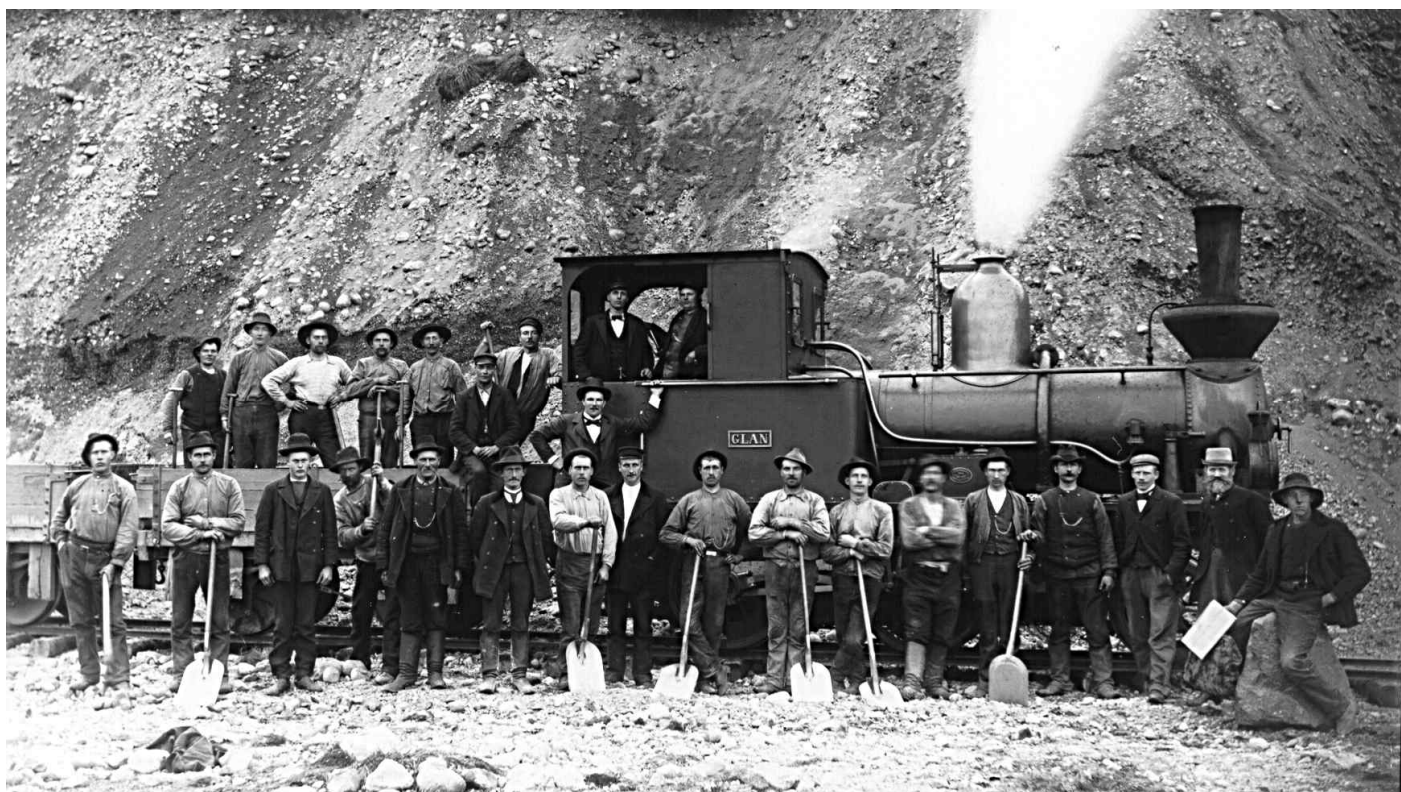


Örebro – Pålsboda banan 100år



Gruslastning vid Örby kulle i samband med byggandet av järnvägen mellan Pålsboda och Örebro, lastarlaget uppställda framför loket Glan.

