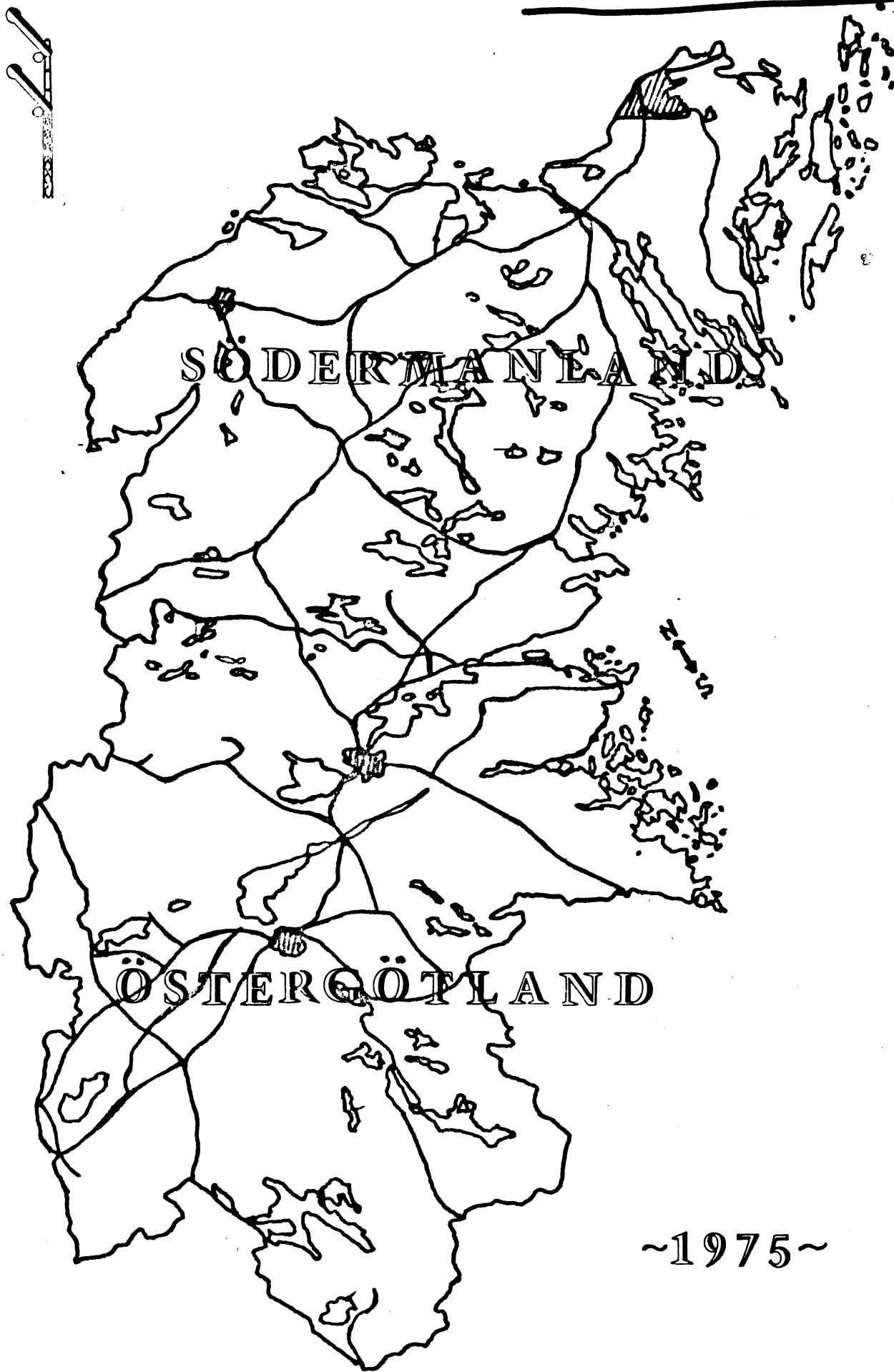


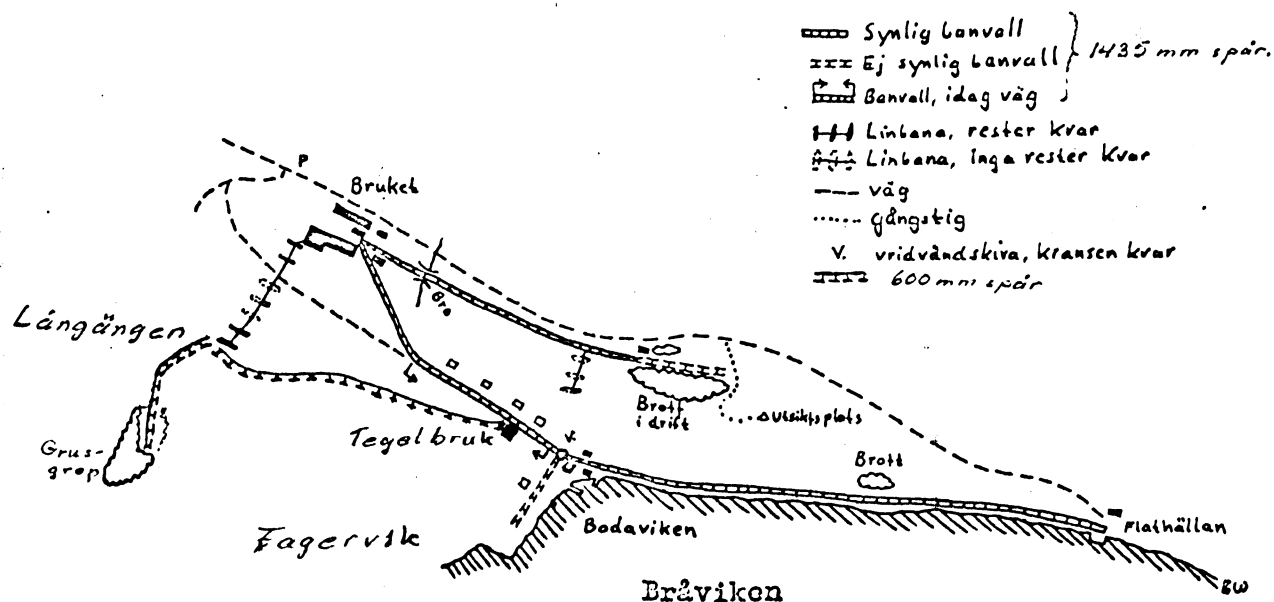
SJK Klubblokal



~1975~

MARMORBRUKET

Skala 1:10.000



Omkring 3 km öster om Sandvikens lastageplats ligger Fagervik med bl a Bodavikens lastplats, vid vilken Marmorbruket utlastade sina produkter icke endast till mottagare i vårt land, utan också till angränsande länder i Östersjöns närhet. Vid annan brygga - Flathällan utlastades även stora mängder marmor och blocksten.

