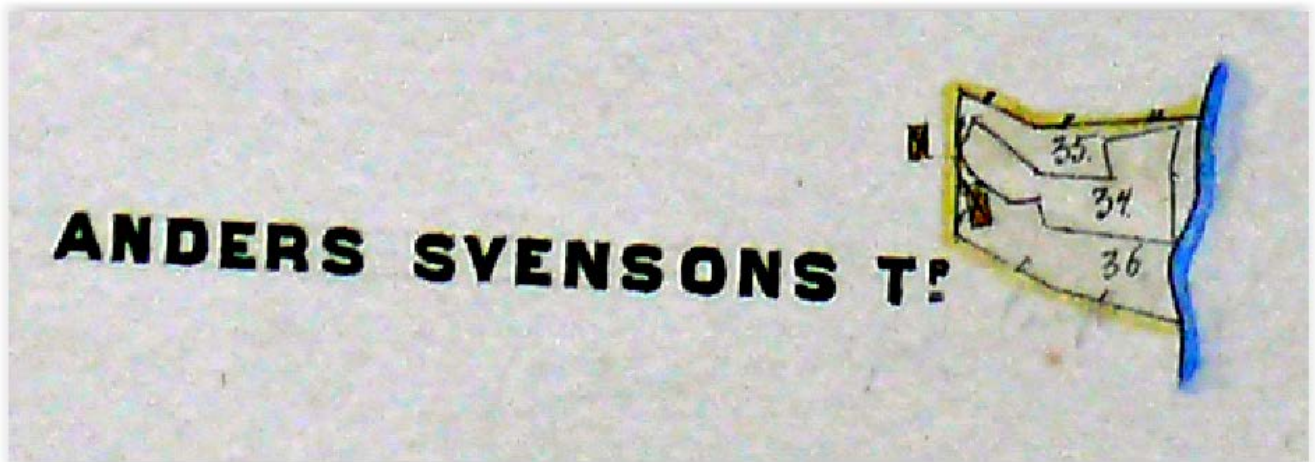
Sjöbacka/Sjöbacken/Svennas

Fanns mellan 1865 – 1920

Första boende var Anders Svensson, 1865 – 1895

Sista boende hans hustru Johanna Jansdotter, 1865 – 1920,

Då hon flyttar till Ålderdomshemmet i Hjortkvarn och Domänverket bränner ner huset



Skogslund

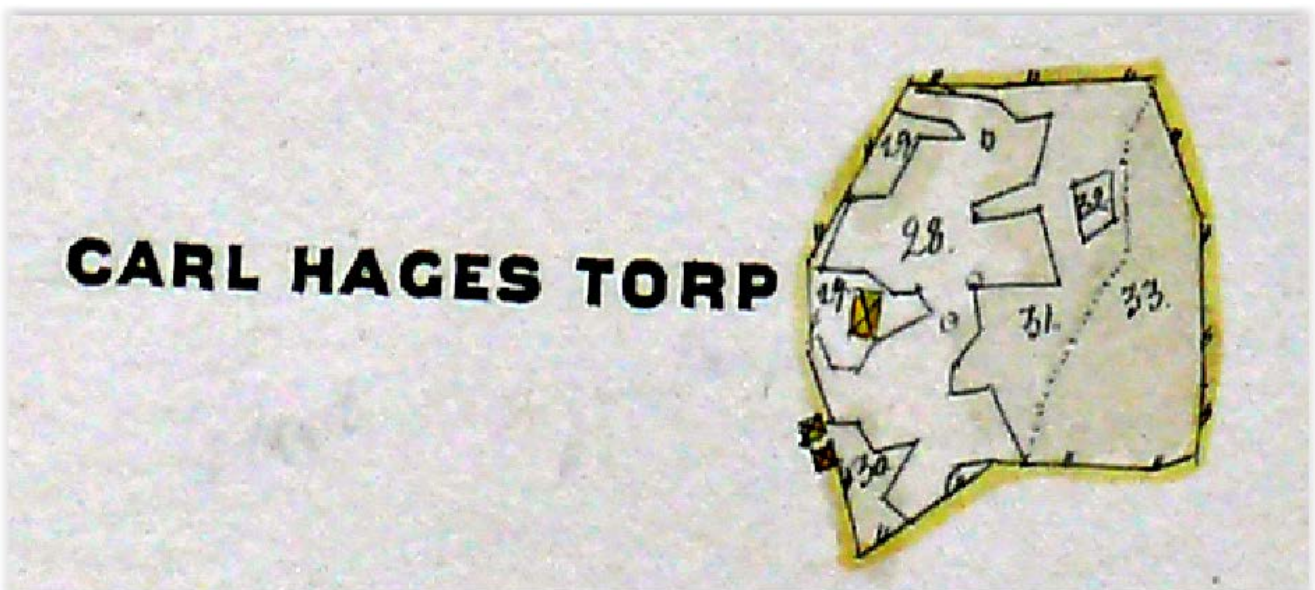
Kallades alltid bara 'Hages'

Byggdes av Karl Johan Pettersson Hage

Huset brann ner men byggdes upp igen. Det står kvar idag.

Siste brukaren var Sixten och Anna Sahlqvist, 1929 - 1937

Huset är idag privatägt och används som jaktstuga



SJÖBACKA (allmänningsslott 8) 1865 – 1920

Ägdes av Hemägare A. P Andersson i Kärr Tjällmo

1866 - äges av Baron H J Hamilton Lott nr 1–18 under Staten. Tillhör Folkströms kronopark

NAMN	FÖDD	LEVT HÄR	FÖDELSEORT	FLYTTAT FRÅN OCH TILL
Arbetare Anders Svensson	1829	1865-95	Risinge	fr Tjällmo Död
Fått arbetsbetyg 19/1 1872. Bötfdäld för fylleri 1874				
Hu Johanna Jansdotter	1841	1865-1920	Hällestad	fr Tjällmo t Ålderdomshemmet
Do Johanna Matilda	1859	1865-74	Hällestad	fr o t Tjällmo Läser hemma
Do Emilia Karolina	1862	1865-78	Tjällmo	fr Tjällmo t Regna
		1880-81		fr Kobäcksmossen t Godegård
Do Alma Charlotta And-son1864 ..		1865-79	Tjällmo	fr Tjällmo t Hjärtstjörp
		1882-84		fr Fylinge t L Örmohult
		1886-87		fr L Örmohult Död (lungdot)
Uä Do Anna Charlotta.....	1882	1882-84	Fylinge	fr Fylinge t L Örmohult
		1886-92		fr L Örmohult t Hjortkvarn
Son Carl Johan Andersson	1867	1867-90	Sjöbacka	
Mycket klen, undervisningen i hemmet o skolan alldeles för?				
Do Hilma Elisabet	1870	1870-91	Sjöbacka	Se nedan ! t Kullen Averby
Uä Do Anna Matilda Olivia1891		1891-91	Sjöbacka	t Kullen Averby
Do Hulda Sofia Andersson.....	1873	1873-73	Sjöbacka	Död
Son Anders Petter	1874	1874-91	Sjöbacka	t Hällestad
		1896-98		fr Hällestad t Risinge
Do Anna Lovisa	1877	1877-80	Sjöbacka	Död (lunginflammation)
Do Vendla Sofia.....	1880	1880-94	Sjöbacka	t Erstorp
Son Axel Martin.....	1882	1882-97	Sjöbacka	t Hällestad
		1901-06		fr Hjärtstjörp t Ö Eneby
				Holmens sulfitbruk Åby 1905
Son Viktor Samuel	1888	1888-1903	Sjöbacka	t Hällestad
		1901-08		fr Tjällmo t Skärkind
Arb Carl Johan Andersson.....	1867	1890-90	Se ovan!	Arbetar vid Haddebo t Svennevad
Hu Elin Adolfinä Flyckt	1873	1890-90	Hällestad	fr Hällestad t Svennevad
Inhys Karl August Hellqvist	1846	1873-74	Tjällmo	fr Björnhälla t Tjällmo
Hu Albertina Vilh Persdr.....	1853	1873-74	Godegård	fr Björnhälla t Tjällmo
U ä Son Carl August	1873	1873-74	Björnhälla	fr Björnhälla t Tjällmo Tvilling
U ä Do Emma Christina	1873	1873-74	Björnhälla	fr Björnhälla t Tjällmo Tvilling
Stugan såld, raserad 1920. Barnen efter paret Svensson kallade sig Svensson eller Andersson.				

Extra information om Järnvägen Pålsboda – Finspång

Hur den kom till. Livet omkring Järnvägen.

Och hur den försvann

PFJ, Pålsboda – Finspångs Järnväg	35
<i>Projektet att bygga Pålsboda – Finspångs Järnväg, PFJ. En historik</i>	
TÖJ, Trafikförvaltningen Östergötlands Järnväg	43
<i>Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga järnvägar, TÖJ</i>	
Tåg och Spår. 1964 Nr 2. Särtryck ur detta nummer.....	45
<i>Pålsboda – Finspångs Järnvägsaktiebolag</i>	
Tåg och Spår. 1999 Nr 113. Särtryck ur detta nummer.....	47
<i>Tåg 7721 på ingående. Invigning av Pålsboda – Finspångs Järnväg, 1874</i>	
Tåg och Spår. 2001 Nr 121. Särtryck ur detta nummer.....	51
<i>Industrispåret Tornfors – Björnhammar. Banvaktstugan vid Tornfors</i>	
Tåg och Spår. 2001 Nr 123. Särtryck ur detta nummer.....	57
<i>Grusvagn i Hjortkvarn blir unik kopplingsvagn</i>	
Tåg och Spår. 2003 Nr 129. Särtryck ur detta nummer.....	59
<i>Vaktstugor vid Pålsboda – Finspångs Järnväg, PFJ</i>	
Tåg och Spår. 2007 Nr 145. Särtryck ur detta nummer.....	61
<i>Lokomotorer Z4p passerar träbron i Hjortkvarn 1980-talet</i>	
Tåg och Spår. 2009 Nr 153. Särtryck ur detta nummer.....	63
<i>PFJ Ångvagn</i>	
Tåg och Spår. 2010 Nr 157. Särtryck ur detta nummer.....	65
<i>Spårbesiktning 1942. Banvaktstuga Nr 1. Hulta.. Olycka mellan Hulta & Svennevad 1907</i>	
Tåg och Spår. 2012 Nr 167. Särtryck ur detta nummer.....	71
<i>Trolleflod. En liten trafikplats på NÖJ</i>	
Tåg och Spår. 2013 Nr 168. Särtryck ur detta nummer.....	75
<i>Örmon station</i>	
Tåg och Spår. 2013 Nr 171. Särtryck ur detta nummer.....	77
<i>Kunglig Älgjakt på Folkströms Kronopark 1946</i>	
Tåg och Spår. 2014 Nr 172. Särtryck ur detta nummer.....	79
<i>TÖJ lokanskaffning 1937. Godstrafik med Transportörer på NÖJ</i>	
Tågtidtabeller 1917 och 1930	83
Persontrafiken Örebro - Norrköping 1937, utredning	85
Godstrafiken Örebro – Norrköping 1937, utredning	86



PFJ, Pålsboda - Finspång Järnväg

Låt oss börja kapitlet Pålsboda - Finspångs Järnväg med att ta en titt i den historiska backspegeln och börja resan med den text som inleder NÖJ:s historia i Svenska Järnvägsföreningens 50-års skrift:

"När på 1870-talet en resande färdades från Närke till Östergötland efter den landsväg som sedan långliga tider tillbaka utgjorde förbindelsen mellan Västmanlands och Närkes bergslag samt Östergötland och stapelstaden Norrköping, var det icke genom ödebygder han for fram, ej heller var han ensam på vandrarestråt. På de vägar, där fordom rövare och i stigmän i de milslånga skogarna lurade på den djärve, som vågade utan manstarkt följe draga fram, rådde nu liv och rörelse. Överallt syntes rader av foror med malm, trä, kol, järn m. m. söka sig till eller från de hyttor och verk som uppstått varhelst vattenkraft och skog fanns att tillgå. Det var ej nästgårdsväg att forsla malm från bergslagen till södra Närkes och norra Östergötlands hyttor och hammarsmedjor, men tiderna voro annorlunda, och på transportkostnaderna lades ej så stor vikt, liksom ock arbetspriserna voro låga. Visserligen funnos malm och andra fyndigheter även i norra Östergötlands bergslag, varom de talrika gruvhålén vittna, men fyndigheterna voro icke av den kvalitet, att det lönat sig att bearbeta dem, även om försök t. o. m. i senare tid gjorts, t ex. vid Sätra svavelkisgruvor intill Doverstorps station.



Brukspatron Carl Ekman Efter 1870-1871 års krig följde som bekant i vårt land ett mäktigt uppsving för industri och näringar, och från utlandet var förfrågan på järn och trä större än någonsin. Till följd härav stegrades i motsvarande grad fordringarna på bättre transportanordningar.

När västra stambanan öppnats 1862, insåg snart den dåvarande kraftige och framsynte ägaren av de stora Finspångsverken, brukspatronen CARL EKMAN, att de verk; som lågo vid sidan av stambanan, skulle ligga under i konkurrensen med mer välbelägna bruk, om icke bättre kommunikationer skaffades."

Det var alltså brukspatron Ekman på dåvarande Finspångsverken som presenterade sina idéer om en järnväg från Finspång till en lämplig punkt på västra stambanan. De övriga bruksägarna samt kommunerna i trakten runt Finspång insåg snabbt de stora fördelar som denna järnväg skulle ge.

Med Ekman som ordförande ordnades ett möte i Finspång den 30 december 1870. Vid mötet konkretiserades planerna och man enades om att den planerade järnvägen skulle anslutas till västra stambanan i Pålsboda. Man enades också om att gå ut med erbjudande om aktieteckning. Kapitalet skulle vara 1,4 miljoner kronor fördelat i aktier på 200 kronor styck. En interimsstyrelse med fem ledamöter valdes och naturligtvis var Ekman en av dessa.

Ekman som var förutseende hade redan året innan kontaktat majoren CL Adelsköld och uppdragit åt honom att göra upp plan- och kostnadsförslag för en järnväg mellan Finspång och Pålsboda.

Februari 1871 presenterades förslaget. Kostnaden för järnvägen uppskattades till 1,4 miljoner kronor. Spårvidden skulle bli tre svenska fot, 891 mm. Banans största lutning skulle bli 16,67 ‰. Minsta krökningsradie 800 fot och rälsen skulle ha en vikt på 10 skålpund/fot (cirka 15 kg/m) . Till Kunglig Majestät skickades ansökan om koncession. Samtidigt ansöktes om statslån och fastställande av bolagsordningen. Koncessionen beviljades den 19 januari 1872 men ansökan om statslån avlogs.

Bolagsordningen fastslogs. Tydligt hade en avvikelse skett från det ursprungliga förslaget. Kapitalet var nu endast 700 000 kronor fördelat på 7 000 aktier a 100 kronor. Bolagsordningen medgav att man kunde låna samma belopp som aktiekapitalet. Bolaget var solidariskt, och i bolagsordningen stadgades: "Aktieägare vare ej skyldig någon betalning utöver tecknade aktiebeloppet, såvida icke årliga behållningen av järnvägstrafiken bliver otillräcklig till ränta och amortering av lån, som av bolaget i och för järnvägsbyggnaden upptages, för vilket fall aktieägare äro förbundna att i Byggnadschef och senare trafikchefen O Kamphmån av vars och ens andel i bolaget fylla det bristande beloppet som styrelsen äger uttaxera."



Under ledning av Ekman hölls stämma i Finspång den 3 februari 1872. Det beslöts att ta upp ett obligationslån på 700 000 kronor och därmed skulle man ha det kapital på 1,4 miljoner kronor som behövdes för att järnvägen skulle kunna byggas. Stämman beslöt att utse O Kamph till byggnadschef och som kontrollant utsågs C L Adelsköld.

Bilden ovan visar Byggnadschefen för bygget av PFJ, O Kamph. Han blev sedermera trafikchef för PFJ, FNJ samt NÖJ. En befattning som han innehade till år 1901. Foto: Svenska Järnvägsföreningens minneskrift 1876–1926.



Prästköp
(Prestköp) station
omkring 1900

Foto: Nybergiska
samlingen,
Sveriges
Järnvägsmuseum.

Banan börjar byggas

I början av mars 1872 startade bygget av Pålshoda - Finspångs Järnväg, PFJ.

Rälsen och lastvagnar för malmtransporter levererades från Finspångs styckebruk allt enligt ritningar uppgjorda av Adelsköld.

1873 höll pengarna på att ta slut. Det visade sig att Adelskölds kostnadsförslag var för lågt beräknat. Han hade kalkylerat fel på det antal banvaktsstugor som behövdes. Man var även tvungen att bygga en kraftigare underbyggnad än vad Adelsköld hade tänkt sig. En annan orsak till de högre kostnaderna var att löne- och materialkostnaderna ökade mer än beräknat. Även behovet av fler lok och vagnar gjorde att kostnaderna sköt i höjden.

Man beräknade att kapitalbristen uppgick till 413 000 kronor. Bolagsstämman beslöt därför att preferensaktier till ett belopp av 500 000 kronor skulle utfärdas för att i första hand tecknas av förutvarande aktieägare i förhållande till deras innehav. Preferensaktierna tecknades till största delen av Ekman och Hamilton. Därmed var bolagets ekonomiska ställning åter säkerställd.