Redan 1862 fick Sköllerstabygden kontakt med omvärlden genom järnvägen. Det var västra stambanan som drogs genom södra delen av socknen. 1874 kom nästa järnväg, det var när Pålsboda – Finspongs järnväg öppnades för trafik. Pålsboda blev på detta sätt en väldigt viktig knutpunkt för trafiken till de olika brukena i norra Östergötland och i södra Närke. Denna utveckling kom att betyda mycket även för Sköllerstabygden.

Redan 1896 gjordes de första förfrågningarna om en utbyggnad av Norra Östergötlands Järnvägar som den nu hette. Efter ett möte med Landshövdingen i Örebro gav man uppdrag till Baningenjören J. Grönvall, att göra en undersökning av möjligheten att dra en järnväg från Pålsboda som skulle gå mellan de torrlagda Kvismaresjöarna till Örebro. På dåvarande landshövding A. Svedelius inrådan ingick även en bibana mellan Norrbyås – Odensbacken.

Ansökan om koncession för linjen över Kvismaren med bibana ingavs till Kungl. Maj:t 1996 av herrarna Söderbaum, Joachimsson, Falkengren och Lundqvist. Året efter, alltså 1897 fick man koncession för huvudlinjen Örebro – Finspong. Innehavarna erbjöd direkt Norra Östergötlands Järnvägar att överta koncessionen men som vanligt i dylika fall var inledningen till statsbanestationerna i Örebro och Pålsboda undantagna och noggrann utredning måste till innan dess ville styrelsen lägga fram erbjudandet för stämman. Trafikche-

fen Oscar Kamph underhandlade med järnvägsstyrelsen och man utreda kostnaderna. Däremot hade ansökan om bibana avstyrkts av ortsbefolkningen trots landshövdingens intresse. Man hade stirrat sig blind på ett bredspårigt banprojekt Örebro – Katrineholm som aldrig förverkligades. Denna kortsynthet fick man ångra djupt och frågan kom flera gånger upp under årens lopp och nya undersökningar bekostades, men den blev aldrig av.

Sedan man färdigställt utredningen om införandet av banan på statsbanestationerna och förklarat att den minsta kurvradien också skulle ökas till 300 meter samt ingången till förgreningsstationerna kunde utföras i enlighet med kostnadsuppskattningen utlystes extra stämma för övertagande av koncessionen den 25 januari 1898.

Här godkändes visserligen överlämnandet men med villkor att de av järnvägen berörda kommuner skulle lämna fri jord enligt i kostnadsförslaget. Sådana bidrag lämnades från Örebro stad, från Norrbyås socknen och från Sköllersta socken men till en mindre summa än vad som var tänkt, varför ny extra stämma utlystes till 12 April 1898. Nu övertogs definitivt koncessionen trots de lägre bidrag som erhållits från berörda orter. Det bestämdes också att nödvändigt byggnadskapital skulle anskaffas genom att man gav ut 2000 nya aktier till en kurs av 130 kr med förmåns-

rätt till teckning för förutvarande aktieägare och mot inteckningar i Pålsboda – Finspongs järnväg och Finspong – Norsholms järnväg på 400 000 kr i vardera genom ett obligationslån. För att täcka kostnaderna under byggtiden, lovade Östergötlands Enskilda Bank att mot inteckningar och borgen ordna nödvändig kredit.

Fortfarande var inte alla problem lösta som fanns vid ingången till respektive Pålsboda och Örebro Södra. Till den senare kunde man lösa svårigheterna utan större tidsspillan, men när det gällde infarten till Pålsboda var det annorlunda. Kungl. Järnvägsstyrelsen ansåg att korsningen mellan den smalspåriga banan

ett beslut som man fick ångra, många undersökningar och förslag på lösningar har lagts fram under årens lopp för att ta bort den olägenhet som man erhöll med den lösning man valde.