Marmorbruket ligger på en höjd c:a 300 m rakt norr om Bodavikens brygga uppe på en 60 m hög bergsrygg. Bruket har i och för sig en mycket intressant historia, vilken går tillbaka till det århundrade som marmorn började brytas i dessa nejder. Otaliga äro de marmorbrott som finnes utspridda inom en kvadratmils omkrets, de flesta och största dock endast några kilometer från bruket. Bland de platser där brotten numera äro nedlagda kan nämnas Hagbrotten, Nybyggesbrotten, Buthagen, Lillkällan, Oxåker samt Gusäter m fl., i allt har ett 20-talet olika brott kunnat lokaliseras.

De historiska noteringarna daterar sig från mitten av 1600-talet, då Louis de Geer öppnade de första brotten någonstans i grannskapet, men redan efter ett 20-talet år fick brytningen nedläggas, avsättningen var ej den som man önskade, och området lades därför helt öde. Men nya krafter skulle snart taga vid på samma ställe, och samtidigt öppnades en mängd nya brott på stora områden, inte blott vid denna del, utan även i angränsande socknar. Årtalet för denna driftsperiod har angivits till 1722. Under den kommande tiden möttes bruket av såväl stor efterfrågan som av djupa dalgångar i försäljningsuppgifterna, dock fortsatte driften med oförminskad styrka. I några krönikor från mitten av 1700-talet sägs bl a, att kolmårdsmarmorn med sin fina lyster är något alldeles särskilt för den som använder den på rätt sätt.

Det var väl först omkr början av 1800-talet som marmorn blev vida känd. Den legendariske brukspatronen Johan Ekman hade då övertagit bruket, och genom de goda kontakter som denne hade runt Östersjön, så kom efterfrågan under de tre första decennierna att bli mycket stor. Flera skrifter talar om arbetstyrkor på 30 - 40 personer och därtill skall läggas de 20-talet bönder och torpare som med sina hästkärror, forslade fram stenen dels till bruket och dels från detta och ned till de två hamnarna.

Det har ovan angetts ett 20-talet olika brott varifrån marmorn hämtades, orsaken till detta var framför allt, för att man skulle erhålla olika färgsättningar på den bearbetade marmorn, dessutom kunde man från vissa brott erhålla en marmor som hade olika typer av ådringar vilka höjde priset på de färdiga produkterna, även den vita marmorn togs vid ett par brott utanför själva bruket.

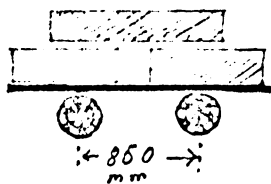
En krönika från 1915 anger, att Nya Marmorbruks AB äger anläggningen som har ett taxeringsvärde av 250000 kr, och att dess produkter användes till trappor, golv-, vägg- och spisbeklädnader samt fönsterbord, varemot den benvita användes till möbler. Dessutom ägde bolaget ett tegelbruk vid Fagervik samt en kalkugn på ej angiven plats. Det omtalas att vissa transporter av bränd kalk förekommer från angöringsplatsen Boda viken.

Idag residerar Ytong AB i det gamla anrika marmorbruket, och just nu finnes ett 10-talet personer sysselsatta med brytning och bearbetning av marmorn, dessutom finnes kontorspersonalen. Den nuvarande brytningen äger rum i gamla brottet vid utsiktsplatsen.

Vid bruket har funnits ett spårsystem av omkr. 2 kms längd sammanlagt, spårvidden har varit föremål för omfattande diskussioner, men har med ledning av vissa nya fynd, samt utsägon av f d anställda kunnat fastställas sålunda; 1435 mm spår har funnits dels mellan brottet öster om bruket och fram till detta, samt vidare från bruket och ned till dels Bodaviken och dels till den längre österut belägna Flathällan, även stickspåret i Bodaviken har haft 1435 mms spårvidd. Se skissen som anger de olika spårvidderna.

Däremot hade banan från grusgropen i Långängen till "breda spåret" endast 600 mms spårvidd, varför den grus som användes för tegeltillverkning fick lastas över på de bredare vagnarna. Mot början av 1930-talet så byggdes en linbana från en anslutning i Långängen, för vidare transport direkt upp till bruket, 600 banan lades då ner och revs upp utom ett 250 m långt spår i grusgropen.

Andra märken efter de gamla anordningarna äro de vridvändskivor i huvudspåret i Bodaviken med sina 170 - 180 cm diameter precis kunde taga de trallor som användes. En sådan har avskisserats vid sidan. och är här lastad med tre stenblock på sådant sätt "som vi brukade göra". Dessa vagnar hade ett axelavstånd på mellan 700 - 850 m.m. då man inte kunde ha för stora för de tvära krökar som spåren hade. Hjuldiametern var högst 600 mm, för dessa vagnar voro mycket låga men stryktåliga.



Transporter med häst och kärra eller släde torde också ha förekommit på vägen från östra brottet och rakt ned till Flathällan, vissa antydningar om detta finnes.

Spåret från fabriken och ned till Bodaviken var på de första 70 meterna mycket brant, nästan som ett hustak, och för vagnarnas upp och nedförande i denna backe så användes ett linspel. Det berättas om ett tillfälle då linan brast, och en av vagnarna fick full fart med sin last ända bort mot Flathällan, dock hade det översta blocket lämnat vagnen i en ganska skarp kurva. Några andra skador blev det ej.

Ett annat 600 mm spår fanns uppe vid bruket för transport av den s k skrotstenen och här användes enbart tippvagnar.

19750330Jz/0512.

Du, vykort finnes i
kiosken vid Sandviken.

Vem sjutton så att de va ett
marmorbrott?
Jag töcker de liknar Bråviken.