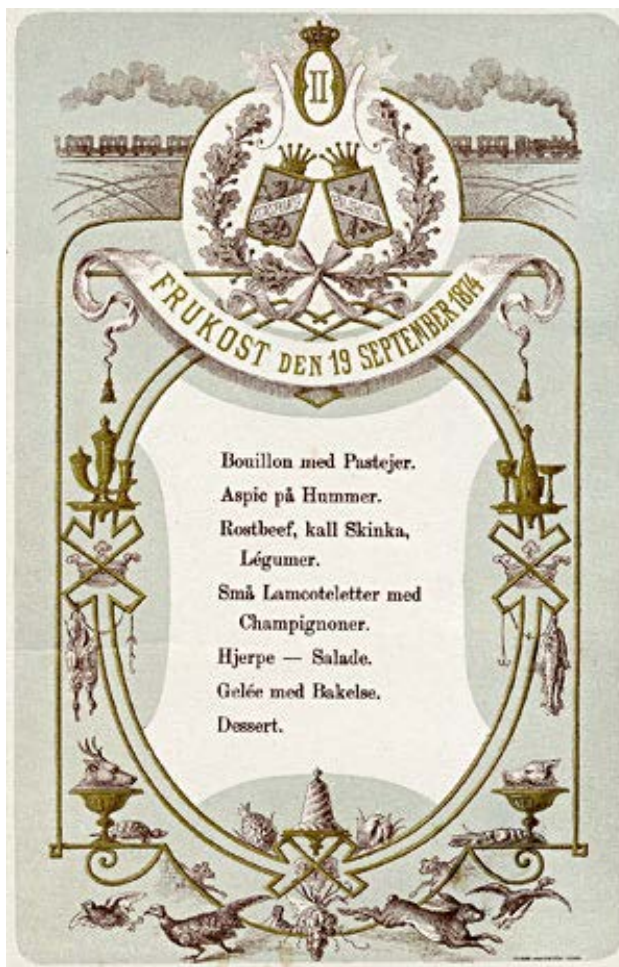


Hellestads (senare Hällestad) station omkring år 1890.

Loket är troligen nummer 4 "Haddebo" och tåget är på väg mot Sonstorp och Finspång

Hellestads (senare Hällestad) station omkring år 1890. Loket är troligen nummer 4 "Haddebo" och tåget är på väg mot Sonstorp och Finspång. Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Järnvägen invigs



Den högtidliga invigningen skedde den 19 september 1874 i närvaro av konung Oscar. I ett tidningsreferat från invigningen beskrevs bland annat följande: "personvagnarne. 1:a klass PFJ invigning, invigningsdagens frukostmeny.bestod av fyra kupéer, av vilka två hade genomgång. Sofforna voro klädda med grön sammet och vid fönstren och förbindelsedörren funnos gröna sidengardiner. Utvändigt voro vagnarna mörkblå med guldlistor.

3 : e klass voro, i motsats till statens, mycket trevliga och snygga, hållna i ekfärg samt försedda med näthyllor »något som styrelsen för Statens järnvägar borde tänka på att anskaffa å sina». Den utvändiga målningen var brun med gula lister. »Något i sitt slag storartat» var brukspatronen Ekmans egen, vid Atlas tillverkade vagn. Den innehöll ett enda rum med toalett samt var försedd med soffa och länstolar, klädda med röd sidendamast, tjock matta, divansbord av mahogny, »så dyrbart och tillika smakfullt inredd, att det är svårt att taga ögonen därifrån». På aftonen gavs på Finspångs slott stor middag i stora galleriet, varefter ett praktfullt fyrverkeri avbrändes."

Vidstående bild visar invigningsdagens frukostmeny. Samling Sveriges Järnvägsmuseum.

Pålsboda - Finspångs Järnväg, PFJ, var den tredje järnvägen i Sverige med 891 mm spårvidd som öppnades för allmän trafik.

Nu kunde även byggnadskostnaden summeras, drygt 2,1 miljoner kronor. Alltså betydligt mer än den ursprungliga beräkningen, 1,4 miljoner kronor.

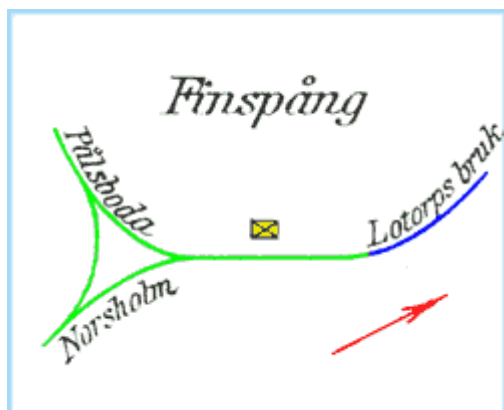
För detta hade man fått en smalspårig, 891 mm, 57,8 kilometer lång järnväg. Rälsen var av järn och vägde 15 kilo per meter. Sidospårens längd uppgick till drygt 5 kilometer. Banans största lutning var 16,67 % och den mista krökningsradien på kurvorna var 270 meter. Största tillåtna hastighet var 25 km/t.



Bilden visar lok nummer 1 "Finspong" med blandat tåg på den vackra bron över Finspångsån. Året är 1880 och i fonden syns Finspångs slott grundlagt av en son till Louis De Geer 1668

Bilden visar lok nummer 1 "Finspong" med blandat tåg på den vackra bron över Finspångsån. Året är 1880 och i fonden syns Finspångs slott grundlagt av en son till Louis De Geer 1668. Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Planritningarna nedan visar vilka spår som ledde till respektive ort.



I Svensk Järnvägsstatistik beskrevs den nya järnvägen så här: " Pålshoda - Finspongs plan-drawing over the tracks at Finspång Jernväg utgår från Finspongs bruks- och landtegendom i Finsponga läns härad af Linköpings län och tillhör Pålshoda Finspongs jernvägsaktiebolag, som den 19 januari 1872 erhöi concession å anläggningen. Denna jernväg som äfvenledes är smalspårig, öppnades i september 1874 för trafik vid stationerna Finspong, Sonstorp (0,9 mil), Hellestad (1,2 mil), Prestköp (1,7 mil), Skönnarbo (3,3 mil), Örmon (2,6 mil), Hjortqvarn (3,5 mil), Svennevad (4,8 mil), och

Pålshoda (5,4 mil). Hållplatser finnas vid Borggård emellan Hellestad och Prestköp samt Glottra emellan Hjortqvarn och Svennevad. Ett särskildt 0,2 mil långt sidospår leder från bandelen Örmon - Hjortqvarn till den vid sjön Gryten belägna stationen Gryt (0,6 mil från Hjortqvarn). Äfvenledes utgår från Finspongs station ett 0,5 mil långt spår till det öster derom belägna Lotorps bruk."



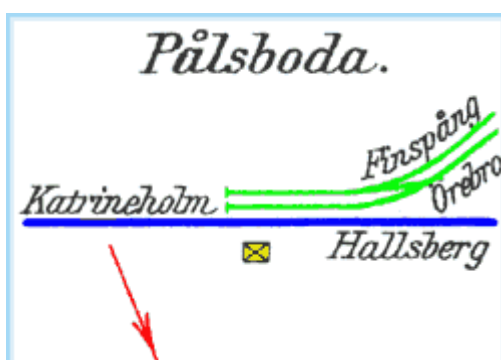
SJ station Pålsboda omkring 1900, föreningsstation med västra stambanan.. Stationshuset skymtar bakom de täckta godsvagnarna. Spåren till höger hör till NÖJ. Till höger står ett blandat NÖJ-tåg klart för avgång. Loket är troligen nummer 4 "HADDEBO". Längst till höger syns NÖJ:s lokstall. Foto: Nybergsska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

1879 hade PFJ 4 ånglok. Dessa hade levererats från Nydqvist & Holm i Trollhättan.

De tre första hade levererats 1873. De registrerades som nummer 1 "FINSPONG, 2 "BOO" och 3 "SONSTORP". Loken var så kallade tanklok och hade axelföljden C1, det vill säga tre drivande axlar och en löpaxel.

1875 levererade samma leverantör ytterligare ett lok. Även detta ett tanklok men med axelföljd 1C. Loket registrerades som nummer 4 "HADDEBO".

På vagnsidan hade man 9 personvagnar och 105 godsvagnar. Med detta rullande materiel skötte man gods- och persontrafiken.



Under perioden 1875 till 1877 gav trafiken goda inkomster. 1878 kände man av de dåliga tiderna och året därpå blev det så dåligt att man tvingades till en allmän plan-drawing over the tracks at Pålsbodälöneredsättning. Personalen fick sina årsinkomster sänkta till 360 och 600 kronor. Bland banvakterna gick årslönerna ned till 300 kronor.

Under åren som följde höjdes lönerna åter, årligen, för större delen av personalen med 5 kronor i månaden.

PFJ hade förbindelse och samtrafik med en ångbåtlinje på sjön Glan. Båtlinjen gick mellan Finspång och Fiskeby. När östra stambanan öppnades för trafik omlades ångbåtlinjen till Eksunds station på östra stambanan. Den här båttrafiken hade sina nackdelar eftersom det

transporterade godset måste omlastas, ibland upp till två gånger. Vintertid var det också besvärligt, speciellt då ångbåten måste "stängas" med is på sjön.



1890-talet PFJ lok nummer 4 "HADDEBO" med blandat tåg i Hjortqvarn. Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Förlängning till Norsholm?

Ekman, som verkar ha varit en man med god helhetssyn, insåg vilket värde det skulle vara i en utbyggd järnväg från Finspång till någon lämplig punkt på östra stambanan. Han propagerade därför ivrigt för en utbyggnad till östra stambanan.

Styrelsen för Pålshoda - Finspångs järnväg hade farhågor att en sådan bana skulle ta trafik från den äldre banan och kanske var detta orsaken till att PFJ inte byggde ut sin linje till östra stambanan. Kanske förväntade man också att den nya banan skulle förränta sig så väl och att det därför inte skulle vara i ägarens intresse att samarbeta med PFJ.

Finspång - Norsholms Järnväg kommer till

Trots PFJ:s ointresse drev Ekman frågan vidare. Nu i egen regi. Bland annat undersöktes en draging av banan norr om sjön Glan och vidare till Norrköping. Det visade sig att Norrköping stad inte hade något större intresse av denna bana.

Man planerade i stället för en bansträckning söder om Glan, via Doverstorp, Skärblacka och Kimstad för att vid Norsholm ansluta till Göta kanal och Norsholm - Västervik - Hultsfreds järnvägar (NVHJ).

Ett nytt bolag bildades i vilket Ekman ägde nästan alla aktier. För plan- och kostnadsförslag svarade kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren P. Pettersson, som också kom att bli kontrollerande ingenjör vid banbygget.

Den 1 sept. 1882 erhöll brukspatronen C. EKMAN koncession på järnvägen, och samtidigt fastställdes bolagsordning. Den 11 maj 1883 erhöles på vissa villkor ett statslån på 500 000 kr. Konstituerande sammanträde med Finspång - Norsholms järnvägsaktiebolag, FNJ, hölls i Finspång den 28 sept. 1883.

Den 1 oktober 1885 kunde den nya 27 kilometer långa Finspång - Norsholms Järnväg (FNJ) öppnas för allmän trafik.

Överenskommelse träffades med Pålshoda - Finspångs järnväg om gemensam förvaltning. Östergötlands Järnvägar?

I början av 1895 framfördes en ide om sammanslagning av de smalspåriga järnvägarna inom Östergötland. Efter Pålshoda - Finspångs järnvägs (PFJ) tillkomst hade inte mindre än fyra nya järnvägsbolag bildats inom regionen "Pålshoda - Hultsfred". Det var Finspång - Norsholms (FNJ), Norsholm - Ristens kommunikationsaktiebolag (innefattande linjen Norsholm - Bersbo) (NBK), Västervik - Åtvidaberg - Bersbo (VÅBK) och Västervik - Hultsfreds järnvägsaktiebolag (HWK). PFJ och FNJ hade gemensam förvaltning något som även bolagen NBK, VÅBK samt HWK hade. Förslag lades om att utreda huruvida det var möjligt att sammanslå de fem olika järnvägarna till en med gemensam förvaltning. Det visade sig att bolagen hade alltför olika uppfattningar och förslaget kom ej till utförande.

Bland annat på grund av att ovanstående idé ej kom till utförande begärde, samma år, styrelsens ordförande, Ekman, att extra bolagsstämmor inom FNJ skulle utlysas för att yttra sig om man kunde tänka sig att sälja järnvägen till ett konsortium som hade för avsikt att slå i hop båda järnvägarna PFJ och FNJ till en järnväg. Förutsättningen var att även styrelsen för PFJ gick med på en försäljning samt att köparen skulle "ikläda sig alla bolagets förbindelser och förbinda sig att bibehålla pensionsfonden".

Vid stämman inom PFJ 1895 väckte C Ekman, med stöd av disponenten vid AB Finspångs styckebruk Ax. Ekman, förslag om försäljning av järnvägen till ett konsortium. Huvudanledningen till förslaget var järnvägsbolagets svaga ställning och de dåliga framtidsutsikterna. Stämman beslöt också att åt styrelsen lämna i uppdrag att efter eget beprövande och på de villkor, styrelsen funne vara för bolaget fördelaktigast, försälja järnvägen.

På de extra bolagsstämmor som hölls inom både PFJ och FNJ under 1895 beslutades att sälja järnvägarna till omnämnda konsortium.

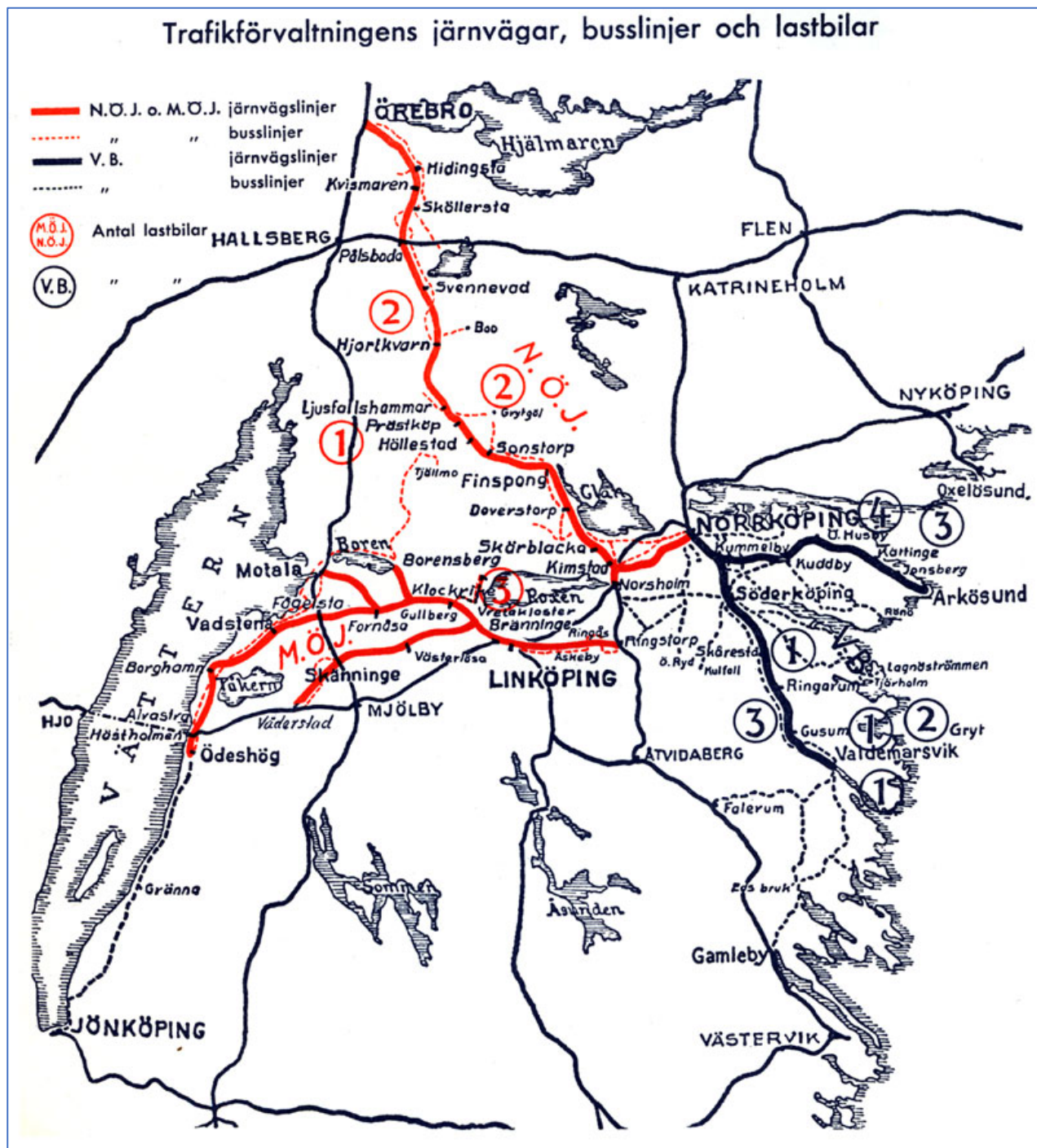
I fortsättningen, se NÖK, Norra Östergötlands Järnvägar.



Bilden visar Sonstorp station omkring år 1923. Åt höger i bild fortsätter banan mot Hällestad och Pålshoda. Foto: Nybergiska samlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga järnvägar, TÖJ, T. Ö. J.

Frågan om sammanslagning av de smalspåriga järnvägarna inom Östergötland och Norra Småland till en enhet är av gammalt datum. En mycket vidlyftig utredning av detta ärende hade år 1910 verkställts av för ändamålet utsedda kommitterade under ordförandeskap av landshövding Swedelius. Denna utredning omfattade banorna Fågelsta—Vadstena—Ödeshög, Linköping—Fågelsta, Linköping—Ringstorp, Norsholm—Bersbo, Västervik—Åtvidaberg—Bersbo, Hultsfred—Västervik, Norrköping—Finspong—Pålsboda—Örebro, Norrköping—Söderköping—Valdemarsvik samt Norrköping—Arkösund.