Sedan det ursprungliga kostnadsförslaget på järnvägen Örebro – Pålsboda hade framtagits hade kostnaderna skjutit i höjden och när man gjorde nya kalkyler visade dessa på att istället för 650 000 kr så skulle kostnaderna bli över 700 000 kr. Två intressenter hade 1899 visat intresse av att bygga järnvägen, den ena ansågs ej kunna få arbetet på grund av för dåliga garantier och den andra för att han var för dyr. Det visade sig emellertid att om man tagit detta anbud så hade man trots

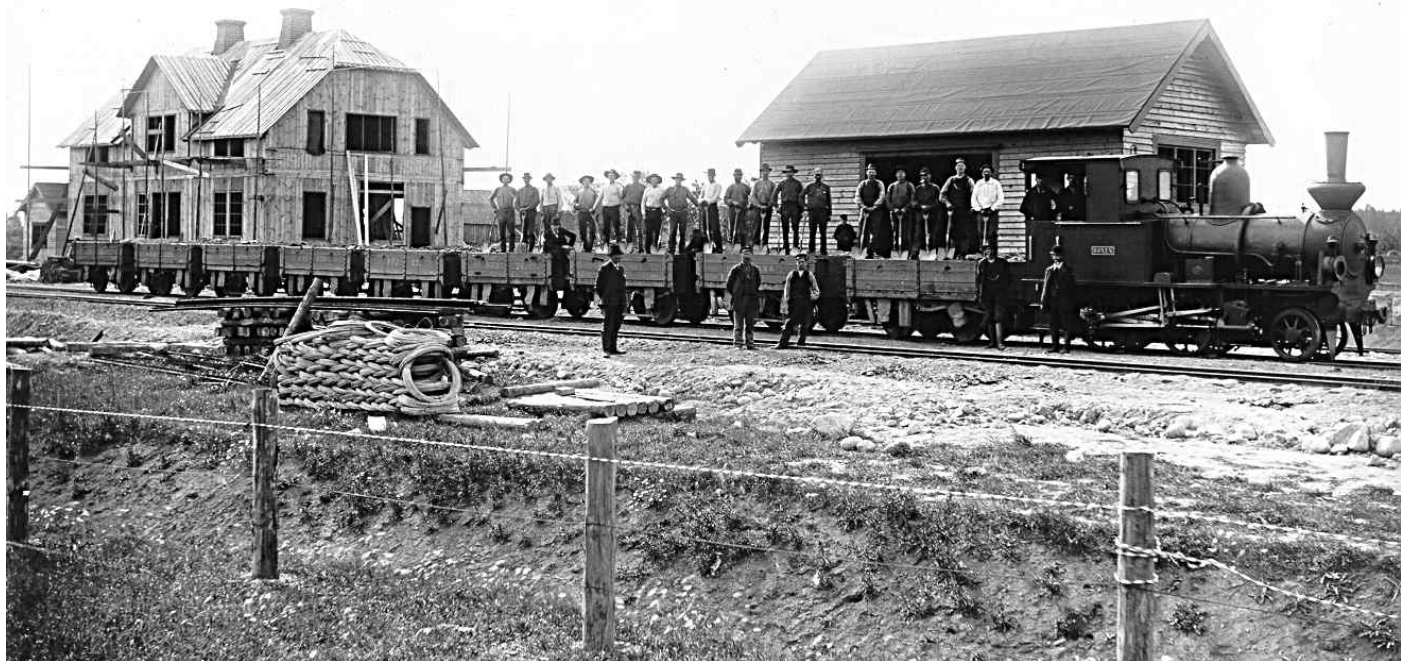


Sköllersta station som den såg ut vid tiden för invigningen av banan.

och statsbanan skulle göras planskilt. Tre olika förslag framlades, enligt det första skulle banan gå över statsbanan ca: 750 m öster om stationen för en kostnad av 126 000 kr, det andra förslaget skulle banan gå under statsbanan men på samma ställe som det första alternativet, vilket skulle kosta 146 000 kr. I det tredje förslaget skulle banan gå under statsbanan 850 m väster om stationen, detta alternativ skulle kosta 35 000 kr. Det tredje förslaget medförde att om tågen mot Finspång skulle kunna gå igenom utan att loken vändes, banan mot Finspång fick lov att ändras på en sträcka av 4.6 km. Styrelsen kom att välja alternativ tre men utan att ändra anslutningen mot Finspång. Detta var

den fördyring som fanns i anbudet totalt sett gått med vinst. Till slut bestämdes att bolaget själv skulle bygga järnvägen med löjtnant Blomgren som arbetschef. Blomgren var den som hade gjort de senaste kostnadsförslaget på bygget av järnvägen.