Var rädd om hjortarna
som finnes vid Virå,
Vi kanske hinner med ett uppehåll om
de syns från vägen.

B u b b e l i k ö n

..... fasligt vad Gunnar
och åkarna har brått!? PuH!

in't nu din tok,
SJKarna ser på!
.....sa svanhonan.

ENKEL RESA KOLMÅRDEN - VIRÅ, 33 år för sent

Nedanstående artikel var införd i hobbytidskriften TÅGPOSTEN, nr 5-1972
Texten har kompletterats och justerats av förf.

Den första anblicken av Sandviken och Bråviken av år 1972 når oss då vi rullar ned för backen från kyrkan. Östergötlands riviera visar sig från sin bästa sida denna augustidag. Från ett vykort vet vi hur Kolmårdens stationshus såg ut år 1905. Vi får syn på det redan uppe i backen, gör en sväng ner mot vattnet och stannar på den forna bangården.

Km 0 Synen som möter oss, stämmer nästan helt med vykortet. Stationshuset har knappast undergått några förändringar. Skylten KOLMÅRDEN är naturligtvis borttagen, men den gamla lampan ovanför, hänger kvar. Bottenvåningen är numera bibliotek. Rabatter och buskar har planterats där spåren engång låg.

Vi vandrar ut på den gamla träbryggan, som ju var Nunnebanans egentliga slutpunkt. Här har inget förändrats. På den ca 50 meter långa bryggan ligger spåren kvar. Även två enkla trallor finns här, fastlåsta på spåret med kedja och hänglås. Tydligt används de ännu. Spåren sträcker sig 20 meter in på landbacken, där en låg lastbrygga anordnats. Man vågar tydligen inte köra ut på den gistna bryggan med bil utan lastar över sina saker på trallorna och skjuter ut dessa för hand.

På den stora planen ovanför bryggan har ett sågverko en stor brädgård legat. Men inga rester finns kvar av denna anläggning. En bit bortom stationshuset låg lokstallet, och grundstenarna samt stensättningen runt vändskivan kan ännu beskådas. Vidare ligger en hel del slipers kvar efter spåren framför stationen och bort till det ännu kvarvarande godsmagasinet.

Km 1 Så sätter vi oss i bilen för att påbörja vår 17,7 km långa färd. Vi stöter nästan genast på patrull: En campingplats hindrar vidare bilfärd. Men inne på området kan banvallen skönjas. Den fortsätter i sväng norrut, passerar en stor, till synes tom villa, och når landsvägen. Därefter löper den vid sidan av en liten grusväg, och vi kan hela tiden ha den under uppsikt från bilfönstret. Körvägen har också sin historia. Den anlades kring 1660 för transporter av kanoner från Stafsjö Bruk ner till kusten, men saknar numera betydelse.

Km 2 Vid Km 2 skiljs körvägen och banan åt, genom att den senare gör en skarp 90-graderssväng åt höger, och härifrån är den körbar med bil. Men innan vi ger oss upp för Kolmårdsbranten, passar vi på att undersöka ett nedlagt mindre marmorbrott helt nära svängen. Här ligger ett antal tippvagnskorgar nedvräta i brottet. Vi hittar också en betydligt bredspårigare tralla, men inga spår.

Km 3 Så ger vi oss ut på den körbara banvallen. Vägen är smal, och buskarna rycker i bilens radioantenn. Stigningen är här anmärkningsvärd, och det stupar brant nedåt på högersidan. Så glider vi in i en riktig liten "canyon" med åtföljande skarp vänstersväng. Vi kan nästan höra tågets tjut, då det kommer frustande mellan bergväggarna.

Km 4 Vid Km 4 upphör stigningen och vi kommer ut på en till synes oändlig raksträcka. En vedtrave vid kanten varslar om att vi nu nått den första hållplatsen, LÅNG-ÅNGEN, som endast bestod av en såg, ingen övrig bebyggelse inom synhåll. Detta var Nunnebanans högsta punkt, 98 m.ö.h. Vi ser ingen sågbyggnad, så vi stannar och går ur. Strax hittar vi den, eller rättare sagt, vi hittar grunden efter det som en gång varit sågen: En stengrund, ca 5 x 15 meter, som döljer sig bland buskarna. Vi rotar ett slag i bråten och finner bland annat en yxa, en fil, en propp samt en mängd skruv och spik bland de torra brädorna. Proppen ger oss anledning att tro, att sågen åtminstone på senare tid varit elektrifierad. Den har med all säkerhet varit i bruk in på 1960-talet, därom vittnar en del "fynd" av modernare datum. Av lastbrygga o. dyl. finns inget spår.

Strax söder om sågen utgick ett spår upp till Nödens såg vid Lövsjön, drygt 2 km långt. Det är svårt att se var själva växeln legat, men på andra sidan en ful kalhuggning hittar man lätt banvallen, och den är också körbar en bra bit. Nödens såg är riven, men grundmurarna står kvar. Lösa skenor, rester efter en vinschbar brygga, samt en del annat skrot finns att beskåda. Och på andra sidan sjön skymtar Papptorp, ändpunkt för en riven 3 km lång hästbana genom skogen, upp mot Kolstugan vid SJ. (Även denna bana är till stora delar körbar med bil).

Km 5 Vi blåser för avgång och rullar vidare på raksträckan. Skogen växer tät omkring oss, och buskraden närmast banan är så jämn, att den verkar klippt. Plötsligt viker vägen tvärt åt vänster, vilket inte stämmer med Nunnebanans sträckning. Men vi upptäcker att det ändå går att köra rakt framåt. Här har man inte gjort något åt själva körbanan. Även om sliprarna är borttagna, så känns det minsann var de legat. Vi måste sakta farten betydligt för att inte "doppa" framvagnen. Upp-ner-upp-ner i det oändliga. En liten skylt, knappt synlig bland buskarna får oss att tvärstanna. Den är daterad 1945, och upplyser om att skogen här bakom ej besprutas eller underhålls av mänsklig hand, som ett experiment för att se, om nunnefjärilen verkligen har försvunnit. Även på denna officiella skylt kallas Stavsjö Järnväg för Nunnebanan.