NÖJ: Norra Östergötlands Järnvägar

MÖJ: Mellersta Östergötlands Järnvägar

PÅLSBODA-FINSPONGS JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

År 1853 begynte byggandet av en hästbana Finspång—Lotorp och två år senare var trafiken i full gång. Hästbanan tillkom på initiativ av den kände brukspatronen Carl Ekman på Finspång. Han ville äga ett tidsenligt transportmedel för sina industriorter och beslöt därför att bygga denna bana, mellan Finspång och Lotorp, över Butbro. Han behövde ej söka koncession, då banan skulle ligga på hans egen mark och då den byggdes av egna medel, blev denna bana i högsta grad en privat järnväg. Banans längd blev 7,5 km och spårvidden var 3 fot = 0,891 meter. Skenornas vikt var 10 skålpund pr fot. Ett 20-tal 4-hjuliga vagnar som lastade 3 à 4 ton med hävstångsbroms utgjorde vagnparken. Drivkraften var hästar, förspända parvis i tandem allt efter tågets längd och tyngd. Hästarnas vård, en mycket viktig fråga i detta sammanhang, var ålagd sågverksinspektören i Butbro som arrenderade Grasstorps gård för ändamålet. Det torde ha varit mycket förmånligt att vara "lokputsare" vid denna bana ty när hästarnas tid som banans "lok" upphörde kunde sågverksinspektören utan bekymmer dra sig tillbaka för att i trakterna kring Norrköping förvärva sig en betydande egendom. Antalet tåg på banan var fyra om dagen, ett på förmiddagen i vardera riktningen och lika så på eftermiddagarna. Tidtabell fanns icke. Persontrafik förekom ej på annat sätt än att bruksbefolkningen fick åka i mån av utrymme. Det hände att bruksledningen anordnade lustresor på järnvägen någon lämplig söndag, vilket var ett mycket uppskattat nöje och då kunde man gå så långt i lyx, att man placerade sittsoffor på de öppna fjäderlösa vagnarna som saknade säten. Musiken från Finspångs mässingskvartett och fartens tjusning bidrog till, att dessa lustresor blev ett folknöje både för åskådare och passagerare. Godset som transporterades i riktning mot Lotorp bestod av malm och tackjärn från Finspång samt livsmedel. På återresan till Finspång fraktades stång- och manufakturjärn, trävaror och livsmedel.

Men tiden flyr, och omkring år 1870 efter det tysk-franska kriget fick Europa känning av en stark högkonjunktur. Vårt eget land berördes därav och efterfrågan blev stor bl.a. på trä och järn varför det i sin tur krävdes bättre transportmedel än vad som hittills funnits. På initiativ av Carl Ekman kom nu järnvägen Pålshoda—Finspång till stånd. Den 30 september 1870 hölls ett allmänt möte i Finspång där frågan behandlades att anlägga en järnväg Pålshoda—Finspång. Tanken var att få en förbindelse med västra stambanan i Pålshoda, och därigenom vinna en lättare och snabbare förbindelse med Norrköping. Vid detta möte, där patron Ekman satt ordförande, beslöt man att söka koncession för att anlägga en bana Pålshoda—Finspång. Urtima bolagsstämma hölls å "Finspångs Wårdshus" lördagen den 3 februari 1872 för

dem som tecknat sig att delta i Pålshoda—Finspångs Järnvägsaktiebolag. Man beslöt bl.a. att arvode till styrelsen skulle utgå med ett belopp av kr. 250:—. Revisorererna fick kr. 10:— per dag jämte skjuts efter två hästar. Det torde ha varit en av de märkligaste händelserna i dessa bygder, då arbetet pågick av banan Pålshoda—Finspång och rallarsångerna och sprängskotten ljöd efter sjön Glans stränder. Då järnvägen var färdigbyggd hade den dragit en kostnad av kronor 2 001 350:—. Den blev betydligt dyrare än vad man från början räknat med. Den första länken i den kedja som förbinder Örebro med Norrköping var nu färdig, och som framdeles skulle sortera under Norra Östergötlands Järnvägar. De övriga banorna var Finspång—Norsholm färdigbyggd 1885, Örebro—Pålshoda år 1901 och Kimstad—Norrköping år 1906. Den 19 september 1874 inviger konung Oscar Pålshoda—Finspångs järnväg under pompa och ståt. Invigningståget som gick Pålshoda—Finspång gjorde uppehåll i Hjortkvarn där lunch intogs. Färden gick så vidare till Hällestad, där ortens damer serverade champagne och vindruvor m.m. Allmän flaggning, kanonsalut, leverop och folkets jubel hälsade invigningståget i Finspång.

Vid invigningen yttrade kungen bl.a.: "Det är med glädje jag förklarar från denna stund järnvägen öppnad för trafiken. Måtte den nya banan blifva till välsignelse för dessa bygder och hela det älskade fosterlandet." På aftonen gavs middag i stora galleriet på slottet där det bl.a. serverades rissoler på kråfter, piggar med ostronsås, rådjur med vinbärsgelé, rapphöns och varm fruktpudding m.m. För taffelmusiken svarade Andra Livgrenadjärregementets musikkår. Ett praktfullt fyrverkeri avbrändes i slottets trädgård. Allt var fröjd och gamman. Ett par malörtsdroppar kanske det var, att trafikchefen Kamph tappade den mottagna orden och att personalens framställning om löneförhöjning avslögs. Påföljande dag var trafiken i full gång, två tåg i vardera riktningen och med en hastighet av 27 km per timme. Den 23 september 1874 insänder stinsen i Hellestad, Gustaf Bergman, trafikuppbörden för tiden 20—22 september på reversal nr 1. Summan var 49 kronor. Tio år senare dvs. 1884 transporterades 50 250 ton gods och passagerareantalet var 26 903. Det var detta år, berättar telegramboken, ett telegram sändes ut till alla stationer: "Symaskiner få ej polletteras som resgods." Den dagen skrev man 29 april 1884. Samma år den 2 juni tickade telegrafan ett meddelande till stinsen i Svennevad, som troligen var ett glädjebud till banmästarens hembitråde. Det var trafikchef Kamph som telegraferade: "Utfärda fribiljett till Pålshoda för Banmästarens piga." En efterlysning till alla stationer den 27 december kl. 5 em. utgick från TE i Finspång. Den löd: "Finnes en nattsärk, märkt Beda?"

Till slut ett utdrag av växelinstruktion från PFJ.

Cirkulär N:r 64 Finspång den 21 september 1877
Till alla stationer Oscar Kamph, trafikchef

Wid Wagnswexling i mörker skall gifvas Signal till Framåt med handsignallycckans gröna sken långsamt fördt i circl.

Till back med grönt sken hvarligt fördt upprepede gånger från höger till wenster och åter.

Afståndet som skall tillryggaläggas tillkännagifves genom antalet rörelser med lycktan, då varje rörelse motsvarar en skenlängd.

Men tiden går och denna bandel, som senare byggdes ut till Örebro och Norrköping, var den första länken i den järnväg som senare fick namnet Norra Östergötlands Järnvägar. Lördagen den 26 maj 1962 upphörde i realiteten denna järnväg. Kvar återstår delen Finspång—Kimstad som är ombyggd till normalspår. Vi har anledning att återkomma framdeles och berätta om denna järnvägs-linje och dess storhetstid. Nu tickar icke telegrafapparaterna längre och ingen resenär dröjer i den gamla väntsalen i väntan på tåg. Änglokens signalpipor har tystnat och banvaktens inspektion på dressin har upphört. En ny tid har kommit.

Bengt E. Unvär



Inspektion på PFJ år 1905. Överbanmästare Job. Johnson på inspektionsresa. Som dressindragare tjänstgör Axel Nilsson som senare blev stationerad i Finspång och känd under namnet "Magasinsnisse"

Tåg 7721 på ingående

Följande bilder (foto B Rehnberg) visar godståg 7721 på ingående till Finspång sommaren 1960.

Vid denna tid gick alltså ångloksdragna godståg Finspång - Hjortkvarn - Finspång.

I mitten av 1958 överflyttade SJ stycke-gods-trafiken till landsväg med undantag av sträckan Hjortkvarn - Örebro, men på denna del var gods-trafiken av mindre omfattning och kunde utföras med lokomotorer. Däremot var vagnlasttrafiken fortfarande omfattande från Hjortkvarn och söder ut, där den sedan lång tid tillbaka utgjordes av

Vid vissa av de en gång för massaved eller sågade trävaror uppbyggda lastplatserna vid Hjortkvarn, Kängtorp, Trolleflod nya, Örmon, Skönnarbo, Ljusfallshammar m. fl. verkade det vara slutspurten inför den beslutade breddningen Skärblackska - Finspång som höll volymen uppe. När pappersbruket i Skärblackska i samband med breddning till Finspång avsåg att lägga ned banan mellan Lotorp och Finspång och övergå till biltransporter skulle detta även drabba linjen Hjortkvarn-Finspång.

Vändning av lok i Hjortkvarn var sedan länge ej



massaved och sågade trävaror. Massaved och träspån gick i regel till Fiskeby pappersbruk i Skärblackska medan sågade trävaror fick omlastas vid lämplig normal-spårsstation eller till båt i Norrköpings hamn.

Trafik med transportörer med normalspårsvagnar var liksom på privatbanetiden endast tillåten på sträckan Norrköping - Finspång. De tunga trådtransporterna till Björnhammars bruk via Tornfors hållplats kördes som extratåg med ånglok som dragkraft.

möjlig och därmed blev det, som synes på bilden ovan backgång på återresan.

Loket är SJ litt N4p nr 3160 f.d. Norra Östergötlands Järnvägars lok nr 18 och tåget framfördes denna dag lokförare Gösta Liljeqvist. Loket finns i dag bevarat på Järnvägmuseet i Linköping.

Av bilderna framgår att även denna dag dominerade massaveden. I slutet av tåget ses några tomvagnar, som återgår efter lossning av tråd vid Björnhammars bruk.

Som så ofta efter förstatligandet kunde vagnar från



tidigare privatbanor hamna var som helst i landet. Den kombinerade person- och resgodsvagnen i slutet av tåget är ursprungligen Västgötabanans C8 nr 1378.

I samband med att normalspåret nådde Finspång i juli 1962 försvann ångloken från f.d. NÖJ och på

linjen Hjortkvarn - Finspång tog lokomotorer över. Till detta får vi återkomma i senare nummer av TÅG och SPÅR

Bertil Rehnberg



Invigningen av Pålsboda - Finspångs järnväg

Det är i år 125 år sedan Pålsboda - Finspång järnväg invigdes, den första delen av vad som senare kom att kallas Norra Östergötlands Järnvägar, NÖJ. Tillblivelsen av PFJ har i tidigare artiklar beskrivits på ett ingående sätt varför jag i första hand tänkte redovisa lite av vad som skrevs om själva invigningen av järnvägen i NÖJ:s jubileumsbok och i Norrköpings Tidningar.

Det festligt smyckade invigningståget startade sin färd från Finspång mot Pålsboda kl. 08:30 på morgonen den 19 september 1874. Tåget medförde gäster från Finspång och Norrköping. Med på tåget var också Andra Livgrenadjär-regementets musikkår under ledning av Musikdirektör Frieberg.



Hellestad station där det bjöds champagne och vindruvor

mahogny och "så dyrbart och tillika smakfullt inredd att det var svårt att taga ögonen därifrån".

I Pålsboda inväntade tåget med alla inbjudna gäster Konungens tåg varefter Hans Majestät konung Oskar II besteg tåget under toner från militärmusiken. Tåget avgick kl 13:10 och hade då ca: 150 personer ombord, utöver konungen med uppvaktnings speciellt inbjudna från olika delar av samhället samt representanter från både lokal som Stockholmspressen med på resan mot Finspång.

När man nådde fram till Hjortkvarn bjöds följt på lunch. Södra gaveln på stationshuset var delvist borttagen för att bilda en matsal som förlängts med en tillfällig paviljong. Bakom konungens stol, hade installerats ett kronprytt O,

omgivet av fanor. Efter tal och uppvaktnings gick färden vidare mot Hällestad, där konungen livligt underhöll sig med traktens damer som bl. a. serverade champagne och vindruvor.

Efter vidare färd nåddes så till sist Finspång och tåget ångade in under kunglig salut till stationen där en stor folkmassa mötte. Brukspatron Ekman anhöll om att Konungen skulle förklara banan öppnad, vilket konungen gjorde genom att hålla ett kort tal. Han avslutar sitt tal med: "Måtte den nya banan blifva till välsignelse för dessa bygder och hela det älskade fosterlandet!"

Foto JMF arkiv

Tågets personvagnar beskrevs på följande sätt: Första klass bestog av fyra kupéer, varav i två fanns en genomgång. Sofforna var klädda med grön sammet och vid fönstren och förbindelse-dörren funnos gröna sidengardiner. Utvändigt var vagnarna mörkblå med guldlister. III klass var "i motsats till statens mycket trevliga och snygga", hållna i ekfärg samt försedda med näthyllor. Den utvändiga målningen var brun med gula lister. "Något i sitt slag storartat" var Brukspatron Ekmans egen vagn - den anskaffades för invigningen - gjord av Atlas. Den innehöll ett enda rum med toalett samt var försedd med soffa och länsstolar, klädda med röd sidendamast, tjock matta, divansbord av

Senare framåt aftonen gavs på Finspångs slott stor middag för konungen och alla gästerna. Taffelmusik framfördes av musikkåren och kyrkoherden i Risinge socken framförde hyllningsverser med bl. a. följande text:

Menskoanden väldigt tvingar
All naturlig, våldsamt kraft;
Han förlänar järnet vingar,
Byggt han ger vad den ej haft.

Festen avslutades med att det på slottets stora trädgårdsplan avbrändes ett praktfullt fyrverkeri.

Dagen efter öppnades järnvägen för allmän trafik.

Industrispåret Tornfors - Björnhammar



Jag har vid flera tillfällen under 1950-talet sett ångloksdragna godståg med trådlastade vagnar lämna Norrköpings Östra på f.d. Norra Östergötlands Järnvägar (NÖJ) med destination Gryts bruk i södra Närke.

Hotet om nedläggning av banan Finspång - Hjortkvarn föranledde mig att göra ett besök i trakten år 1984. Följande kunde jag läsa mig till: Redan då den smalspåriga järnvägen Finspång-Pålsboda

byggdes år 1874 fanns spåret till Gryts bruk med i bilden. Vid denna tid fanns masugnar i Hjortkvarn c:a 4 km norr om Grytsväxels hällplats. Malmen kom norrifrån, smältes i masugnarna och tackjärnet forslades





sedan bl.a. till Gryts bruk, som låg c:a 4 km öster om järnvägen vid sjön Grytens nordvästra del, där det förädlades. Då hammar-medjorna vid Gryts bruk blev olönsamma sökte man annan

tillverkning. Först ändrades de till glasbruk, en filial till Reimyre glasbruk. Efter en brand uppfördes år 1904 vid Björnhammar (Gryts nedre), som låg vid den sydöstra delen av sjön

Gryten ett träddrageri. Frakterna från träddrageriet i Björnhammar till spikfabriken i Gryt och färdiga produkter från spikfabriken tillbaka till Björnhammar för lastning på järnvägen gick då som tidigare dels på landsväg, dels med båtar på sjön och vintertid på sjöisen. På 1910-talet ändrades namnet Grytvexelns hållplats till Tornfors hpl. Vid besöket framgick att hållplatsen hade ett c:a 80 m långt rundgångsspår och utfart mot Björnhammar enligt den övre bilden på förra sidan.



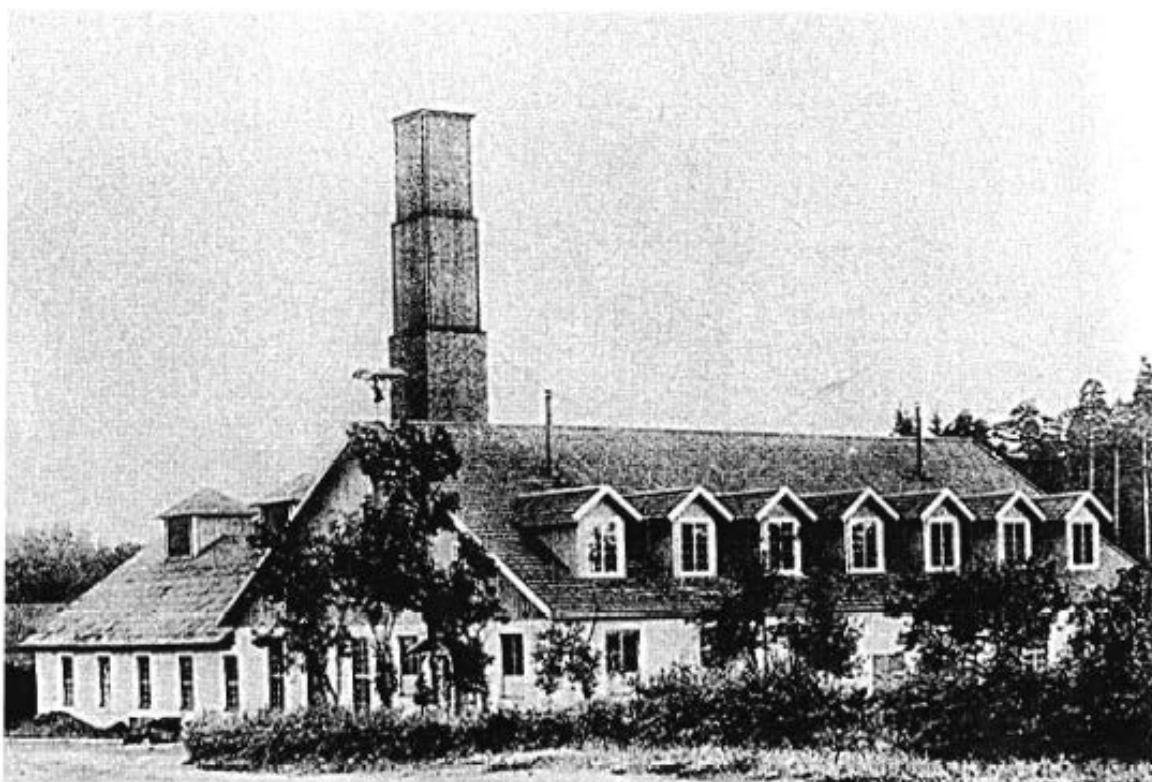
Efter passage av en stor mosse och tät björkskog nåddes efter knappt två kilometer bruksområdet i Björnhammar med en del äldre bebyggelse och i den första växeln på området gick ett spår till vänster mot en rad mindre byggnader, enligt den nedre bilden på förra sidan, varav en med hög vit skorsten i sydöstra änden av sjön Gryten. Skorstenen är från det g:a träddrageriet. Följer vi det högra spåret utmed det stora röda huset på bilden ovan, framgår det att i bildens nederkant har funnits en växel som



ledde rakt fram utmed trådringarna i riktning mot huset i vänstra delen av bilden, vilket jag vill minnas innehöll en butik. Vidare framgår att längre fram leder en växel ett spår till vänster mot den ovan nämnda butiken och ett spår viker kraftigt åt höger. Spåret till höger leder längre bort

till en modern fabriksbyggnad. På den nedre bilden på sidan 5, tagen från det tidigare nämnda butiken fullbordas bilden av ett rundgångsspår och till vänster kan spåret till den nya fabriksbyggnaden skönjas. Av skrivet hembygdsmaterial kunde också utläsas att AB

Gryts bruk fick år 1947 - 48 friköpa bruken i Gryt och Björnhammar med tillhörande mark från fideikommisset och då fann man det lämpligast att ha tillverkningen samlad på ett ställe och allt kom att förläggas till Björnhammar där en ny fabrik, som bilden ovan visar, togs i





bruk år 1950.