Från vissa aktieägare framfördes oro för de allt dyrare tider som gjort att banbygget skulle kunna bli mycket dyrare än man förutsatt. På en extra bolagsstämma framfördes att man skulle besluta om uppskov med starten av banbyggnationerna. Efter att man konstaterat att ett uppskov skulle med största säkerhet innebära att ingen järnväg skulle komma att byggas återtogs yrkandet om uppskov.



Hidingssta station under byggnad. Arbetståg med loket Roxen.

Räls inköptes för den nya banan och för upprustning av den befintliga järnvägen mellan Pålsboda och Finspång. Vidare inköptes ett nytt sexkopplat ånglok från Nydqvist & Holm, det kom att kallas Nerike och fick nummer 9, 2 konduktörsfinkor, 30 stolpvagnar, alla från Aktiebolaget Finspongs Styckebruk och tre personboggievagnar, de första vid järnvägen från VABIS Södertälje med nummer 6 – 8.

Den 1 april 1899 togs det första spadtaget på järnvägen mellan Örebro och Pålsboda.

Varför ville man bygga järnvägen mellan Örebro och Pålsboda? Från järnvägsbolaget hoppades man naturligtvis på att den utökade geografiska täckningen skulle ge mera inkomster från både person och godstrafik. Orterna efter den nya sträckningen räknade naturligtvis med att transporten av olika slags jordbruksprodukter mm. skulle underlättas. Den naturliga huvudorten för dessa trakter var i många fall Örebro men framförallt jordbruksprodukter, särskilt spannmål, som skickas från Kvismaren och Sköllersta kunde nå alla delar av landet genom kontakten med statsbanor både i Örebro och i Pålsboda. Vad såg Örebro i att man fick en järnväg som gick över Pålsboda, Finspång och ner till Norsholm. Naturligtvis var det positivt att få en bättre och snabbare kontakt med den omgivande landsbygden men hade man redan i början av 1900 talet börjat spekulera i att få en direkt järnväg till Norrköping. I sitt tal vid 50 årsjubileet 1924 uttalade Direktör J. Lundmark, stadsfullmäktige ordförande i Örebro en hälsning och ett lyckönskande från sin stad, "vars utveckling befrämjats av N.Ö.J.

som i sitt nuvarande skick givit Örebro en utfartsvik vid havet i Norrköping". Kanske var det så att man såg ännu större trafikmöjligheter norr om Örebro. Efter fullbordandet av banan så kom man inte överens med SJ om så kallad samtrafikavgifter, detta var viktigt för NÖJ särskilt för trafiken norr om Örebro.

Under 1931 framlades ett förslag på att förlänga NÖJ norr om Örebro. Banan skulle dras nordväst ut till Kortfors som var station på Nora Karlskoga Järnväg och även slutstation för Svartälvs järnväg, SEJ. Denna järnväg gick till Grythyttan som hade anslutning inte bara till Bergslagsbanan utan också banorna som gick norrut från Hällefors. SEJ skulle ändras från 1435 till 891 mm spårvidd och det stora smalspåriga järnvägsnät som fanns norrut från Hällefors hade 802 mm spårvidd men det ansågs vara relativt lätt att ändra spårvidden på den rullande materielen till 891 mm. Man gjorde en del approximativa beräkningar men resultatet visade på dålig lönsamhet varför utredningsarbetet avstannade. I de olika orter som berördes av dessa idéer fanns under denna tid ett livligt intresse för förslaget men trots det kom det aldrig till förverkligas.

Detta ger lite perspektiv åt de tankar som fanns att öppna en ny väg till Norrköping för att konkurrera med utskieppningen från de andra stora hamnarna såsom Göteborg, Gävle, Oxelösund och i viss mån också Köping. Fanns kanhända dessa tankar redan i slutet av 1800 talet och påverkade det i så fall beslutet att bygga järnvägen Örebro – Pålsboda.