Km 7 Körbanan är fortfarande gropig, men inte direkt svårframkomlig. Vi ser traktor-spår på båda sidor om grässträngen mitt i vägen. Så glesnar skogen, och en nyanlagd grusväg (anlagd i samband med att SJ blockerat ett antal mindre plankorsningar i närheten) korsar vår väg. Nu dyker även stambanan Nyköping-Åby upp. Nunnebanans port under SJ passerar. Den är låg och smal, och vittnar om att det var minsann inga stora lok och vagnar som rullade igenom här.

På andra sidan underfarten anlades kring 1916 ett 200 m långt stickspår upp till Stavsjö-SJ station. Det fick p.g.a. nivåskillnaden läggas på en brant stigande banvall. Större delen av denna har emellertid bortforslats, då den innehåller attraktivt grus. Nära stambanan ligger ett långt beredskapsstall mitt på Nunnebanans stickspår. (Här fanns fram till våren 1973 4 st ånglok litt. S1 Nr 1915, 1918, 1922 och 1927, tillverkade 1952-53, samt Ke-loket 793, tillverkat 1904. Stallet är numera tomt). SJ har plockat bort alla spår utom det genomgående, samt spåret till beredskapsstallet. Nunnebanan löpte med dubbelspår fram emot stationshuset, och slutade vid den plats där nu en ställning för stegar placerats.

Km 7½ Från Nunnebanans port och vidare norrut kan man inte köra bil, så vi fortsätter till fots. Banvallen är mycket tydlig och försvinner in i skogen. Efter ett par hundra meter kommer vi ut på en sank mosse. Banvallen löper på en bank rätt över mossen i en allé av tallar. En del spillningar vittnar om att vilda djur använder vallen som färdväg över det sankna området.

Km 8 Efter ytterligare ett stycke genom skog kommer vi ut i en stor grusgrop, kallad Skjutgropen (Stafsjöbruk provsköt sina kanoner här). Grusgropen är använd i senare tider, och i dess norra ände, är banvallen sedan länge försvunnen. Men i den södra änden finns tydliga märken efter sidospår och rundgångsspår. Slipers och rälsspik hittar man lätt, ja t.o.m. en eller annan rälsbit. En såg har också legat i gropen, och rester efter lastbryggan kan ännu beskådas.

Km 8½ Vi promenerar vidare, och märker så småningom hur banvallen blir allt högre. Marknivån sjunker allt mer, och vi tänker, att denna banvall nog torde vara det mest arbetskrävande arbetet vid anläggandet. En bäck passerar djupt under oss, den förser dammarna vid Stavsjöbruk med vatten från bl.a. Lövsjön. Tunneln under banvallen visar sig vara mycket vällagd av huggen sten, och man kan utan svårighet se rätt igenom den kraftiga banvallen.

Km 9 Ett litet torp promenerar vi förbi, och sedan hamnar vi i raka motsatsen till vad vi just passerat: En djup skärning, ja en canyon rätt igenom berget. Höga loträta bergväggar på båda sidor, mödosamt sprängda av rallarna. En och annan gran har fått fäste utmed sidorna, annars är det bara rälsen som fattas. Vid skärningens norra ände sitter en hållare av järn. Den har förmodligen burit ett tecken för givande av signal, för att varsla invånaren i det lilla torpet på andra sidan att tåg kommer.

Km 10 Efter skärningen närmar sig banvallen alltmer körvägen mellan bruket och SJ-stationen, för att till slut löpa helt parallellt intill den, delvis blockerad av ett långsgående nätstängsel. Men så svänger den av, och strax står vi på den forna Stavsjöbruks station. Huset är upprustat och används som sommarstuga. Vi finner resterna efter ett lokstall/verkstad, samt stenkransen efter en vändskiva, i vars mitt nu en kraftig björk växer. Även en del andra föremål från järnvägs-epoken finns kvar här.

Så fortsätter banvallen ut över en fotbollsplan, för att senare löpa in i mer parkliknande terräng, med både hög banvall, och nedskärningar. Så blir det

Km 10½ tvärstopp, och vi är nära att ramla ner rätt på E4:ans körbanor! Här har senare tiders vägbyggare sprängt bort ett stycke av Nunnebanan, för att bredda vägen. Då försvann även det södra stenfäste som bar upp viadukten över riksvägen. Men det norra fästet finns kvar, och många har sett det då de passerat med bil. På andra sidan vägen finns även ett stycke kraftig banvall.

Vi kan nu, vid hållplatsen Vattgluggen, åter köra bil på banan. En lång raksträcka kantad av björkar breder ut sig framför oss. Men vi har inte kört mer än någon kilometer förrän det blir tvärstopp. En låst vägbom rätt över körvägen! Markägaren är tydligen rädd om sin Nunnebanan. Efter diverse diskussioner med en närboende äldre man, befinner vi oss dock snart på andra sidan bommen, redo att fortsätta. Så kommer vi fram till det ställe, där ett 800 meter långt stickspår ledde ner till ett el-kraftverk och en såg. Här låg hållplatsen Stavsjö Såg. Stickspåret visar sig vara fullständigt igenväxt, men vår nyfikenhet driver oss framåt. Gräs och småbuskar mejas ner av bilens framvagn och sopar underredet, men underlaget är fast, så vi plöjer sakta framåt. Sikten är minimal, vindrutan dammas igen av frömjöl och småkryp. De 800 metrarna verkar oändliga. Inte ens ett tecken på att någon traktor kört här! Är vi kanske det första hjulfordonet på stickspåret sedan 1939, då banan revs?

Vi är nästan färdiga att ge upp, då vi skymtar vatten mellan träden; Stickspårets ände är nådd! Vi kliver ur och klättrar upp på dammbyggnaden, som är i dåligt skick. Från denna leder en ca 20 m lång trätrumma ner till en halvt raserad tvåvåningsbyggnad av tegel, vars fönster gapartomma. Vattnet forsar fortfarande genom trumman, som läcker på ett otal ställen. Själva tegelbyggnaden är starkt övervuxen, där den ligger djupt under oss. Stämningen är verkligen förtätad. Det enda som hörs, är vattnets forsandegenom den läckande trumman. Uppe på en kulle snett bakom oss skymtar en stuga som verkar vara bebodd, åtminstone sommartid. Vissa pålningsrester i den lilla ån tyder på att det funnits en lastningsanordning för järnvägen här.

Efter diverse manövrar lyckas vi vända bilen och ta oss tillbaka till huvudbanan i våra egna hjulspår. Vi kör åter norrut.