Några upplysningar om tågtrafiken kunde några pensionärer från bruket lämna. Förr kom hela tågsätt med ett 30-tal smalspårsvagnar med tråd och då var aktiviteten stor, ty det mesta lossades manuellt. På senare tid kom det några vagnar då och då. Någon framhöll dock att det var vid trådleveranserna som Gryts bruk tidigare var storkund till NÖJ, i övrigt var leveransvolymer på järnväg måttliga. Spåret mellan Tornfors och Björnhammar gick över en mosse och vintertid kunde spårläget bli mycket dåligt. En rapport år 1942 förmäler att NÖJ lok nr 20 fick stanna på mossen, då tjälen förhöjt rälsen så att loket hängde upp sig på tendern

Rundgångsspåret i Tornfors trodde man användes långt tillbaka i tiden, rent av redan under åren 1874-95, då Björnhammar

var bemannat och vissa blandade tåg ställde av vagnar till Björnhammar. Man berättade att sedan länge stannade de norrgående godstågen på hållplatsen och loket backade ned ankommande vagnar till Björnhammar och hämtade samtidigt avgående till Hjortkvarn och så skedde även den sista tiden. Bilden nederst på sidan 6 visar trådtrageriet, uppfört år 1904 och nedbrunnet år 1958. Efter branden byggdes nytt modernt trådtrageri, som stod klart år 1959.

År 1973 inledde AB Gryts bruk en expansion genom olika företagsförvärv, men vid årsskiftet 1983/84 bytte fabriken ägare och man specialiserade sig på en viss typ spik. Fabriken blev ytterligare moderniserad genom att tråddragning till aktuell grovlek, klippning och varmförzinkning ut-

fördes helt maskinellt. Bruket hade vid denna tid 50-60 anställda och en omsättning på c:a 50 miljoner.

På bilden ovan från år 1984 passerar ett tåg Tornfors på väg söder ut och fyra år senare lade SJ ned järnvägen och året efter revs denna del av banan.

Bilderna: Gryts verkstäder, foto AB Gryts bruk., trådtrageriet repro efter vykort, övriga bilder foto B Rehnberg.

Bertil Rehnberg

Banvaktstugan vid Tornfors



Cirka 100 meter norr om växeln mot Björnhammar ligger banvaktstugan nummer 5 eller som den också kallades Tornfors. Stugan finns där än i dag, trots att den är tillbyggd och förändrad så kan man ändå med lite fantasi tänka sig hur den såg ut då den användes som vaktstuga vid NÖJ.

Fastigheten heter Lilla Emma och tillhörde tidigare Boo Egendom. Stugan byggdes enligt vissa handlingar 1887, alltså några år senare än när järnvägen Pålshöda - Finspång byggdes (1874). Baron Hamilton på Boo egendom byggde bibanan till Björnhammar och lät då troligen också bygga stugan som bostad åt den vakt som skulle sköta den nya bandelen.

1897 övertog NÖJ banan till Björnhammar. Marken överläts på vissa villkor till järnvägen. Där nämns också vaktstugan, men tomten där vaktstugan ligger blev troligen ej avstyckad. Detta kom att visa sig när järnvägen ville sälja av stuga och mark omkring 1940, då man blev tvungen att i efterhand avstycka tomten.

Den första banvakten som bodde i vaktstugan på Emma ägor, var enligt husförhörslängden för Boo församling, Johan Fredrik Johansson. Han flyttade in 1875 tillsammans med pigan Gustava Wilhelmina Carlsdotter, hon blev sedermera hans hustru. Men hur hänger detta ihop? Enligt

officiella papper så fanns ingen stuga förrän 1887?

Enligt husförhörslängderna så har det helt klart funnits en banvakt med familj på Emma ägor sedan 1875 och framåt, bodde dessa någon annanstans? Hur det är med det har jag inte lyckats få fram, det kan ju också vara så att stugan byggdes tidigare. Mot detta talar att i de kartor och andra handlingar som finns bevarade från byggandet av PFJ så finns inte någon vaktstuga i Tornfors. Stugan är trots det, i stil och byggnadssätt rätt lik de andra stugor som fanns på PFJ.

Sex banvakter med ansvar för linjen har bott i Lilla Emma, dessa är:

1875 - 1880 Johan Fredrik Johansson
1880 - 1891 Nils Nilsson
1891 - 1892 Erik Hjalmar Nilsson
1892 - 1900? Karl Oskar Landberg
1900 - 1912 Karl August Andersson
1912 - 1928 Karl Johan Johansson

Karl Johan Johansson var alltså den sista linjebanvakten som bodde i stugan. Stugan kom sedan att utnyttjas som bostad av järnvägen men hyrdes sedan ut till en bruksarbetare vid Björnhammar som sedermera friköpte stugan år 1940 av järnvägen. På senare tid har stugan används som sommarhus.

Bengt-Åke Rudström

Foto Berth Liljegren



Björkliden

Midnattssolen har kommit fram bakom fjällen. Klockan är snart ett på natten och trafiken på malmbanan är stängd. Järnvägsbron över Rakkasjåkk skall bytas och två kranar har kopplat grepp om den nya bron för att parkera den innan den gamla bron tas bort.

Det är i början av 60-talet och en ung redaktör är på semester uppe i Björkliden som då var s.k. semesterhem för järnvägsanställda. Arbetet pågick under natten men på morgonen var malmtågstrafiken i full gång igen. Att kunna fotografera mitt i natten tillhör inte det vanliga men så långt upp i landet och vid den tiden på året är det fullt möjligt.

Foto Bengt-Åke Rudström

Grusvagn i Hjortkvarn blev unik kopplingsvagn

År 1961 övergick SJ till motordrift i godstrafiken på den smalspåriga linjen Finspång - Hjortkvarn och i samband med att breddningen till normalspår år 1962 slutfördes mellan Kimstad och Finspång byggdes ny ramp i Finspång. Avsikten var nu att enbart erbjuda transporter med normalspåriga vagnar på smalspåriga transportörer.

Då persontrafiken på sträckan lades ned 1962 och godståget blev ensamt på linjen gick man på bandisposition utan tidtabell som s.k. vagnuttagnings. Jag gjorde en resa med vagnuttagningen år 1965 och följde turer via bil åren 1984-85. Skillnaden var inte stor, då det rörde sig om samma kunder vid



samtliga tillfällen. Första uppehållet i Ljusfallshammar, andra uppehållet i Tornfors/Gryts Bruk och tredje uppehållet i Hjortkvarn.

På andra resan saknades personvagnen och likaså lämnades inga trädvagnar i Ljusfallshammar för Grytgöls Bruks räkning. På den första resan berättade lokförare Evert

Karlsson att här tappade jag en vagn och där tappade jag två vagnar. Genom att normalspårsvagnarna står på transportörerna hamnar tyngdpunkten 3-4 dm högre och då får svängningarna ej bli för kraftiga. Största hastighet 30 km per timme vågade man endast köra på vissa raksträckor. Dessutom kändes det enligt föraren lite riskabelt att ha tunga eller högt lastade vagnar alldeles bakom ryggen. Det senare åtgärdades senare genom att man tog i drift som skyddsvagn en av de grusvagnar som ställts upp i Hjortkvarns grusgrup enl. bilden ovan. (samtliga foton B Rehnberg) efter grusningen av banan år 1973.

Däremot hade utvecklingen på koppling av transportörståg stått stilla länge, trots det tunga och riskfyllda arbetet i begränsade utrymmen under vagnsändarna.

Men vid mitt andra besök hade det hänt en del även på Hjortkvarnslinjen.



I Växjö hade man gjort prov med stängkoppellösa överföringståg och i september 1982 genomfördes en inledande provkörning med ett extra vagnuttagningsspar Finspång - Hällestad.

Provtåget drogs av multipplekopplade lokomotorer och bestod därutöver av den gamla grusvagnen från grusgropen i Hjortkvarn, NNsp nr 320998, som skyddsvagn samt fyra tomma O-vagnar lastade på var sin transportör. Skillnaden var denna gång att stängkopplarna mellan transportörerna hade slopats och O-vagnarna sinsemellan var kopplade med ordinarie skruvkoppel.

Ytterligare prov genomfördes i ordinarie tåg och att slippa stängkopplarna sågs som en mycket stor fördel. Att sedan få bort stängkopplet mellan skyddsvagnen och första transportör och dessutom få ha skyddsvagnen kvar löstes mycket elegant.

SJ driftverkstad i Norrköping valde tillsammans med personalen ut ytterligare en grusvagn ur grusgropen i Hjortkvarn, denna gång NNsp nr 320974, som ansågs ha en kraftig ramkonstruktion.

Efter att vagnen hade frigjorts från gruslämningar och golv har man svetsat fast och stagat tre tvärgående U-balkar i vagnen. Ovanpå de tre U-balkarna har man därefter svetsat fast ett avkortat ramverk från en skrotad normalspårig O-vagn enligt de tre bilderna på föregående sida, alla tagna i Ljusfallshammar.

Efter färdigställande transporterades koppelvagnen till Finspång och provkörning lägde rum i ordinarie vagnuttagning den 10 maj 1983.

Resultatet var mycket tillfredsställande. Olycksriskerna minskade avsevärt, SJ kunde reducera personalen och att skyddsvagnen hade en viktig funktion bekräftades en senare vinter då svallis hade bildats över skenorna, söder om Ljusfallshammar. Båda lokomotorerna spårade ur och lade sig, en på vardera sidan om banvallen, medan koppelvagnen tog stöten och tillsammans med tåget i övrigt stannade kvar på spåret.

De tre bilderna på denna sida från koppelvagnens arbetsområde är tagna vid Hjortkvarn och vid Tornfors med spåret till Björnhammar, som jag skrev om i Tåg och Spår nr 121.

Bandelen Finspång - Hjortkvarn blev seglivad, efter 1962 flera gånger dödsdomd, under 1970-talet påkostad en halv miljon kronor trots att trafiken ansågs för liten, under början av 1980-



talet återigen i så dålig kondition att hastigheten sänktes till 15 km i timmen och först den 1 juli 1988 upphörde SJ:s sista smalspåriga bandel,

Finspång - Hjortkvarn att existera.

Bertil Rehnberg

Vaktstugor vid Pålsboda - Finspångs Järnväg

När Pålsboda - Finspångs Järnväg invigdes 1874 fanns ett antal vaktstugor som i stil och form är lite speciella. Byggnaderna som järnvägen behövde ritades av den senare kände arkitekten A. Kumlien. Om han verkligen har ritat även vaktstugorna är inte helt säkert.

Efter linjen mellan Pålsboda och Finspång kom flera stugor att byggas efter samma ritning så när de var som flest så var det 12 st. stugor placerade enligt nedan:

- 1 Hulta strax utanför Pålsboda
- 2 Hagalund eller Krustorp
- 3 Glottra senare utbyggd, hpl
- 4 Averby innan Hjortkvarn
- 5 Lilla Emma eller Tornfors
- 6 Trolleflod
- 7 Torp / Skönnarbo
- 8 Ljusfall innan Ljusfallshammar
- 9 Borggård
- 10 Kulla utanför Hällestad
- 11 Olstorp
- 12 Lillsjön



Vaktstuga nr 10, Kulla som den såg ut omkring 1920. Gavelspetsen med den karakteristiska vinklarna och gavelspetsens upphöjning.
Foto: Östergötlands Järnvägsmuseum



Vaktstuga nr 1, Kulla ca: 1 km söder om Pålsboda, är som de övriga kvarvarande stugorna sommarbostad. Foto från 1999.



Averby vaktstuga, nr 4 år 1999. Den karakteristiska dragen finns fortfarande kvar trots att det är nytt tak, och nya fönster. Denna stuga hade en riktig källare under huset eftersom stugan ligger i sluttning. Banvallen kan ännu skönjas framför stugan

Vaktstugan i Torp kom redan 1887 att flyttas in till Finspång. Där den användes som vanlig bostad för järnvägsanställda.

Stugan nr 5 i Lilla Emma byggdes troligen vid ett senare tillfälle och har inte riktigt samma stil.

Ritningen på nästa sida är en originalritning som endast är omskalad till HO d.v.s. skala 1:87.

År 2003 finns följande stugor kvar:

- 1 Hulta utanför Pålsboda
- 2 Hagalund /Krustorp
- 4 Averby innan Hjortkvarn
- 5 Lilla Emma/ Tornfors
- 9 Borggård
- 10 Kulla (flyttad)

Några av dessa är kraftigt ombyggda men man kan skönja att stugan en



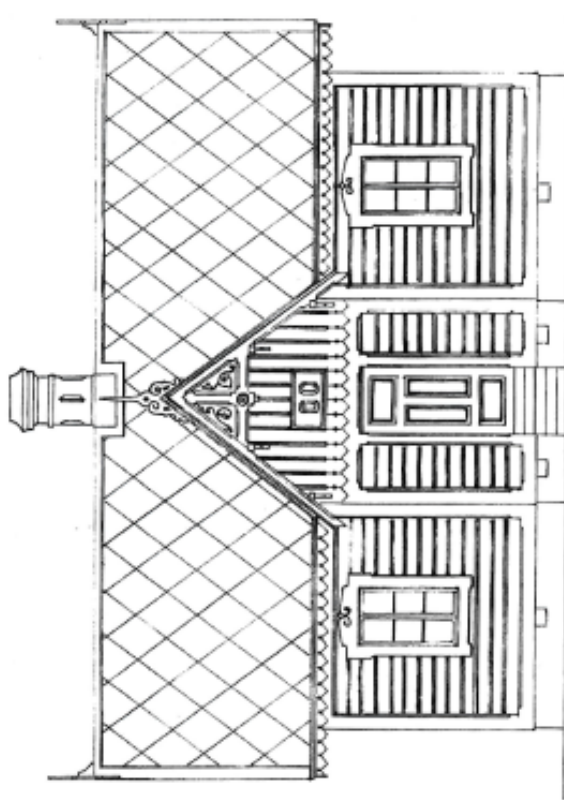
Vaktstugan i Borggård, nr 9. Utsmyckning av fästugavel. Den första tiden fanns över dörren, en nummerskylt, som senare byttes mot en namnskylt .

gång såg ut som på ritningen här bredvid.

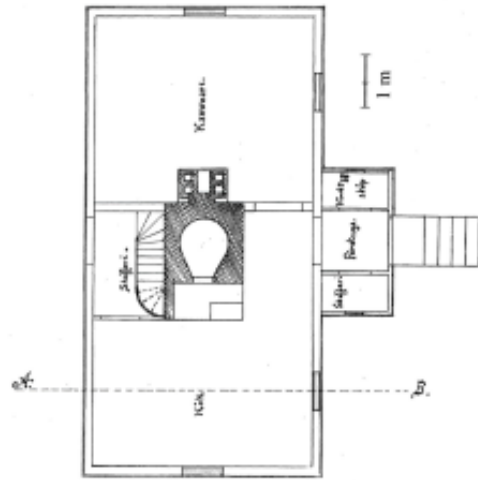
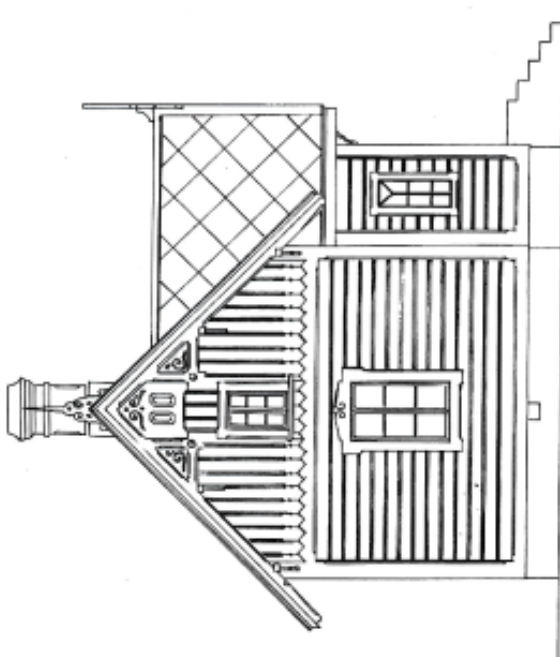
Stugorna hade som man kan se av ritningen på nästa sida ett rum och kök. Vinden som man kunde nå genom en trapp i skafferiet gick att utnyttja sommartid men på vintern hade man bara köket och kammaren. I några av stugorna bodde under kortare eller längre tid familjer med många barn. Som mest var man i någon av stugorna 8 personer, två vuxna och 6 barn.

Originalritningen kommer från Östergötlands Järnvägsmuseums arkiv

Text och om inte annat anges, foto Bengt-Åke Rudström



Skala HO
1 : 87

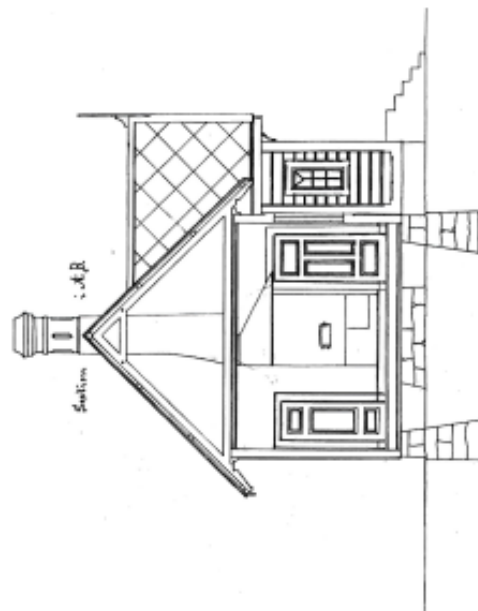


De övre vyerna är tryckta i skala HO d.v.s 1:87.

