

Järnvägen som inte blev av

I förra numret av Tåg och Spår skrev Bertil Rehnberg om Norsholm som järnvägsknut. I början av 1900-talet fanns planer på ytterligare en järnväg med Norsholm som utgångspunkt. Det var en smalspårig linje mellan Linköping och Norsholm som NÖJ ville bygga. Orsaken var att NÖJ inte



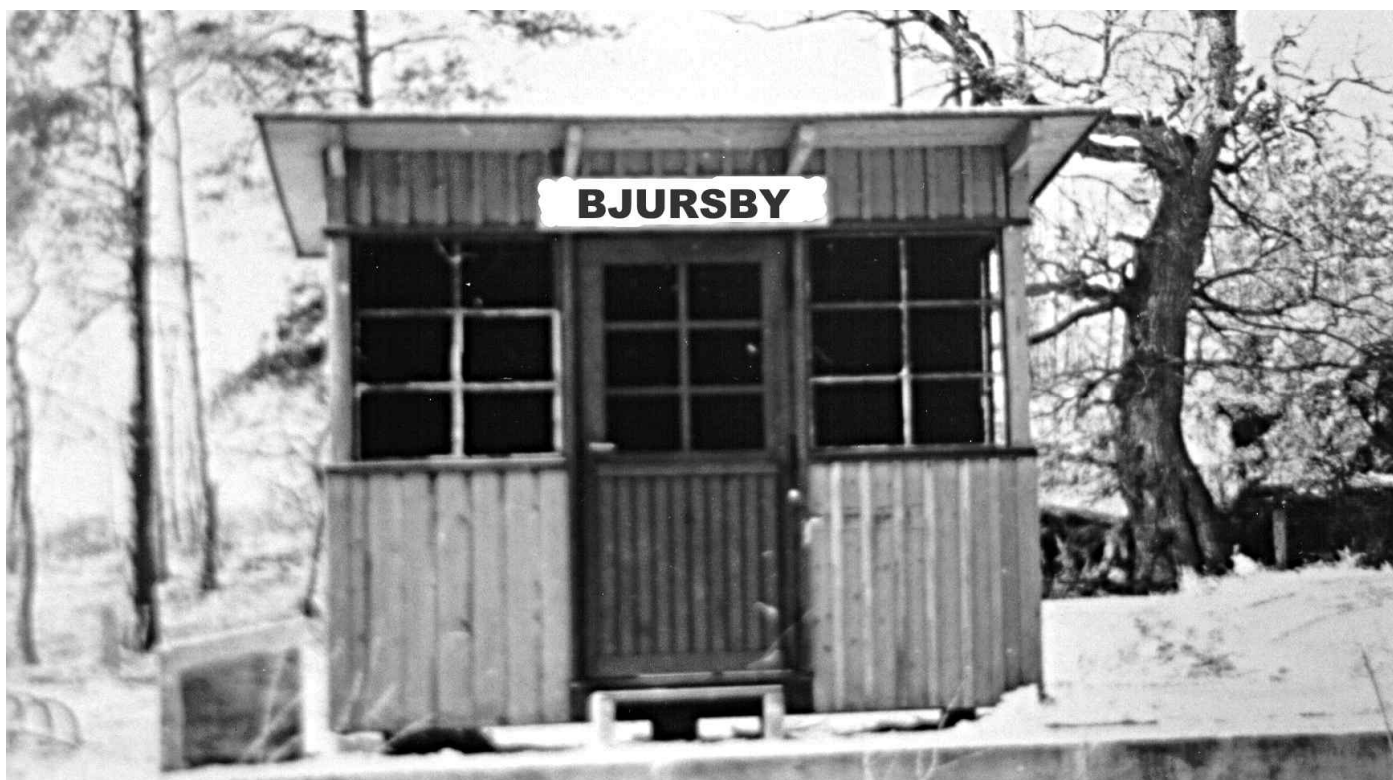
fick utnyttja Norsholm – Ringstorp för att sammanbinda MÖJ med NÖJ. I följande beskrivning över den tänkta banan, som är hämtad från de koncessionshandlingar som togs fram 1917 av John Ekelund, beskrivs hur linjen var tänkt att gå.

Den föreslagna järnvägslinjen är avsedd att från Mellersta Östergötlands järnvägs station i Linköping följa Linköping – Ringstorps järnvägsspår å bangården i Linköping samt å viadukten över hamnen och bron över Stångån. Sedan linjen passerat denna bros östra landfäste skiljer den sig från Ringstorpsspåret och svänger med en skarp kurva i nordostlig riktning, går över jämna åkerfält förbi gårdarna Kallersta och Mörtlösa och framkommer vid km. 4 till Staby egendom,

där en hållplats anläggs intill den därstädes befintliga bygdevägen. Från Staby går linjen i något nordligare riktning, höjer sig över åsen mellan gårdarna Distorp och Malma och framkommer till vägkorset vid Skälf, ej långt från Rystad kyrka, där en hållplats anordnas, benämnd Bjursby efter den i närheten liggande gården med samma namn. För vinnande av tillräckligt utrymme å hållplatsen omläggs bygdevägen å en omkring 300 meter lång sträcka. Intill östra ändan af hållplatsen passerar linjen över en å, som utgör utloppet från Svinstadsjön m.fl. smärre sjöar, hvilken överbyggs med en bro om 12.0 meters spann. Grunden för bron är fast. Linjens riktning blir hädanefter mer ostlig, den passerar gårdarna Kofvetorp och Västanå, går med några smärre kurvor över allmänna vägen från Östra Harg till Lingham fram till gårdarna Rogestad och Mylinge, i närheten av vilka anläggs en hållplats, benämnd Mylinge.