Km 14 Vid Kråkvasken tvingas vi göra en lov runt banan, vilken här löper över ett fält. Banvallen är bortplöjd, endast resterna av en bro synes mitt ute på fältet. Vid närmare studium ser vi att den tydligen varit helt murad. Endast kraftigt övervuxna stenfundament på bägge sidor om ån återstår. Då vi åter kommer in på Nunnebanan är den tämligen gropig. En hög grässträng i mitten, samt rik kantvegetation hindrar oss från att köra annat än på låg växel. Träden formar liksom en tunnel över oss.

Km 15½ Snart glesnar skogen, och banan korsas snett av en obetydligt bättre grusväg. Detta är Virlångshults hållplats. Av den forna sågen syns endast en svag upphöjning. Hållplatsområdet har formen av en öppen plats, och kallas av ortsbefolkningen också för Kyrkogården, men ingen tycks veta varför.

Km 16 Nu blir det något lättare att köra. Mittsträngen av gräs är obetydlig, i-bland saknas den helt. Snart skymtar vi åter vatten. Vi glider in i en lång högersväng och får syn på en ny damm. Här är ändstationen Virå, med Virå såg. Stationshuset är numera bostad och helt ombyggt. Det ligger i en brant sluttning. Banan är utgrävd i sluttningen och slutar tvärt mot en jordkällare. Även här fanns lokstall och vändskiva, och vissa små rester kan ännu skönjas. Nedanför stationen, vid vattenbrynet, gick ett stickspår till sågen. Av den senare återstår endast cementgrunderna mitt ute i den vilt forsande Virån. Sågen var en gång en stor anläggning och hade ett eget internt spårssystem med trallor ut till brädgården på andra sidan ån.

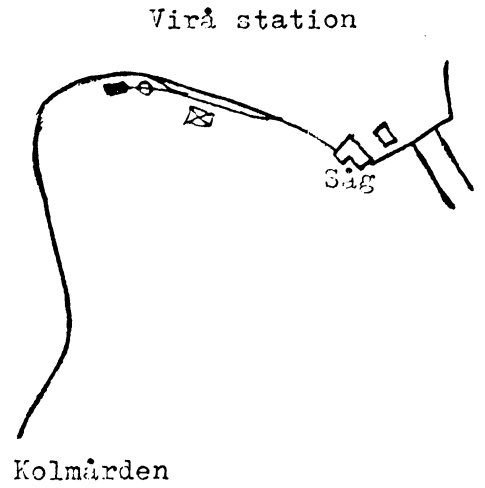
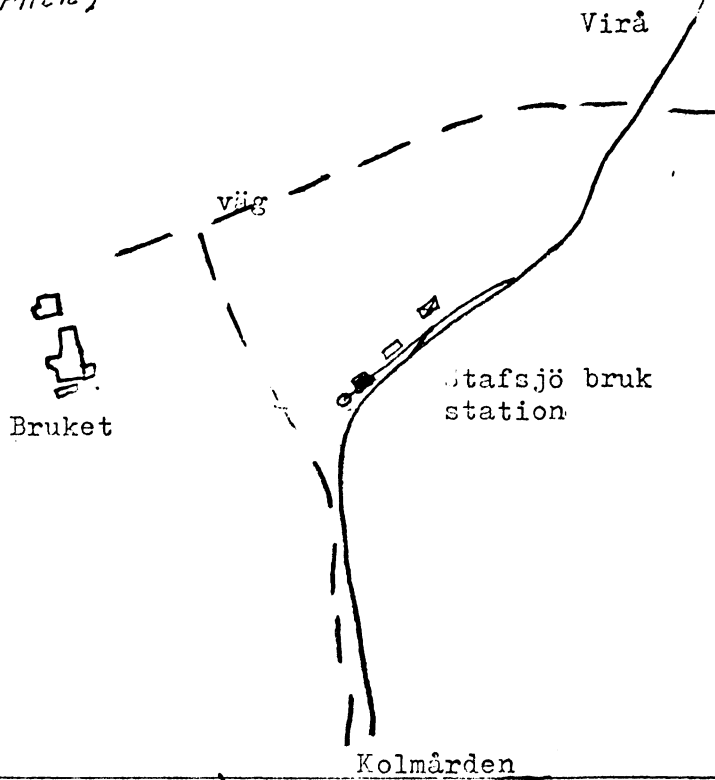
oooooooo000000oooooooo

BW

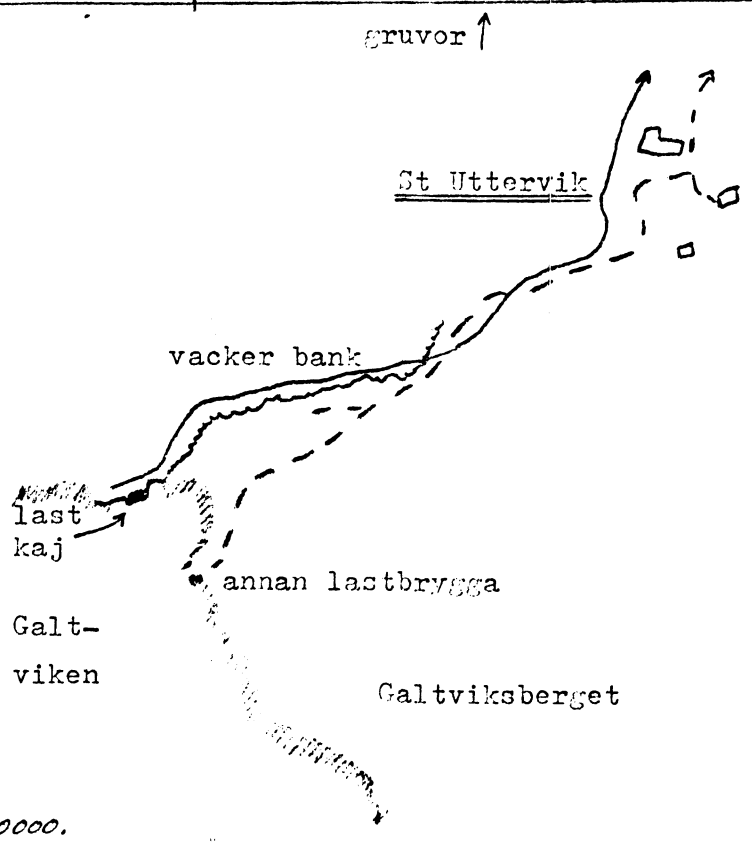
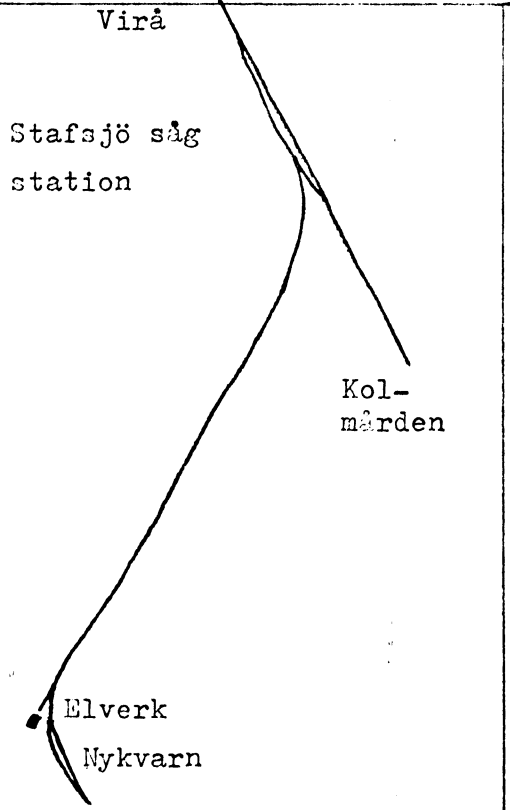
Berörda kartblad: Generalstabskartan 56 NORRKÖPING (uppmätt 1927)
Topografiska kartan 9G KATRINEHOLM SO (Uppmätt 1960)
Ekonomiska kartan inom 9G: Og, 1g, 1h, 2h och 3h (1940-talet)