De nedre är inte tryckta i någon bestämd skala utan är med för att ge lite begrepp om hur stugorna var uppbyggda samt hur utrymmet unnytjades.

OBS! skalan är p.g.a. trycktekniska problem inte helt korrekt. För att kunna få en bättre noggrannhet för den som vill bygga en modell så är grundens ytermått 8966 x 4544 i mm, exkl. utbyggnad för farstu. Utifrån detta går det att räkna om till mer korrekt mått.

Ritning från Östergötlands
Järnvägsmuseum Linköping



Tåg och Spår

SVERIGES FÖRSTA JÄRNVÄGSMUSEALA TIDSKRIFT



Nr 145
2007



Ur innehållet i detta nummer:

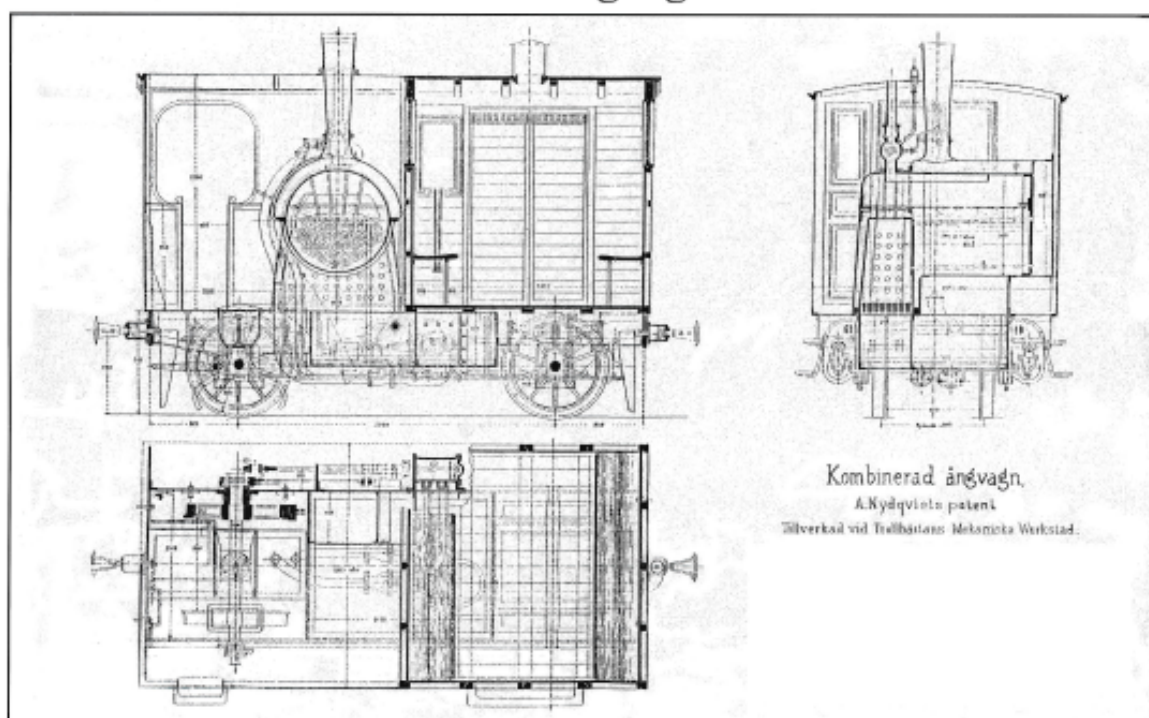
- ◆ Rapport från årsmötet 2007
- ◆ Järnvägarna vid Timmergata (del 1)
- ◆ Föreningen och framtiden

Bilden ovan: Z4p vid Hjortkvarn

Dubbla lokomotorer Z4p med tåg bestående av tomma normalspårsvagnar på överföringsvagnar passerar över träbron på väg in till stationen vid Hjortkvarn norrifrån under 1980-talet.

Foto: Bertil Rehnberg, Linköping

PFJ ångvagn



År 1873 utnämndes Olof Wastensson till lokomotivförman på PFJ, Pålshoda-Finspångs Järnväg, en tjänst han uppehöll till sin pensionering år 1904.

Wastensson, född år 1839 hade ett förflutet som verkstadsarbetare, Eldare, maskinist samt före sitt tillträde lokförare vid SJ. Från Trollhättans Mekaniska Verkstad hade 1880 erbjudits en ångvagn (vagnlok) för lokaltåg och lättare tåg-tjänst. Enligt Axel W Lundquist skulle på Wastenssons inrådan ångvagnen, som trots allt var ett experiment, hyras för utvärdering.

År 1881 levererade Trollhättans Mekaniska Verkstad enligt ritning ovan den kombinerade ångvagnen enligt A Nydqvists patent till Pålshoda-Finspångs Järnväg.

Ångvagnen hade följande huvuddimensioner:

Axelanordning	A1
Cylinderdiameter	180 mm
Slaglängd	300 mm
Drivhjulsdiameter	900 mm
Rostyta	0,45 m ²
Eldyta	17,2 m ²
Ångtryck	10 atö

Adhensionsvikt	5 ton
Dragkraft	0,7 ton
Materialvikt	8,2 ton
Tjänstevikt	9,4 ton
Kolförråd	0,2 ton
Vattenförråd	0,8 m ³
Hjulbas	2800 mm
Längd ö.b.	5400 mm

Till det yttre liknade ångvagnen en täckt godsvagn. Ångpannan var placerad tvärs över vagnen styvt en meter från ena gaveln och detta utrymme utgjorde förarhytt med plats för kol under rundpannan. På andra sidan mellanväggen fanns utrymme för passagerare och gods samt vatten till pannan.

Vagnen köptes senare men användes mycket sporadiskt vid lättare extratåg. Den fick varje månad till en början dra en 2-axlig 2:a klassvagn, varifrån kassören delade ut lönerna på stationerna.

Vid ett sådant tillfälle i början av 1900-talet var Axel W Lundquist Eldare och Gunnar Silverlås förare. På hemväg från Örebro gjordes ett längre uppehåll i

Pålshoda för att kassören skulle äta lunch på gästgivaregården.

Ångvagnen hade blivit svår för ånga och Axel beslutade att sota tuberna. Efter påfyllning av ett par skyfflar kol visade efter en stund manometern 16 kg/cm² medan högsta tillåtna var 10 kg/cm². Axel öppnade eldstadsluckan och sprang bakom lokstallsväggen då det fanns risk för att pannan skulle explodera.

Efter att ha varnat föraren återvände de efter en stund och kunde konstatera att trycket sjunkit något. Injektorena tog ej vid det höga trycket men vid avgång från Pålshoda fungerade den ena injektorn och vid körningen var risken för högt tryck liten. Vid framkomsten till Finspång kunde verkstaden konstatera att den enda säkerhetsventilen fastnat och måste slås loss med slägga.

Enligt Lundquist såldes vagnloket år 1909 till en småländsk torvbana mellan Brattebo och Fägrida.

Text Bertil Rehnberg
Bild: Rehnbergs samling

TÖJ genomfördes besiktningen den 29 och 30 juni.

I Finspång granskades förutom banan det nybyggda rälsbusstallet. På bilden intill tar de något trötta besiktningsmännen ingenjör Carl Hedberg, överstelöjtnanterna Hjalmar Åberg och Carl Insulander välbehövlig paus intill vägövergången vid Trolleflod hållplats efter avslutat dagsverke.

I Tornfors var banvallen av mycket god kvalitet, troligen beroende på riklig grustillgång i grustaget en bit norrut.

Träviadukten i Hjortkvarn besik-



tigades noga beträffande bärlighet, virkets kvalitet och anordningar för skydd mot passerande trafik under viadukten. Den hade nämligen skadats vid några tillfällen.

På bilden intill uppmäts rälsen och nedslitningen beräknas med banyingenjör Torsten Laurell till höger och maskiningenjör Yngve Blomstrand till vänster som intresserade åskådare.

Besiktningresan företogs liksom på MÖJ i gengasdriven rälsbuss och ibland ställde möten med ordinarie tåg till en del väntan.

Väl framme i Pålshöga lät maskiningenjör Yngve Blomstrand montera bord mellan motstående



soffor i rälsbussen och lät duka medhavd lunch. Det var nog säkrast att inta lunchen i stillastående rälsbuss. Maten smakade utmärkt och det hela uppskattades av gästerna.

I Kvismaren besöktes det gamla stationsområdet och den nya hållplatsen varefter besiktning av den svängbara bron över Kvismare kanal vidtog.

Efter ytterligare några kontroller av ballast i anslutning till stationen i Hidingsta nåddes Stortorp station.



Här gjordes det sista uppehållet på besiktningens resan, som avslutades i Örebro.

En grupp bild på deltagarna framför stationen i Stortorp måste ju dokumenteras.

Bilder: SvJvm Linköping (Eric Johnssons samling)

Text: Bertil Rehnberg



Banvaktstuga nr: 1 vid Pålsboda - Finspongs Järnväg



Nästan exakt 3,3 km söder om Pålsboda ligger en gammal banvaktstuga som numera är sommarstuga. 1874 när Pålsboda - Finspongs Järnväg, PFJ invigdes var detta banvaktstuga nr: 1 som också kallades Hulta efter byn som ligger i anslutning till stugan. När SJ övertog järnvägen 1950 fick stugan nummer 984. Denna vaktstuga var en av få som inte låg vid en större vägövergång, vilket många av stugorna gjorde på denna och även andra järnvägar.

Stugan som är relativt liten med en bostadsyta på ca: 37 m², är byggd helt i trä och är typisk för stugorna som byggdes på PFJ. Huset innehåller ett rum och kök samt en oisolerad övervåning som man når genom en trapp som är placerad i skafferiet som ligger bakom

skorstensstocken.

År 1936 gör järnvägen en större renovering av stugan både utvändigt och invändigt. Bl.a. sätts en ny kakelugn in. År 1945 sätter man in nya fönster och 1948 renoveras köket. Vid besiktningen inför SJ:s övertagande konstateras att stugan är "i gott stånd".

Den första banvakten som flyttar in i stugan var Johan Dufva. Han var född 1848 i V. Klefva och flyttade in 1875. Under fem år bodde han där

Hulta banvaktstuga fotograferad år 1999.

med sin familj. Innan familjen flyttade till Hulta bodde man i Hedvigs församling i Norrköping.

En son och två döttrar fanns redan när familjen flyttade in. Under tiden i banvaktstugan i Hulta föddes ytterliggare tre barn, en son och två döttrar som alla dog vid födseln eller inom något år. Förhållandena för banvakterna var många gånger hårda men också familjerna

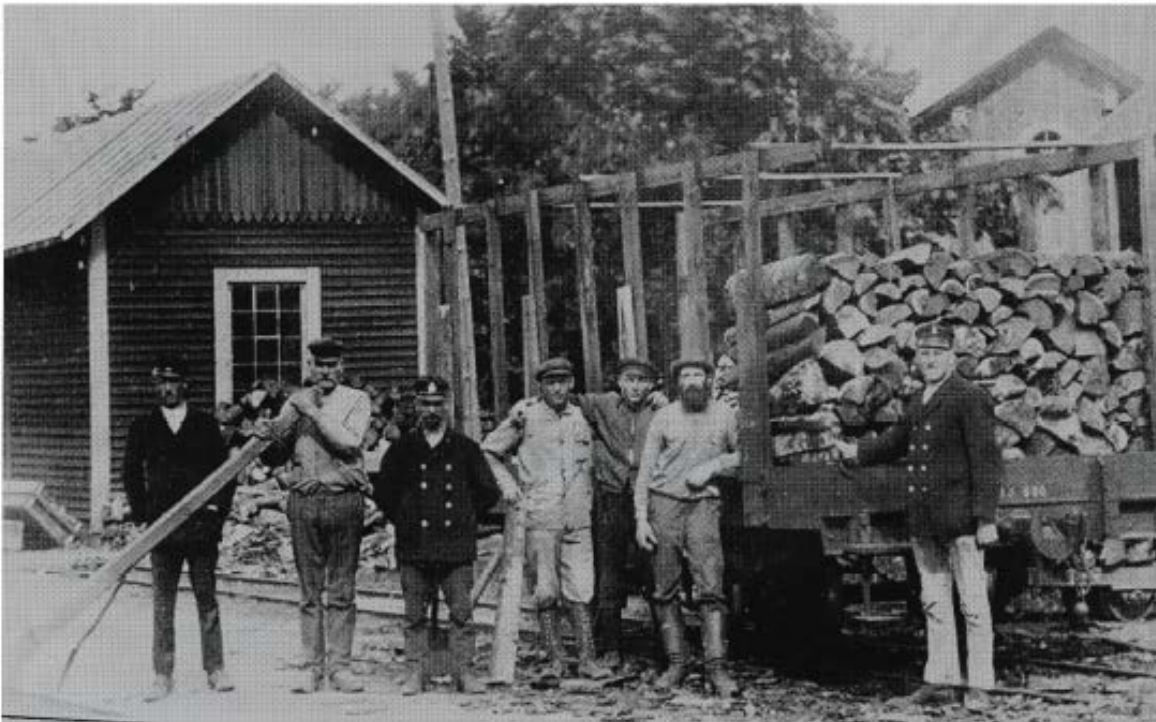
1875 - 1880	Johan Dufva	1848	V. Klefva
1880 - 1881	Karl Oskar Hellström	1859	Hällestad
1881 - 1882	Johan Fredrik Johansson	1852	Slöta Skaraborgs län
1882 - 1884	Karl Gustaf Gustafsson	1857	Tjällmo
1884 - 1886	Axel Wilhelm Nilsson	1857	Stjernorp Österg. Län
1886 - 1890	Ernst August Jacobsson	1863	Svennevad
1890 - 1891	Karl Johan Karlsson	1864	Vreta Kloster
1891 - 1903	Johan Andersson	1839	Odensåker
1903 - 1936	Johan Erland Hugo Strömberg	1875	Lerbäck
1936 - 1950	A J Persson	1889	

Tabell. Banvakter som bott i Hulta vaktstuga, nr: 1 vid PFJ



Hugo Strömberg på dressin utanför Hulta banvaktsstuga. Foto från Lars Strömberg Pålsboda.

Svennevads station med vedlastare och banpersonal. Tredje personen från vänster är banvakten Hugo Strömberg. Foto från Berth Liljegrens samlingar



hade det svårt, barnadödligheten låg på helt andra nivåer än vad vi är vana vid nuförtiden. Sommaren 1880 flyttade familjen till vaktstuga nr: 8 i Ljusfall. Där blir man kvar i fem år men drömmen om ett bättre liv gör att familjen emigrerar till Amerika 1885.

Under 1800-talets sista år bodde totalt sju banvakter i stugan. Den som stannade längst var Johan Andersson som bodde tolv år innan han 1903 flyttar. Troligen på grund av att han går i pension. Han hade varit banvakt sedan 1874 och tidigare varit placerad i Trolleflod och Kulla innan han kom till Hulta.

Nästa banvakt kom däremot att stanna desto längre. Närmare bestämt i 33 år bor Hugo Strömberg i vaktstugan i Hulta. Två år innan han går i pension får han tillåtelse att flytta till ett eget hus närmare Pålsboda. 1938 slutar han som banvakt. Hugo



Strömberg som var född i Lerbäck, 1875, börjar sin tjänst som banvakt i februari 1903 och flyttar samma år in i stugan tillsammans med sin fru Jenny och den nyfödde sonen Henrik. Ytterligare minst fyra barn föddes i stugan. En son som föddes 1905 fick namnet Elis och det är han som är far till Lars Strömberg som är den som bevarat mycket av det material som denna artikel baseras på.

Text och bild om inte annat anges: Bengt-Åke Rudström.

Bilden till höger.

Hugo Strömbergs uniformsknappar uppsatta runt den medalj som också syns på ovanstående fotografiet av honom och hans fru. Av mössmärket kan man se att Hugo hade banvaktsnummer 8 vid järnvägen. Denna uppsättning finns bevarad hos Lars Strömberg som var Hugo Strömbergs brorsbarn.

Hugo Strömberg med sin fru Jenny. Fotot är taget när Hugo fyllde 70 år 1945. Foto från Lars Strömberg, Pålsboda



En olycka mellan Hulta och Svennevad år 1907



En händelse med anknytning till vaktstugan vid Hulta var den olycka som inträffade nyårsdagen 1907. En man som låg tvärs över spåren ca: 500 m från banvaktstugan vid Hulta påkördes kl. 15:50 av tåget som kom från Pålsboda. Den påkörde släpades med cirka 250 meter och var livlös när man fick stopp på tåget. En läkare som kom till platsen, kände en tydlig lukt av alkohol och kunde konstatera att mannen strax innan olyckan haft en eller flera uppkastningar varvid han i samband med kräkningarna hade dragit ner det uppkräkta i luftvägarna. Detta hade sannolikt varit orsaken till att mannen blivit liggande på spåret men det kunde i sig också vara en anledning till dödsfallet. Mannen hade definitivt dödats av de svåra skador på ryggraden och på kroppspulsådern som han ådragit sig vid sammanstötningen med tåget. Några tecken på att skadorna hade orsakats av andra sätt fanns inte. Den 11 januari 1907 gjordes på

landshövdingens anmodan en rättsmedicinsk besiktning på den döde. Den döde var en 29 årig man som var torpare och bonde under Skogaholms Bruk.

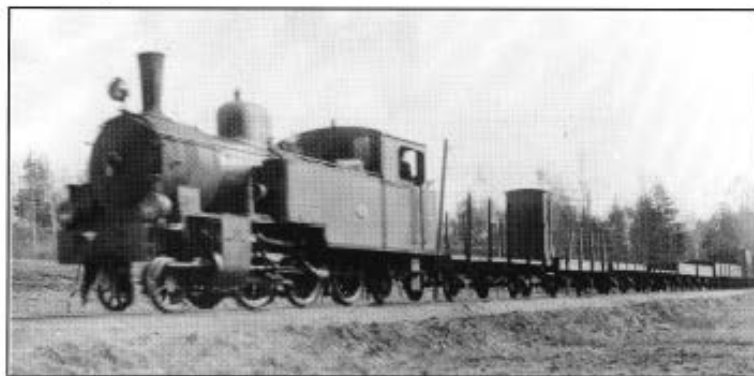
Den utredning som gjordes konstaterade att torparen på nyårsdagen besökt banvakten vid Hulta. Banvakten hade bjudit torparen och en annan bekant på kaffe och cirka fyra glas brännvin var. Torparen och den andre besökaren hade varit kvar framåt eftermiddagen.