Under år 1900 hade arbetena fortskridit så mycket att

man beräknade att banan skulle bli färdig till den 1 oktober samma år. Kostnaderna för banan hade blivit betydligt större än vad som var beräknat. Både arbetena för att ansluta järnvägen till Örebro Södra och Pålsboda bidrog till detta. Färdigställandet av banan fördröjdes också av en tvist med Örebro stad om landsvägsövergången vid infarten till Örebro Södra. Denna tvist kom att dras till domstol men trots att järnvägen gick segrande ur det hela så förorsakade tvisten att det blev en fientlig stämning mot järnvägsbolaget. Man stred hårt på den tiden och till och med handgripligt. Rälisen hade redan tidigt på hösten 1900 dragits fram och över landsvägsövergången vid södertull. När rallarna en morgon kom för att fortsätta med rälsläggningen så var biten över nämnda landsväg uppbruten, det var styresmännen i Örebro som hade gjort en kupp. Banan skulle som sagt ha invigts 1 oktober 1900, men på grund av denna tvist så fördröjdes invigningen till början av nästa år.

Sedan trafikreglemente och taxa fastställdes och avsynning skett kunde sålunda den nya järnvägen först den 4 januari 1901 invigas och den 5 januari öppnas för allmän trafik.

Ur Nerikes Allehanda kan vi läsa att:

"Invigningståget afgick från Pålsboda efter där intagen frukost kl. 1,45 med landshövdingarna De la Gardie i Linköping och Svedelius i Örebro, järnvägens besiktningsmän, bolagets styrelse, byggnadschef och ingenjörer m.fl. inbjudne." vidare så ges följande referat " Örebro – Pålsboda banans invigningståg indrogs hit af det flaggsmäckade lokomotivet "Örebro". Vid Örebro södra mottogs deltagarna i invigningen af stadsfullmäktiges ordförande och afdelningsordförande, stadens magistrat med stadsfiskal och

stadsfogde, drätselkammarens ordförande och ledamöter samt en talrik folkskara. Landshövdingen erinrade i sitt invigningstal om att det sekundära järnvägsnät, som börjades 1874 med anläggningen af Pålsboda – Finspångs järnväg, hittills utvidgats endast söderut och att först den nu färdiga linjen Pålsboda – Örebro flyttat detta järnvägsnät mot norren. Talaren slöt att på uppdrag af kronprinsen, regenten förklara banan öppnad och utbringade ett lefve konungen, beledsagat af fyrfaldigt hurrarop.

Närmast ligger nu för järnvägsbolaget planen att utsträcka sitt järnvägsnät till Norrköping och där förbinda det med Vikbolandsbanan och sedan bygga sig fram till Linköping – Ödeshögs banan." från tidningen den 5 januari 1901.

Nu var banan invigd och trafiken hade startat men problemen för järnvägsbolaget fortsatte, utlovade krediter och lån visade sig svåra att inlösa på grund av de svåra tiderna. Vidare så började kritik komma fram mot bl.a. trafikchefen Oscar Kamph eftersom slutkostnaden för banan hade växt till uppseendeväckande 1 026 000 kr. En ökning från den ursprungliga med 376 000 kr, en vid denna tid anmärkningsvärd stor summa. Vid den efterföljande bolagsstämman hade också kritik framförts mot arbetschefen och hans ingenjörer. Detta var nog befogad kritik trots att vissa fördyringar var väntade. En skarp kontrovers mellan styrelsen och trafikchefen fick ingen effekt, men vid följande stämning fick trafikchef Kamph höjd pension med motivation att han skött trafiken på ett utmärkt och billigt sätt. Kort därefter avgick trafikchefen Oscar Kamph med pension.

Banan mellan Örebro och Pålsboda slutbesiktigades 21 oktober 1902 och befanns klar och godkänd för en tågshastighet av 40 km/timme.



Järnvägen mellan Örebro och Pålsboda kom att fortleva i över 60 år. Påverkan på de orter som låg efter banan var under de första decennierna mycket stor men kom att minska när biltrafiken tog över mycket av både gods- och persontrafiken. Persontrafiken var under många år stark på denna del av NÖJ, däremot blev godstrafiken inte vad man hoppats på. I jämförelse med andra delar av NÖJ så var den väldigt svag i de norra delarna.

Foton från Östergötlands Järnvägs-museum Linköping

Text: Bengt - Åke Rudström

Skärningen vid Ormesta skogen 1899.