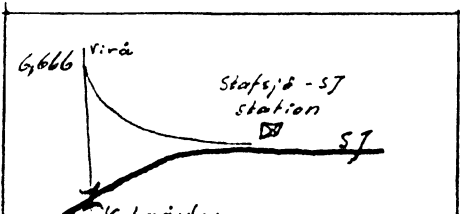
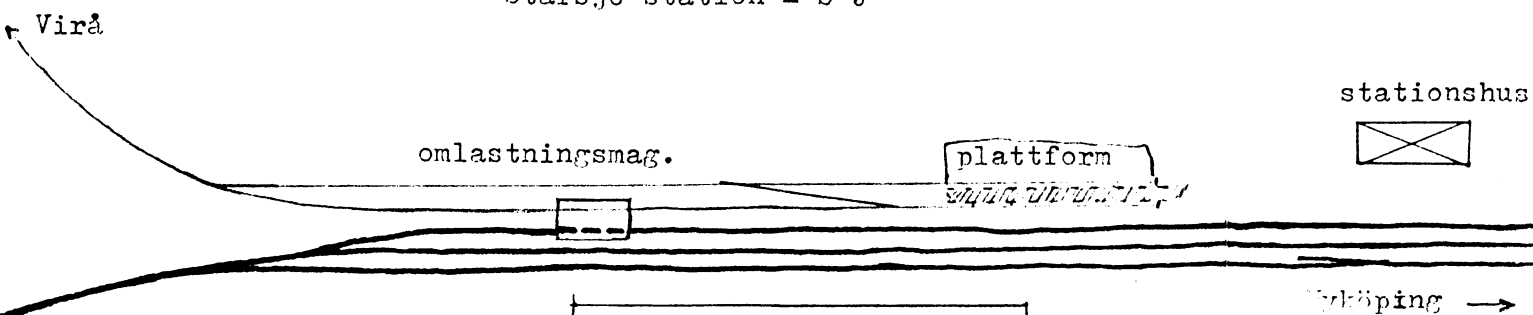
741216 J=