När de båda lämnar vaktstugan kunde banvaktaren se hur torparen och den andre

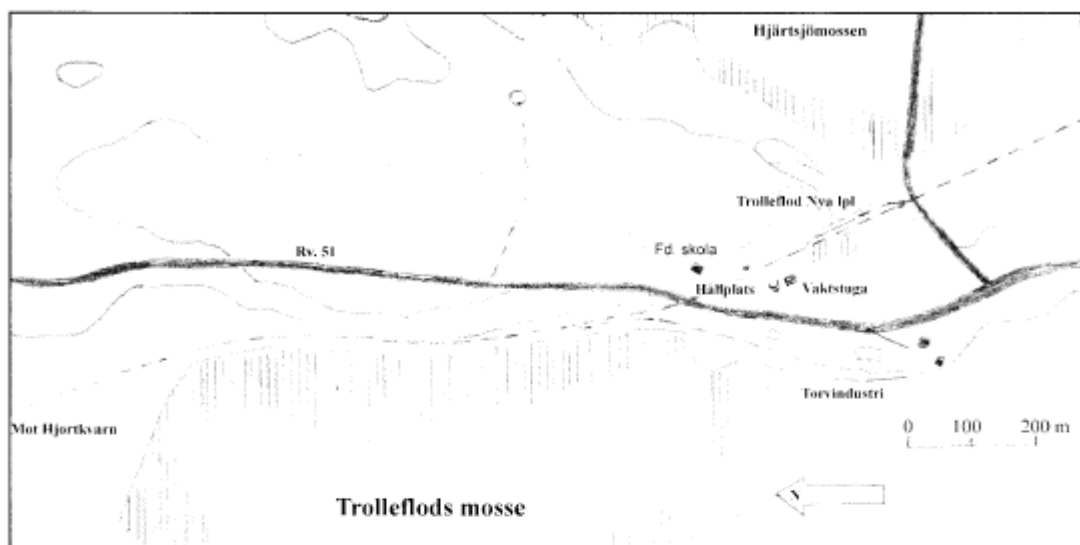
skildes och gick åt varsitt håll. Banvakten intygade att ingen av dem var berusad. Vid utredningen uppgav lokomotivpersonalen att man upptäckt torparen liggande tvärs över spåret men att man inte hade någon möjlighet att stoppa i tid.

Underlaget till denna berättelse kommer från boken "Ett läkardistrikt berättar" Om gångna tiders sjukvård i Bo och Svennevads socknar av Per Hemberg. Utgiven 1990.

Bilderna kommer från samlingar i Östergötlands Järnvägsmuseum i Linköping



Trolleflod, en liten trafikplats på NÖJ



När föregångaren till Norra Östergötlands Järnvägar, Pålshoda-Finspångs Järnväg, PFJ byggdes, placerades en vaktstuga vid Trolleflod mosse. Stugan låg ca 5 km söder om Hjortkvarn. Vägen mellan Norrköping och Örebro, nuvarande riksväg 51 går alldeles bredvid stugan och korsar järnvägen mindre än 50 m från stugan. Närmaste station åt söder var Örmon som låg cirka 3 km från Trolleflod. Banvaktstugan som ligger i Boo församling, kallas i kyrkoböckerna för Emma och inte Trolleflod.

Stugan som fick nummer 6 på PFJ började användas redan från starten, 1874. Den första banvakten som flyttade in i stugan var Johannes Andersson som var född i Odensåker i Västergötland. Hans familj bestod av fru och fyra barn. En av sönerna, Karl Johan Johansson blev själv banvakt och var placerad i Trolleflod mellan 1893 och 1903. Johannes Andersson stannade bara i Trolleflod till 1876 då familjen flyttade till Hällestad.

Huset var av den standardtyp för vaktstuga som man byggde tio av på PFJ. Stugan var inte stor, 37 m², med ett rum och kök och en oinredd vind som man kunde nå genom en trapp belägen bakom murstocken. I anslutning till stugan

fanns ett uthus och en jordkällare. Stugan i Trolleflod låg på en kulle mellan landsvägen och järnvägen. Höjdskillnaden på 1,5 m medförde att det fanns en trappa ner mot järnvägen. I anslutning till landsvägen byggdes under senare delen av 30-talet en hållplatskur. Trolleflod var emellertid redan från slutet av 1920-talet klassad som en håll- och lastplats. Från och med 1957 blir Trolleflod enbart en hållplats och blir så till 1962. Järnvägens beteckning på trafikplatsen var Td

under NÖJ tiden. Tfd under SJ tiden. Den lastplats som byggdes söder om vaktstugan fick beteckningen Tdn. När SJ övertog banan kallades Trolleflod Nya för Folkström och fick då beteckningen Fkm.

Järnvägen och trafikplatsen låg alldeles i kanten av en stor mosse, Trolleflodsmossen. När en torvströfabrik anlades 1906 av Hjortkvarns Nya Torvströfabrik byggdes ett sidospår in till fabriken. Någon gång före år 1920 blev fa-



Tyvär finns inte Trolleflods vaktstuga på någon bild. Här vaktstuga 1, Hulta vid Pålshoda - Finspångs Järnväg som var av samma typ.

Foto Bengt-Åke Rudström

Tåg och Spår

Nr 167 December 2012

briken övertagen av Närkes Torv AB. Vid fabriken förekom även torvmullstillverkning. Fabriken fanns kvar ända fram till i början av 1960-talet, då mossen var utbruten. Alla byggnaderna är numera rivna men man kan skönja vissa rester av grundläggning och även se var anslutningsspåret till NÖJ har gått. På mossen fanns en 600 mm bana till fabriken och Trolleflods lastplats. Banan revs i samband med att fabriken nedlades 1957. På 600 mm bana fanns minst ett 2-axligt lok.

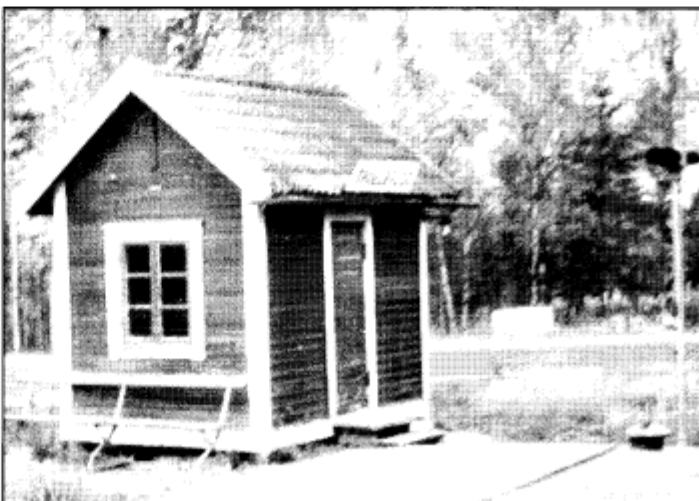
I direkt anslutning till Trolleflod finns vidsträckt skogar och 1927 byggdes en lastplats för Domänverkets timmertransporter lite söder om banvaktsstugan. Denna lastplats bestod av 3 spår med anordning för lastning av timmer på järnvägsvagnar. I anslutning till den nya bangården, som för övrigt kom att kallas Trolleflod Nya fanns en semafor. I den södra delen av lastplatsen korsar en mindre väg som användes för att forsla fram virket till järnvägen. Denna väg användes vid flera tillfällen när kung Gustaf V anlände till Trolleflod för vidare transport ut i älgskogen. Transporten på järnvägen av kungen och alla höga gäster skedde med ett extratåg från Pålshöj till Trolleflod.

Som redan har framkommit så flyttade den första banvakten in i stugan 1874. Stugan användes sedan som banvaktsbostad till 1945. Vidstående förteckning visar vilka som bott i stugan.

Valentin Svensson var den sista banvakten som bodde i stugan. När han gick i pension 1945 kommer Olov Bergström och tar över vaktsträckan, men han bor inte i stugan. Banarbetaren Ivar Nilsson är den sista som bor i stugan. Exakt när stugan rivs har inte gått att få fram men det är någon gång i början av 1960-talet.

Text och kartsnitt, uppmätt 1997:
Bengt-Åke Rudström

Mellan år	Namn	Född	Anmärkning
1874 - 1876	Johannes Andersson	1839	
1877 - 1879	Pehr Johan Hansson	1850	
1879 - 1882	Carl Axel Andersson	1848	
1882 - 1885	Johan Fredrik Johansson	1852	
1885 - 1885	Erik Petersson	1849	
1885 - 1893	Per Sörberg	1860	
1893 - 1903	Karl Johan Johansson	1866	Son till förste banvakten
1903 - 1911	Oskar Helmer Flodin	1874	
1911 - 1913	Erik Hjalmar Nilsson	1871	Banmästare ? (banförman)
1913 - 1920?	Axel Vilhelm Nilsson	1857	Banmästare ? (banförman)
1920? - 1921	Johan Helmer Karlsson	1888	
1922 - 1931	Emil A Nilsson	1878	
1931 - 1945	Valentin Svensson	1882	
1945 - 1953	Olov Bergström	?	Bor ej i stugan, hyr privatbostad
1945 - 1953	Valentin Svensson	1882	Vägvakt, pensionär
1953 - 196?	Ivar Nilsson	?	Banarbetare
? = uppgift osäker eller saknas			



Övre bilden: Trolleflod Nya var en lastplats som bestod av två spår utöver genomgångsspåret. Här lastades timmer från Domänverkets skogar.

Nedre bilden: Hållplatskuren vid Trolleflod.. Landsvägen syns i bakgrunden.

Bilder från Östergötlands Järnvägsmuseum i Linköping

JÄRNVÄGARNAS MUSEIFÖRENING

Grundad år 1961 av Bengt Unvär

Är en ideell förening, som verkar för insamling och bevarande av järnvägsarkivalier samt forskning och förmedling av järnvägshistoria i allmänhet och sådan från Östergötland i synnerhet. Föreningen utger tidskriften TÅG och SPÅR. Föreningen är även stödförening till Östergötlands Järnvägsmuseum och medverkar därvid i vård och presentation av deponerad materiel.

Medlemsavgiften för 2013 är 120 kr för helt år.

För pensionärer och skolungdom 100 kr.

För familj är avgiften 150 kr.

Medlem erhåller TÅG och SPÅR gratis och fritt inträde till museet.

Plusgirokonto: 58 25 71 - 6

Postadress:

Östergötlands Järnvägsmuseum
Valla Gärd 583 30 Linköping

Hemsida: <http://www.jvgmf.se>



Bilder från Trolleflod år 1997

Övre bilden visar jordkällaren som låg i anslutning till vaktstugan.

Den nedre vänstra bilden visar dressinskjulet och var linjen gick mot Hjortkvam.

Den nedre högra bilden visar en brandhink som tillhört stugan. Märkt NÖJ, Bv.stugan TD

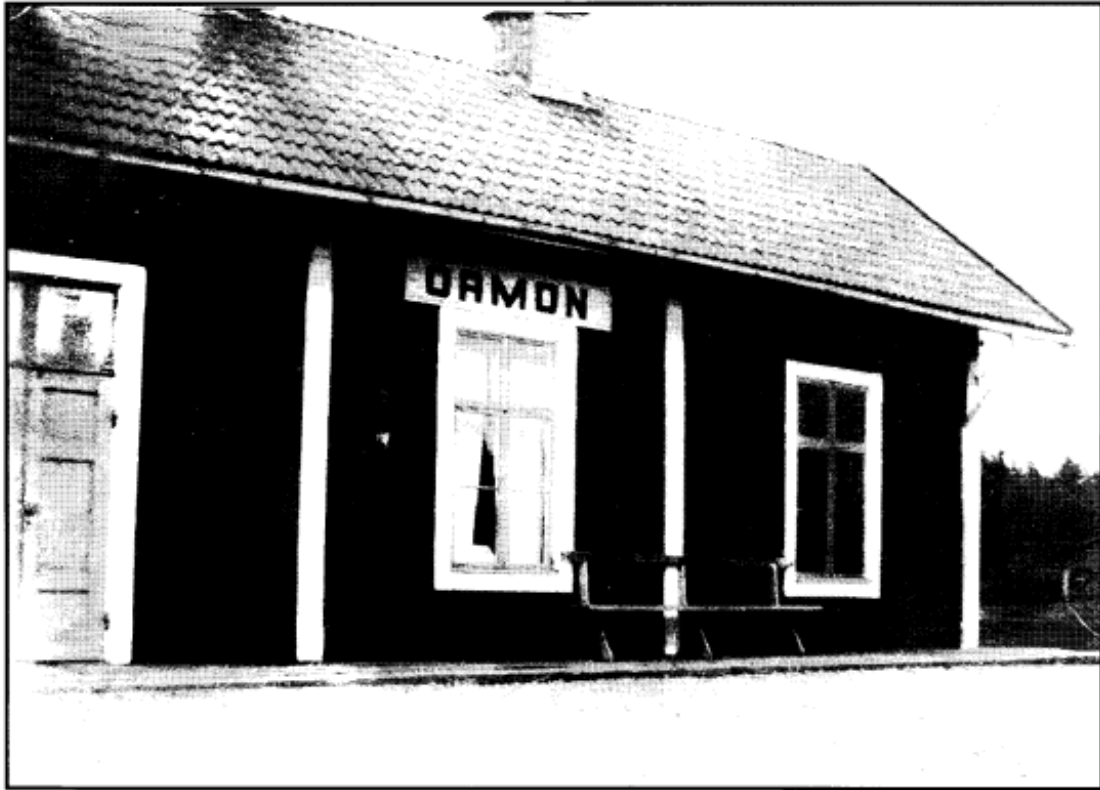
Bilderna är tagna 1997 av Bengt-Åke Rudström.



Östergötlands Järnvägsmuseum

Inom Valla fritidsområde, som är en del av Friluftsmuseet Gäa Linköping, har Vallaförvaltningen och Järnvägarnas Museiförening i Linköping med medel från Westman - Wernerska fonden skapat en gammal järnvägsmiljö med station, bangård och museihall. Här visas järnvägsfordonen och en mängd järnvägsarkivalier som deponerats av Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle och som till stor del har anknytning till järnvägar och tillverkare i Östergötland. Mycket av museets järnvägsarkivalier har insamlats eller skänkts till museet genom Järnvägarnas Museiförening i Linköping.

Örmon station



Har efter lång tids sökande fått tillgång till en bild på f.d. Örmon station för järnvägsmuseets räkning.

Fick några tips om personer med anknötning till Örmon, men tyvärr är man sent ute då den generationen och även nästa är borta.

Fick med hjälp av personalregister och gjord släktforskning fram att Axel Emil Nilsson född 1878 i Tjällmo, anställdes på NÖJ banavdelning år 1906 och blev banvakt i Örmon år 1913.

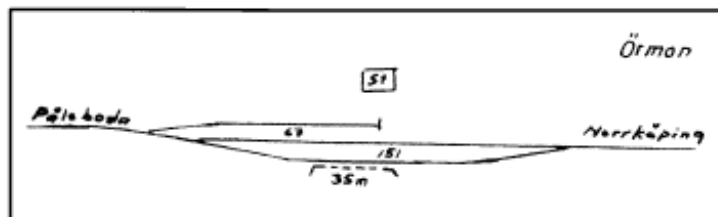
Axel blev far till nio barn varav c:a hälften fick fortsatt anknötning till järnvägen. Den jag minns var Göte Nilsson som blev eldare och senare lokförare i Finspång. Göte avled 1989, men vid kontakt med lokförare Ingvar Sigfridsson i Norrköping kunde han erinra sig namnet på Götes son, som jag fick kontakt med. Han hade inga bilder, men en av hans kusiner kanske hade någon.

En av Axels döttrar gifte sig med en järnvägstjänsteman som

blev platsvakt i Skönnarbo och sedan avancerade till förstekontorist i Finspång och senare till stationsföreståndare vid bl.a. stationerna Sonstorp och Norrköping Västra.

En av deras döttrar åsyftade Götes son och henne fick jag kontakt med och hon ordnade så jag fick den enda kända bilden på Örmon station ur Lars-Erik Thorsells samling.

Har ett tidigt minne från Örmon. Min morfar som var banvakt i Skärblacka tyckte jag skulle följa med mormor och plocka lingon i Örmon. Det var under kriget vanligt att man gjorde så. Stationshuset såldes och revs år 1959.



Text o bilder: Bertil Rehnberg

JÄRNVÄGARNAS MUSEIFÖRENING

Grundad år 1961 av Bengt Unvär

Är en ideell förening, som verkar för insamling och bevarande av järnvägsarkivalier samt forskning och förmedling av järnvägshistoria i allmänhet och sådan från Östergötland i synnerhet. Föreningen utger tidskriften TÅG och SPÅR. Föreningen är även stödförening till Östergötlands Järnvägsmuseum och medverkar därvid i vård och presentation av deponerad materiel.

Medlemsavgiften för 2013 är 120 kr för helt år.

För pensionärer och skolorngdom 100 kr.

För familj är avgiften 150 kr.

Medlem erhåller TÅG och SPÅR gratis och fritt inträde till museet.

Plusgirokonto: 58 25 71 - 6

Postadress:

Östergötlands Järnvägsmuseum
Valla Gärd 583 30 Linköping

Hemsida: <http://www.jvgnf.se>



Örmon station degraderades till håll- och lastplats år 1885 och efter SJ övertagande revs växlar och sidospår i början av 1950-talet. Därmed blev Örmon enbart hållplats med namnskytt, plåstins och kort perrong, som på bilden ovan från juli 1961, då några entusiaster besökte platsen inför kommande nedläggning år 1962. Foto: POGO.