Linjen svänger härefter ännu något mer åt öster, skär först vägen Östra Skrukeby – Törnevalla, intill vilken föreslagits en hållplats. Terrängen blir härefter något mer kuperad men har linjen kunnat med gott läge i plan framdras utan några större arbeten blir nödvändiga. Mellan km. 18 och 19 passeras ett mindre vattendrag, som överbryggas med en bro om 5.0 m. fri vidd, grunden för bron är fast. Linjen går vidare i samma riktning till vägen Östra Skrukeby – Markeby, som den skär i närheten av Lillkyrka kyrka. Hållplats anordnas här, benämnd Lillkyrka.

Härifrån går linjen nära rak mellan kullarna, vilket dock nödvändiggör ett par skärningar och utkommer på kärrmark med botten av fast beskaffenhet, fortsätter med smärre kurvor och höjer sig för att kunna å bro gå över östra stambanans dubbelspår. Brons fria höjd över stambanan är beräknad till 5.5 meter. Från bron sänker sig linjen i lutning 20 promille, gör en skarp sväng och inkommer efter att ha passerat över landsvägen Norrköping – Linköping å Norsholm – Västerviks järnvägs spår i närheten af bron över Göta kanal. Den fortsätter å sagda banas spår över bron och fram till Norsholms station. Linjens längd från mitten af stationshuset i Linköping till Norsholm är 24 900 meter.



Bjursby hållplats, Rystad har aldrig funnits men om planerna hade fullföljts kanske den hade sett ut som ovan. Hållplatskuren är av den typ som det byggdes många av på Östgötasmalspåret. Denna fanns i Ljusfors men har med teknikens hjälp fått nytt namn. Foto från Östergötlands Järnvägsmuseum Linköping.

Militärmötesplats å banan torde ej erfordras enär det på föreskrivet sätt reducerade avståndet mellan ändstationerna endast obetydligt överstiger 30 km. Likaså erfordras icke någon vattenstation.

Vid Linköping och Norsholm är linjen, som ovan nämnts indragen på resp. Linköping – Ringstorp och Norsholm – Västerviks järnvägar. En sådan anordning torde utan svårighet låta sig göra och skulle givetvis banans framförande på egna broar över Stångån och Göta kanal i hög grad fördyra anläggningskostnaderna på samma gång som svårigheter av utrymmesskäl skulle möta för sådana anordningar.

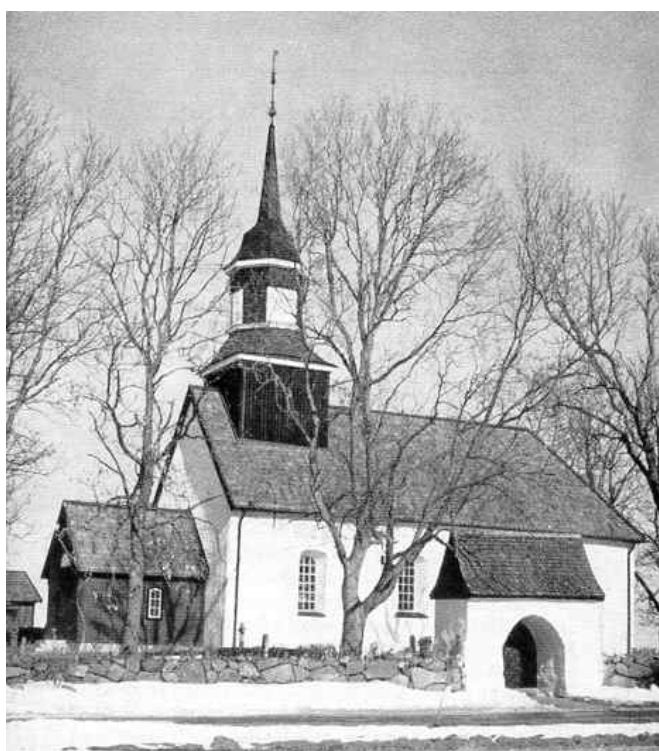
Den trakt linjen genomgår, är synnerligen bördig. Då emellertid Östra Stambanan ligger på högst 5 km. avstånd å linjens södra sida och sjön Roxen på endast några km. avstånd å den norra, skulle banans trafikområde icke bliva stort. Avsikten med banan torde ej heller i första hand vara att tillgodose ett ortligt trafikbehov utan fast mera att sammanbinda Norra Östergötlands och Mellersta Östergötlands järnvägar.

Kostnaden för anläggningen – utan rullande materiel – beräknades till 1 130 000 kr. eller 44 699 kronor per km. Under kostnadsförslaget är dock framhållet, att kostnaden ej är beräknad med de priser som gällde 1917 eftersom det var extremt

dyra tider under första världskriget.

Trots fortsatta kontroverser mellan bolagen så löste det sig till slut och planerna på en egen bana kunde skrinläggas. Trafiken kunde i stället gå över Ringstorp och vidare till Linköping.

Text: Bengt-Åke Rudström.



Kyrkan i Lillkyrka.

Kyrkofotografierna är från Arne Henricsons samling.