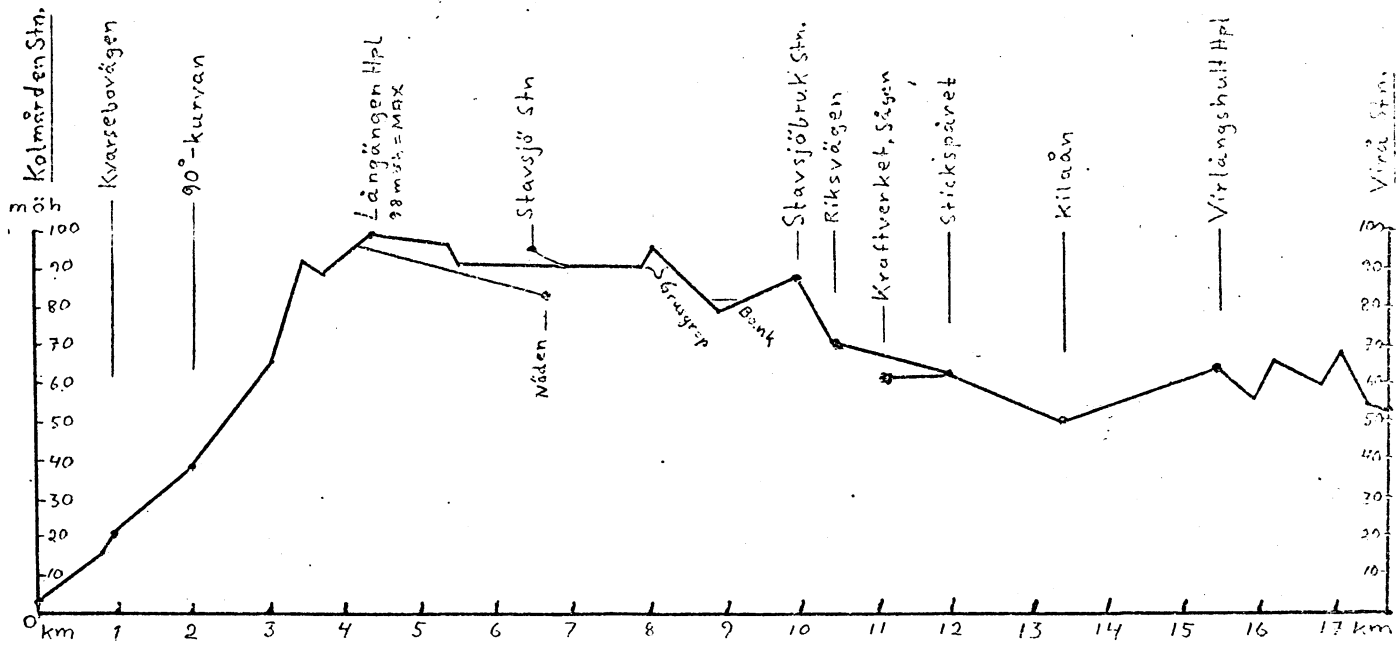


Stala 1:10000



Stafsjö station = S J





STAFSJÖ JERNVÄG - Höjdkurva

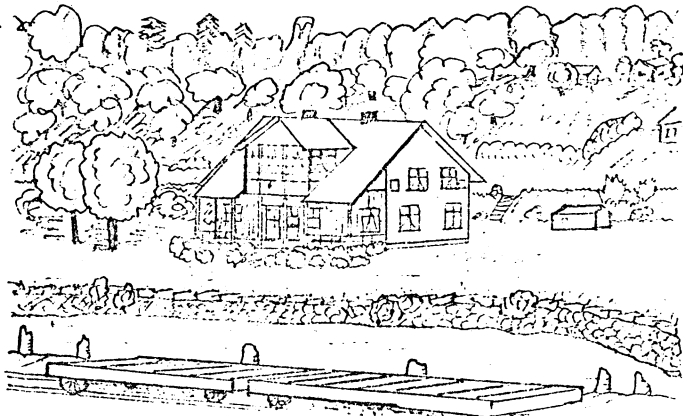
Längd/höjdförhållande: 1/20

Källa: Generalstabsblad 1960, 1927.