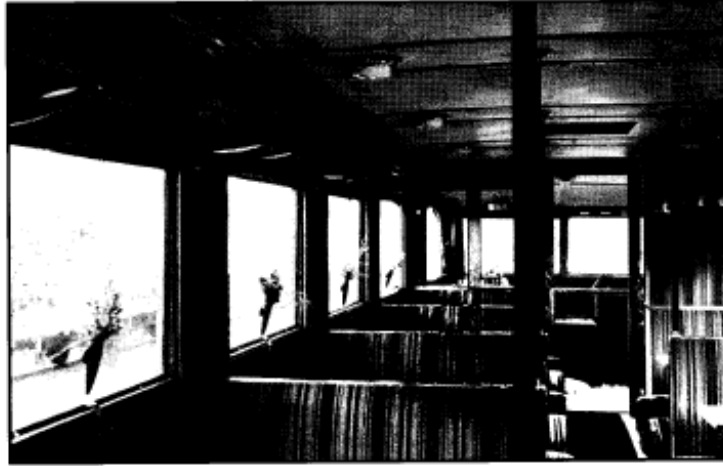
Östergötlands Järnvägsmuseum

Inom Valla fritidsområde, som är en del av Friluftsmuseet Gäa Linköping, har Vallaförvaltningen och Järnvägarnas Museiförening i Linköping med medel från Westman - Wernerska fonden skapat en gammal järnvägsmiljö med station, bangård och museihall. Här visas järnvägsfordonen och en mängd järnvägsarkivalier som deponerats av Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle och som till stor del har anknytning till järnvägar och tillverkare i Östergötland. Mycket av museets järnvägsarkivalier har insamlats eller skänkts till museet genom Järnvägarnas Museiförening i Linköping.

Kunglig älgjakt 1946.

På Folkströms kronopark i Hälestad skulle det bli kunglig jakt år 1946. Det skulle bli en repris på jakten år 1942 och man skulle som tidigare resa med extratåg från Stockholm till Pålshoda för att sedan resa vidare på Norra Östergötlands järnväg till Trolleflod. Viss rutin från tidigare jakt underlättade förberedelserna.

Order utgick till baningenjören att ordna plattformar för av och påstigning och till maskiningen-



jören att ordna lämpligt fordon. På bilden ovan hade rälsbussen fått ny klädsel och blommor i fönstren och på bangården i Pålshoda blev det en längre plattform och vid Trolleflod byggdes två mindre plattformar längst söder ut vid vägen mot Folkström.

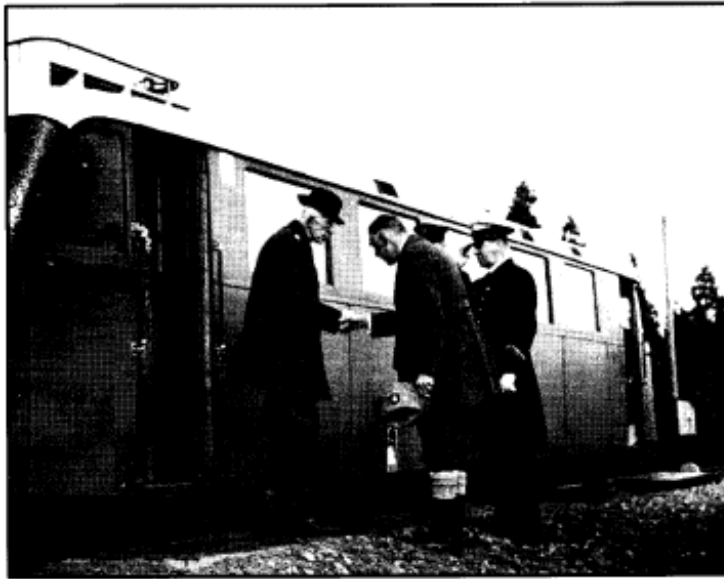
Kungen och jaktsällskapet på 20 personer anlände till Pålshoda på kvällen söndagen den 16 september 1946, där kungen övernattade i sin vagn enligt bild ovan för att på morgonen

fortsätta med rälsbuss till Trolleflod och sedan vidare med bil till Folkström.

På bilden nedan anländer kungen från sovvagnen, som stod vid lastkajen, för att gå ombord på rälsbussen.

Jaktsällskapet inväntar kungen och trafikchefen tillika verkställande direktör för Trafikförvaltningen Östergötlands Smalspåriga järnvägar Erik Johnsson välkomnar kungen med stram honnör.





På bilden ovan välkomnas majestätet av landshövding Carl Hamilton till Trolleflod och på bilden nedan har Gustaf V tagit plats i en av många bilar, som skulle föra sällskapet till Folkströms kronopark.



Ut till jaktpasset fick hans majestät åka släde enligt bild nedan.



Vid kronoparken mötte ett starkt uppbåd drevkarlar och jakten tog omedelbart sin början. Under dagens lopp fälldes 9 älgar och 2 rådjur.

Vid lunchen, som intogs vid arrendatorsbostaden i Folkström passade deltagande jaktlag och funktionärer och ortens befolkning på att hylla kungen. Bl.a. hyllade ett par klasser skolbarn kungen med att sjunga kungssången.

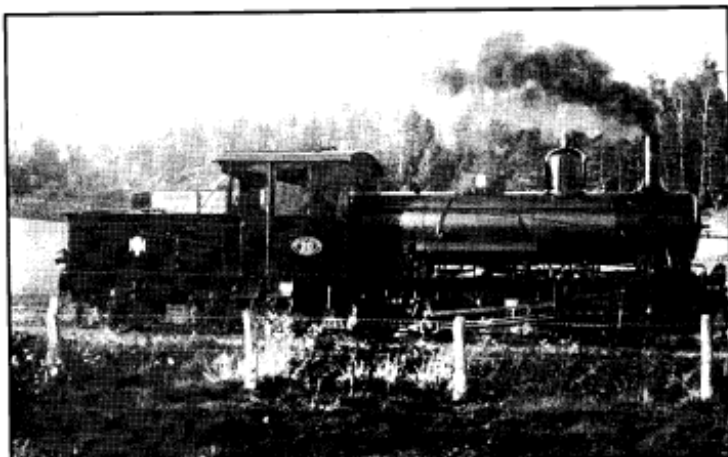
Under en paus i jakten överlämnade kungen till jägmästare G Hörnsten patriotiska sällskapets medalj i 8:e storleken.

Så var det dags för återfärd till Pålsboda och trafikchefen inväntar de sista resenärerna.

På bilden intill får Gustaf V assistans av stationsföreståndaren till kungavagnen i Pålsboda.

Text: Bertil Rehnberg
Bilder: SvJvm Linköping

TÖJ lokanskaffning år 1937.



Under mitten av 1930-talet växte godstrafiken på NÖJ och man kunde genom köp av ånglok från nyligen elektrifierade 891-banor införskaffa lämpliga och lätt slitna fordon till överkomligt pris.

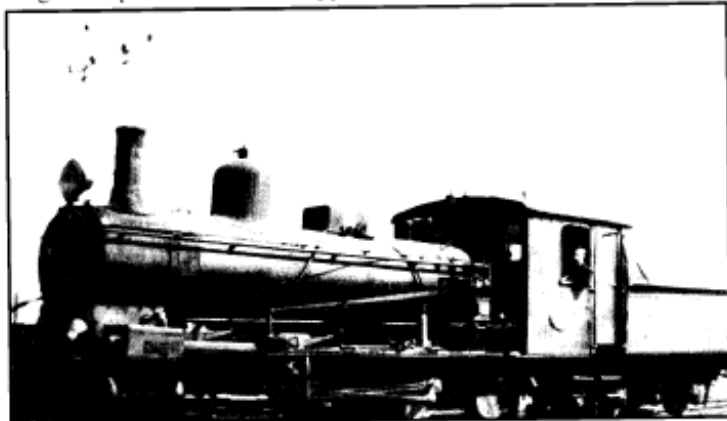
Vi har i förra numret av Tåg och Spår beskrivit lok NÖJ 19, tillverkat av ASJ Falun för SRJ, som enligt Väg-och Vatten sattes i trafik på NÖJ år 1936.

År 1937 tog man med anledning av ökat dragkraftsbehov i godstrafiken inom TÖJ ett beslut att anta ett bud från Nordmark-Klarälven om köp av 3 st övertaliga komponentlok av den typ

som visas på första sidan. NKIJ-loken 16 och 18, tidigare levererade till Karlstad-Munk-



fors järnväg år 1903 resp. 1904, fick NÖJ nr 21 resp. NÖJ 20.



NÖJ 21 insattes efter översyn i tjänst medan NÖJ 20 reviderades och provkördes enligt bild intill år 1938.

Kommer ihåg när komponentlok NÖJ 20 på bild nedan kom till Skärblacka med godståg. Hade loket vid växling råkat stanna på dödapunkten för framåtgång fick man backa ett kvarts hjulvarv för att kunna starta tåget framåt. På linjen Finspång-Örebro var vändskivan i Pålshoda för kort för tenderloken och loket fick gå back i ena riktningen från Pålshoda.

NKIJ lok nr 13, levererat år 1909 fick VB nr 13 och insattes i växling på Norrköping Östra. Loken NÖJ 20 och VB 13 fick vid SJ år 1950 littera G3p och nr 3152 resp. 3153. Skrotades år 1952 resp. 1951.

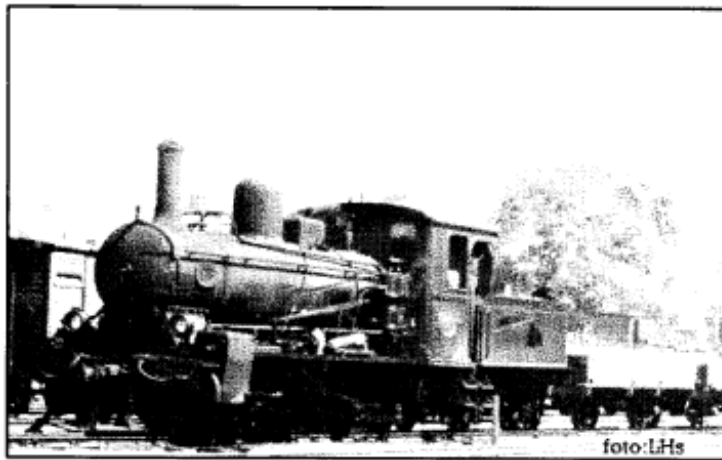
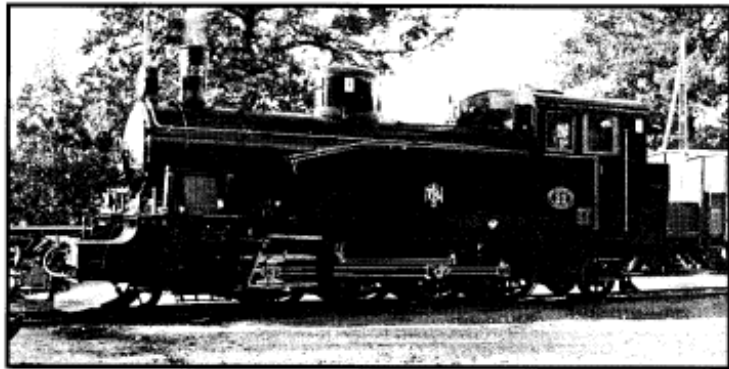
NÖJ hade märkt en något hög vattenförbrukning på loken 17 och 18. När det sista ångloket för NÖJ-trafiken skulle beställas hos AB Motala Verkstad införde miö Blomstrand några konstruktionsändringar.

Rostytan ändrades och ångtrycket ökades till 13 atö.

Efter leverans år 1946 provkördes loket, NÖJ 22, med bättre resultat än sina föregångare.

Lok NÖJ 21 ansågs nu övertaligt och utbjöds till försäljning.

Lokbrist på Västgötasmalspåret medförde att VGJ år 1945 hyrde och år 1947 köpte loket, som fick VGJ nr 35.



Vid förstatligandet av VGJ år 1948 övertog SJ loket, som fick beteckningen G3p nr 3121. SJ skrotade loket år 1951.

För att sälja de tre godstågsloken krävde NKIJ att två fyrkopplade snälltågslok skulle ingå i köpet. Det gällde loken nr



15 och 11 enligt bild nedan, tillverkade år 1903 resp. 1902.

TÖJ blev då ägare till 2 st 2B-tenderlok, bokförda som NÖJ 23 och 24, som man inte hade någon nytta av på egna banor. De utbjöds då till försäljning.

Efter att ledningen för VGJ besökt maskiningenjör Yngve Blomstrand t.v. på bild nedan år 1943 och avsynat de båda loken vidtog renovering för att kunna provköra loket för försäljning.

När VGJs maskiningenjör samma år genomfört en provkörning, som det gick många historier om, köpte VGJ NKIJ lok 15 år 1943 och efter att år 1945 ha hyrt NKIJ lok 11 köptes också detta år 1947. Loket fick VGJ nr 32 resp. 34 och senare SJ littera C3p nr 3115 och 3116. SJ skrotade dessa lok år 1951.

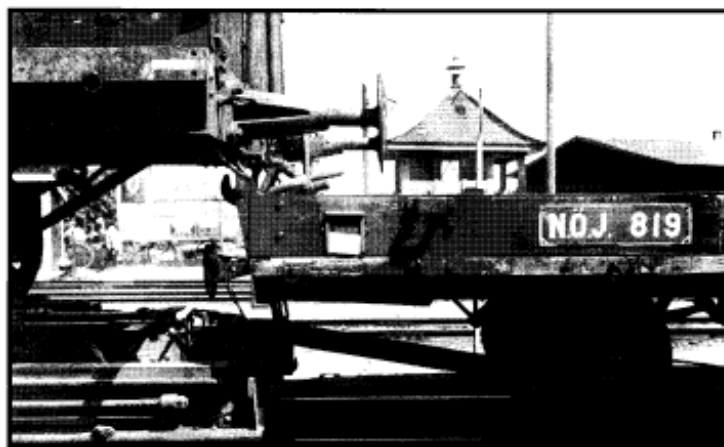
Text: Bertil Rehnberg

Bilder: B Rehnbergs samling

Godstrafik med transportörer på NÖJ.

År 1921 hade Fiskeby Bruk i Skärblacks hotat med att bygga ett industrispår till Okna station på stambanan mellan Kimstad och Norrköping för att kunna lasta normalspårsvagnar vid fabrikena.

Inom Norra Östergötlands Järnvägar tog man då kontakt med Görlitz i Tyskland för omgående leverans av en transportör och prov kunde startas den 24 februari 1922. Efter prov beställdes 10 st transportörer, som slutlevererades år 1923.



Överföringsvagnarna, littererades Qo, användes till en början enbart för gods till och från Skärblacks. Detta medförde att omlastningen i Kimstad sjönk till hälften mot tidigare.

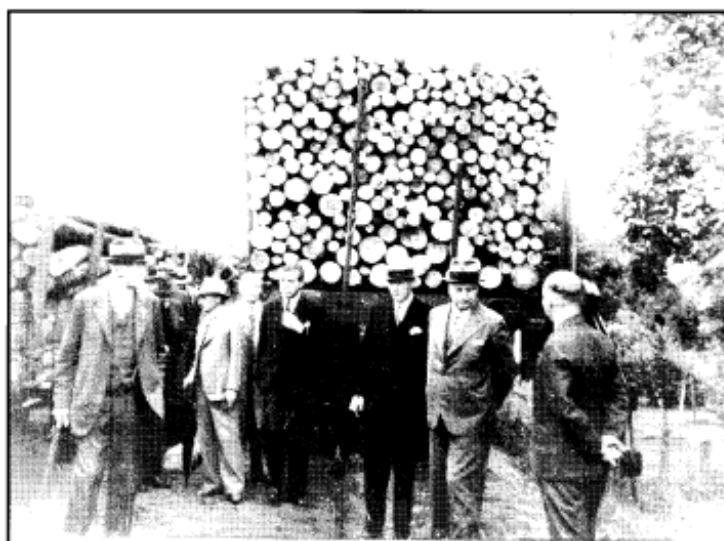
Till en början blev det många protester från växlingspersonalen för de riskfyllda momenten vid sammankoppling. Kontorist Martin Olsson fick ta bilderna ovan för att för järnvägsledningen åskådliggöra riskerna.

Beslutet var dock taget och på bilden intill informerar maskiningenjör Yngve Blomstrand

NÖJs styrelse vid besök vid Skärblacks station.

Efter att bron i Skärblacks fått högre lastprofil och större bärighet tilläts trafik med transportörer till Finspång år 1924.

Då behovet växte inköptes år 1929 ytterligare 8 st transportörer med större bärighet (33 ton). Transportörstågen på Kimstad-Skårblacks-Finspång och åter blev en vardaglig syn och förblev så även då Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga Järnvägar förstatligades.

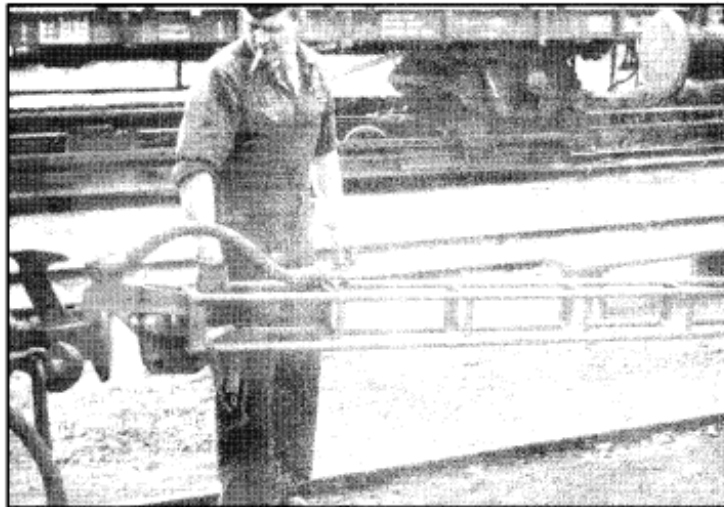


För att underlätta växlingsarbetet lät SJ konstruera om stångkopplarna för att bli lättare och samtidigt enklare att ansluta.

På bild ses det stångkoppel, som ersatte tidigare balkkonstruktion.

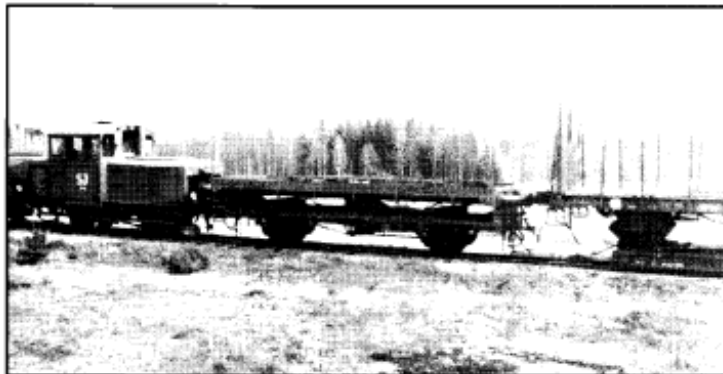
Efter breddning till normalspår Kimstad-Finspång år 1962 och bygge av ny ramp i Finspång, togs ytterligare steg i rationaliseringen. År 1982 antogs Växjömodellen att koppla samman transportörståget med normalspårsvagnarnas skruvkoppel.

För anslutning till dragande lokomotorer togs en NNsp-vagn ur grusgruppen i Hjortkvarn till



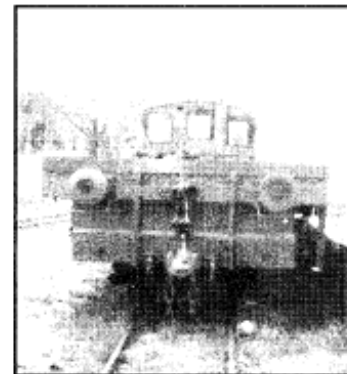
På de tvärgående balkarna svetsades ett avkortat ramverk från en normalspårsvagn.

Vid laddning av bromssystemet kopplades även normalspårsvagnarnas bromssystem in, så



driftverkstaden i Norrköping och ovanpå vagnsunderredet svetsades tre tvärgående balkar.

Provkörning på Hjortkvarnslinjen ägde rum den 10 maj 1983 i ordinarie vagnsuttagning.



att dessa kunde bromsas fast som extra säkerhet.

På bilden nedan har den sista ordinarie vagnuttagningen nått ett snöigt Finspång den 24 april 1987. Det dåliga spåret och tjällossningen medförde att trafiken ställdes in. Prov med landsvägs transporter genomfördes och i fortsättningen gick turena till Hjortkvarn i mindre omfattning som växlingsrörelse.

Så kom beslutet att banan skulle läggas ner den 1 juli 1988.



Text: Bertil Rehnberg

Bilder: B Rehnbergs samling.

Tidtabell från 1917
Örebro-Finspång-Norrköping-Finspång-Örebro

Tidtabell 1917.

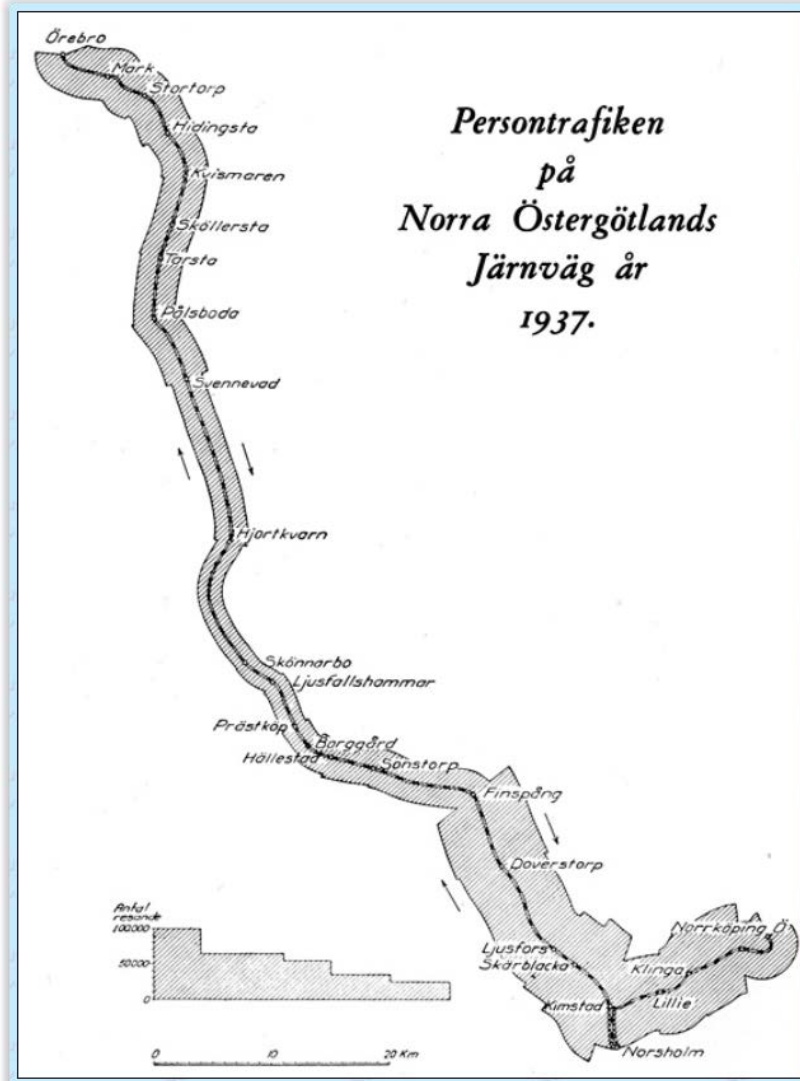
I tabellen framgår också vilka stationer och lastplatser som fanns längs NÖJ.

P 1 II, III		G 31 II, III	G 37 II, III		Örebro—Pålsboda ju. Finspång spv. 0.89/	G 36 II, III	G 32 II, III	P 2 II, III
...	7.00	7.20	3.24	0	fr. Örebro Södra..... t.	10.02	4.58	9 20
...	x7.14	7.42	3.43	6	Mark A	9.45	4.40	x9 25
...	x7.21	7.53	3.54	9	Stortorp A	9.35	4.28	x8 22
...	x7.30	8.08	4.09	13	Hidingsta A	9.23	4.13	x8 20
...	x7.39	8.23	4.24	17	Kvismaren..... A	9.08	3.55	x8 11
...	7.49	8.49	4.40	21	Sköllersta A	8.53	3.38	8 22
...	x7.57	...	4.53	24	Tarsta A	8.38	3.20	x8 23
...	8.10	9.14	5.11	30	t. Pålsboda fr.	8.20	3.00	8 10
...	...	...	...	...	t. Stockholm C 124... fr.	...	...	...
...	...	...	...	...	t. Götteborg S. J. 124 fr.	...	...	...
...	...	...	...	...	fr. Stockholm C 124... t.	...	...	...
...	...	...	...	...	fr. Götteborg S. J. 124 t.	...	...	...
...	...	G 39 II, III	...	...	Pålsboda—Finspångs ju. Finspång, spv. 0.89/	G 38 II, III	...	...
...	8.22	9.53	3.05	30	fr. Pålsboda t.	8.00	11.54	2.18
...	x8.36	10.12	3.23	37	Svennevad A	7.45	11.38	2.00
...	x	x	x	43	Glottra x	x	x	x
...	9.16	11.13	4.23	51	Hjortkvarn A	7.05	10.54	1.10
...	x	x	x	55	Tornfors x	x	x	x
...	x	x	x	57	Trollehed x	x	x	x
...	x	x	x	61	Örmen..... x	x	x	x
...	9.47	12.05	5.11	64	Skönnarbo x	9.48	12.00	x6 22
...	x	x	x	66	Ljusfallsbarnar..... x	x	x	x
...	10.03	12.36	5.39	70	Prästköp..... x	8.50	11.29	x6 20
...	x	x	x	73	Borggård..... x	x	x	x
...	10.19	1.04	6.02	75	Hällestad x	8.21	11.01	6.05
...	10.29	1.24	6.22	78	Sonstorp A	8.00	10.40	5.55
...	10.49	1.55	6.55	88	t. Finspång fr.	7.20	10.02	5.33
P 3 II, III	6.15	10.59	2.45	7 95	Finsp. — Norsholm ju. Finspång, spv. 0.89/	...	...	...
x	x	x	x	95	fr. Finspång t.	9.15	9.58	5.23
x6.44	x11.28	x	x7.34	103	Doverstorp A	x	x	x
6.53	11.37	4.00	7.42	105	Ljusfors x	x9.29	x4.54	x10.21
x	x	x	x	108	Skärblacks x	8.25	9.21	4.46
7.05	11.49	4.18	7.55	111	Krokhamnen A	x	x	x
...	...	...	...	...	t. Kimstad h) fr.	7.36	9.08	4.33
...	...	...	...	...	t. Stockholm C 120... fr.	...	...	...
...	...	...	...	...	t. Linköping 120..... fr.	...	...	...
...	...	...	...	...	t. Malmö 120, 121 ... fr.	...	...	...
...	...	...	...	...	t. Åtvädersberg 144 h) fr.	...	...	...
...	...	...	...	...	t. Västervik 144 h).... fr.	...	...	...
...	...	...	...	...	fr. Västervik 144 h).... t.	...	...	...
...	...	...	...	...	fr. Åtvädersberg 144 h).... t.	...	...	...
...	...	...	...	...	fr. Malmö 121, 120 ... t.	...	...	...
...	...	...	...	...	fr. Linköping 120..... t.	...	...	...
...	...	...	...	...	Kimst. — Norrköpings ju. Finspång spv. 0.89/	...	...	...
7 07	11 51	4.48	7 52	111	fr. Kimstad t.	7.06	9.06	4.31
x7 19	x12.03	x	x8.02	116	Lillie A	x	x8.55	x4.19
x7.27	x12.11	x	x8.17	119	Klings A	x	x8.47	x4.11
7.39	12.23	5.35	8.22	125	t. Kneipbaden fr.	6.19	8.35	3.59
7.53	12.37	6 15	8 42	129	t. Norrköpings Ö ... fr.	5.50	8.23	3.45
...	...	...	...	...	t. Arkösund 141 fr.	...	...	...
...	...	...	...	...	t. Söderköping 140... fr.	...	...	...
...	...	...	...	...	t. Valdemarsvik 140 fr.	...	...	...

Lokaltåg Kimstad—Norsholm.

	Nr 41	Nr 43	KM	Finspång—Norsholms järnu. Finspång, spv. 0.89/	Nr 42	Nr 44
	6 15	2.50	4	fr. Kimstad t.	7.42	2 17
	6.27	1.02		t. Norsholm fr.	7 30	2 05
				t. Åtvädersberg 144 fr.		
				t. Västervik 144 fr.		

Persontrafiken på sträckan Örebro – Norrköping under 1937



På en järnväg transporteras många olika ting, och det är därför icke alldeles lätt att ge en riktig bild av trafiken. Därtill kommer ständiga förändringar. Det ena året är icke det andra likt, och om man vill ha mer än en tillfälligt giltig bild, måste man även ta hänsyn härtill. Det bästa sättet att på ett litet utrymme ge en uppfattning om trafiken, synes vara att med kartogrammets hjälp åskådliggöra förhållandena ett visst år och att till denna skildring foga beskrivningen av förändringarna i tiden.

År 1937 tedde sig persontrafikens intensitet så som bilden visar. Antalet resande under året symboliseras av den skuggade ytan. Ett stort resandantal betecknas med en bred yta och ett litet med en smal, enligt teckenskalen. Resande i riktning från söder mot norr ha avsatts på vänstra sidan av järnvägslinjen och resande i motsatt riktning på den högra enligt pilarna på figuren. Man kan också uttrycka detta så

att man har resandantalet markerat till vänster om sig, om man tänker sig att man reser i den ena eller den andra riktningen.

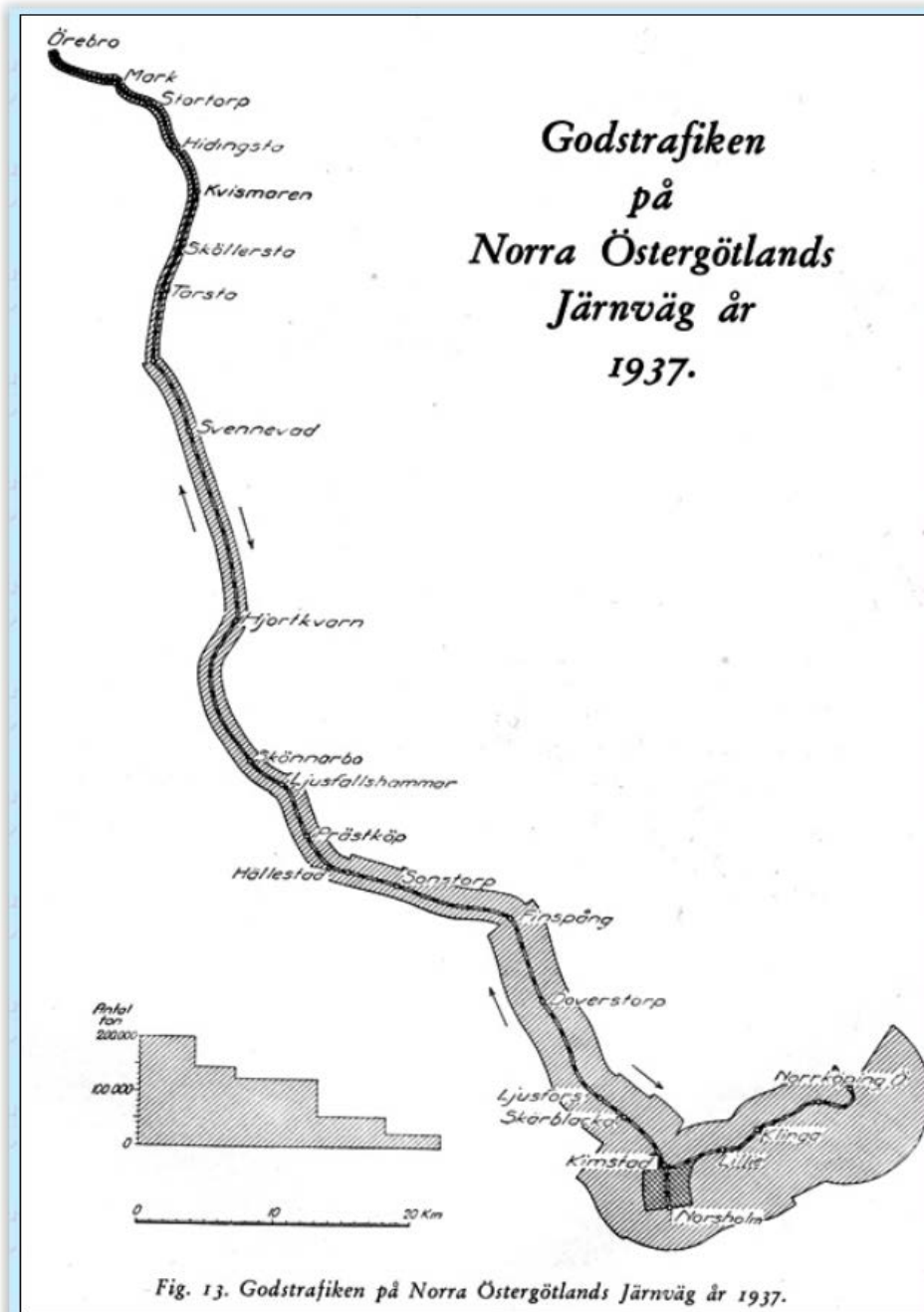
Det första som faller i ögonen när man ser på bilden är att resandantalet är minst på mitten av banan och störst i dess nordliga och sydliga delar. Människorna söka sig uppenbarligen i norr mot Örebro och i söder mot Norrköping. Mitt emellan dessa städer, mellan stationerna Hjortkvarn och Skönnarbo, ligger något som skulle kunna betecknas som en trafikens vattendelare, och denna sammanfaller med länsgränsen liksom med landskapsgränsen mellan Östergötland och Närke.

Norrköping har en livlig persontrafik över både västra och östra stationen, en trafik som främst härrör ur stadens ställning som handelscentrum. Detta framgår bl. a. av en detalj i biljettförsäljningen; det säljs dubbelt så många tur- och returbiljetter till Norrköping från banans övriga stationer som från Norrköping, 33 000 mot 17 000.

Kimstad framträder starkt i trafikdiagrammet, en avspegling av platsens egenskap av bytesstation till Statens Järnvägar. De viktigaste stationerna vid denna del av banan är annars Skärblacks med Ljusfors och Finspong, vilka ju också är de stora industriorterna.

Bandelen mellan Finspong och Pålsboda går genom ganska folkfattiga trakter, något som framgår av kartan över befolkningsfördelningen. Den har ej heller någon större persontrafik. Pålsboda kan i betydelse som övergångsstation till Statens Järnvägar icke alls mäta sig med Kimstad. Trakterna norr om Pålsboda är i sin trafik utpräglat vända mot Örebro.

Godstransporterna på sträckan Örebro – Norrköping under 1937



Godstrafiken är under normala tider av mycket större betydelse för Norra Östergötlands Järnväg än persontrafiken. Inkomsten av godstrafiken har sålunda i allmänhet uppgått till tre fjärdedelar eller fyra femtedelar av hela trafikinkomsten. Inom godstrafiken dominerar vagnslastgodset, som vanligen utgör dryga nittio procent av hela den transporterade godsmängden.

Vagnslastgodstrafikens intensitet är mycket olika på olika delar av banan. Detta framgår av fig. 13, som visar de transporterade mängderna i båda riktningarna på samma sätt som persontrafiken åskådliggjorts på fig. 10. Två huvuddrag komma omedelbart fram, båda kontrasterande mot bilden av

persontrafiken. Godstrafiken är visserligen liksom persontrafiken störst i banans sydligaste del, men den avtar mer och mer ju längre man kommer mot norr för att nå sina lägsta siffror i närheten av Örebro. Den är därtill olikstor i de båda riktningarna. Särskilt framträder detta mellan Norrköping och Skärblacka, där godsmängderna mot Skärblacka är vida större än i motsatt riktning, samt på sträckan omedelbart norr om Finspong, där förhållandet är det motsatta. För att få förklaringen till den totalbild som godstrafiken sålunda ger, är det uppenbarligen nödvändigt att undersöka dess sammansättning.