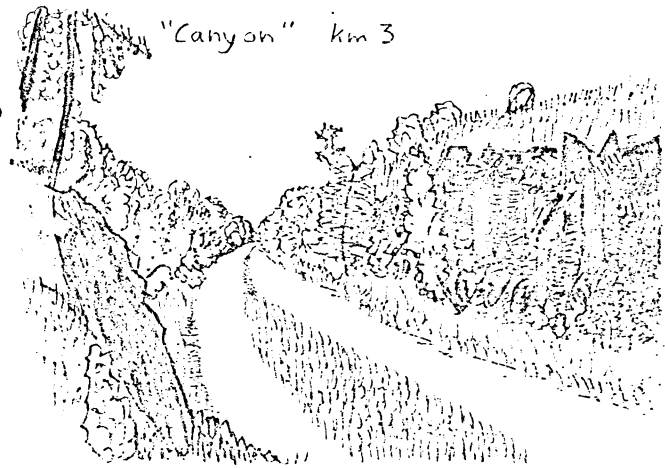
TÅGPOSTEN 5/72

BW

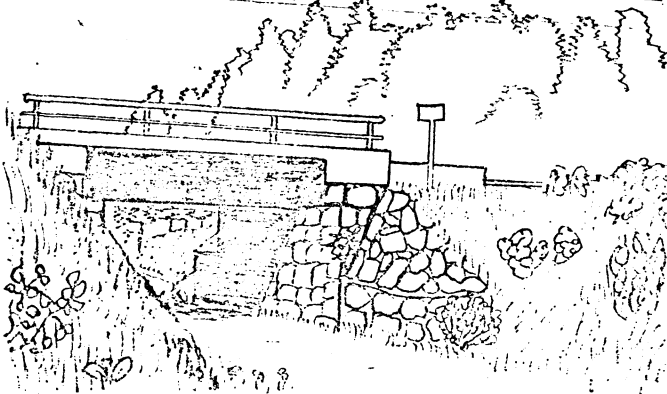
Kolmårdens Station från bryggan km 0



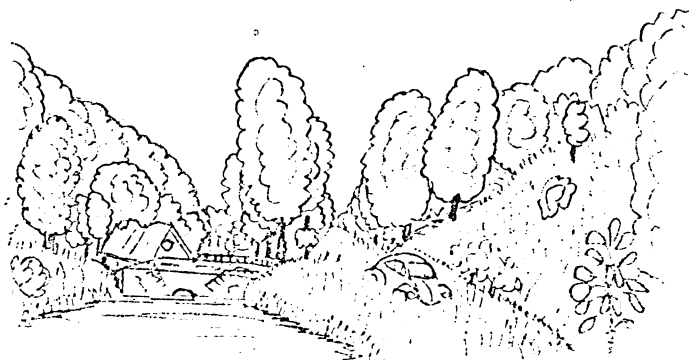
"Canyon" km 3



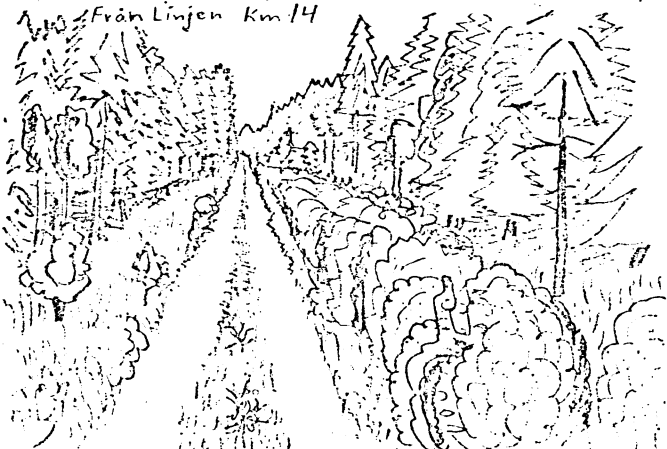
Underfarten vid Stavsjö km 7



Sticksparrets ände km 12 + 0.8



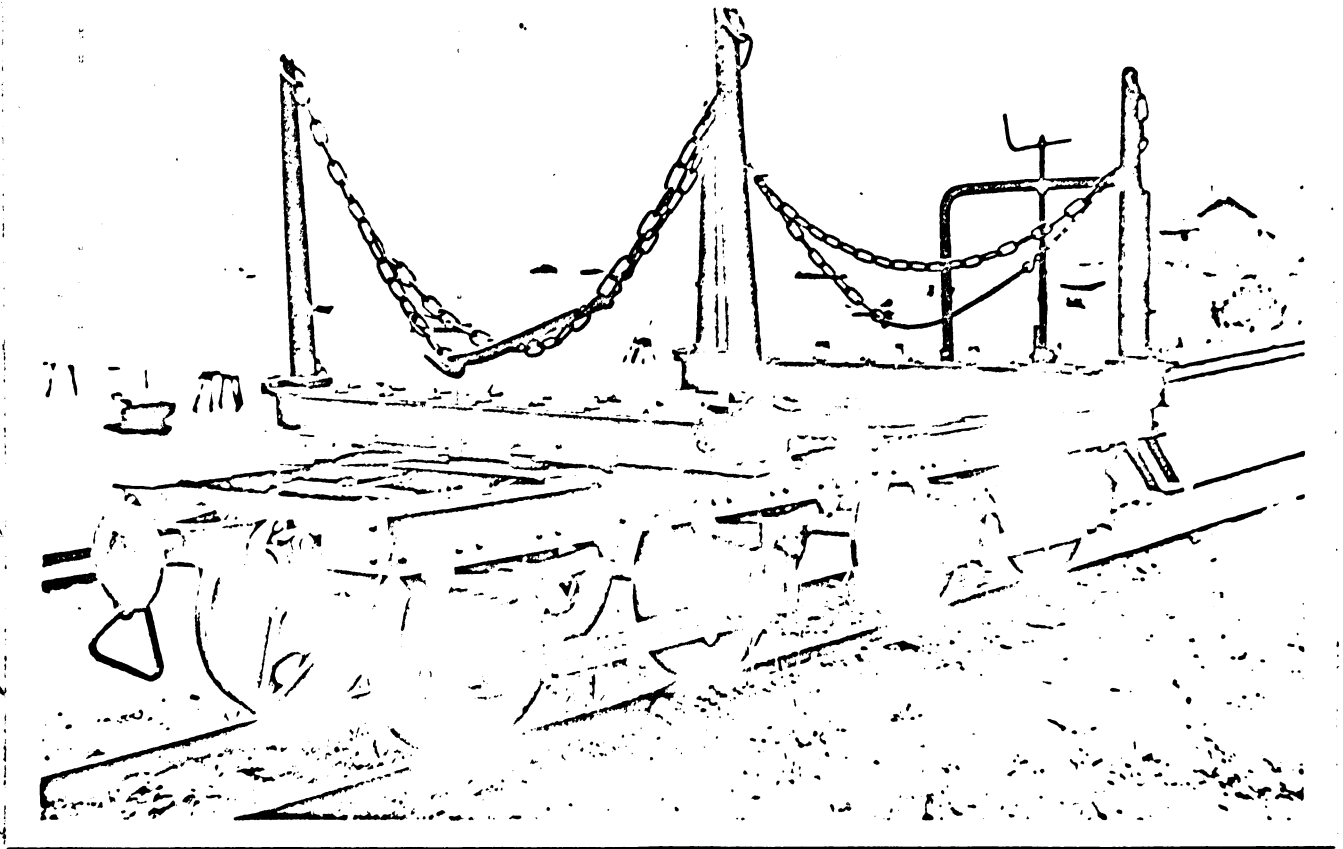
Från Linjen km 14



Virå Station km 17,3



BW



Stafsjö Järnvägs vagnar litt Ao (NNo) numris 40 - 54 och 55 - 64.

Tillverkare Orrenstein unt Koppel i Berlin

Tillverkningsår 1914 för nr 40 - 54 och år 1925 för nr 55 - 64.

Teckniska data:	Nr 40 - 54	nr 55 - 64
Egenvikt	2,3 ton	2,75 ton
Lastar	10,0 (18,0)	10,0 "
Axelavstånd:		
	mellan boggiecentra se anm	se anm
	" boggieaxlarna 1000 (930)	1000 m.m.

Anm. Avståndet mellan boggiecentra anges vara 2500 m.m. om den vid leveransen medföljande kopplingen användes, dock visade det sig, att järnvägen använde sig av egna längre koppel eller också låstes lasten ordentligt vid boggierna utan någon koppelstäng mellan boggierna.

Besiktningsmännen avgav anm mot detta senare föraringssätt år 1924.

Stafsjö J



ÅNGLOKEN

<u>Nr</u>	<u>Tillv.</u>		<u>Nr/År</u>		<u>Nr</u>	<u>Tillv.</u>		<u>Nr/År</u>	
1	Motala	1B1	271/1901	"STAFSJÖ"	2	Motala	1B1	272/1901	"VIRÅ"
2	O&K	D	9129/1920		3	O&K	1C1	7767/1914	"KOLMÅRDEN"

MOTORVAGN

Stafsjö J verkst. 1926

Ombyggd från äldre tysk landsvägsbuss.

Vid banans anläggande hyrdes från KLJ loket nr.4 "PYSEN" åren 1900 och 1901. År 1936 inköptes loket O&K 9129 från AOJ där loket haft nr.3. Vid banans nedläggande såldes lok nr.1 "STAFSJÖ" till skrot år 1941. Lok nr.2 "VIRÅ" såldes år 1918 till Ballingen i nordnorge, varifrån det år 1965 skänktes till ÖSlJ, där det nu går i trafik på deras bana. Det från AOJ inköpta loket såldes år 1940 till Höganäs-Billesholms AB där det ombyggdes till spårvidd 760 mm. och fick nummer 12. Lok nr.3 såldes till MJ och fick där nummer 5.

PERSON- & GODSVAGNAR

<u>Nr</u>	<u>Litt.</u>	<u>Tillv./År</u>
1	Go	Vabis 1901
2	BCo	Vabis 1902
3	BCo	Kosta Gjuteri och MV. 1903
1 - 9	U(Nn)	Kosta Gjuteri och MV. 1901
10 - 18	N	Kosta Gjuteri och MV. 1901
19 - 21	U	Stafsjö MV. 1901
22 - 24	U	Stafsjö MV. 1902
25,26		
27 - 32	No	A Koppel 1901
33 - 39	Nn	Kosta Gjuteri och MV. 1903
40 - 54	A	O&K 1914
55 - 64	A	O&K 1925

Vagnarna nr. 20-22 ombyggdes till sommarvagnar, för att tillgodose den ökade persontrafiken. Nr. 20 ombyggdes senare till littera G.

När trafiken nedlades försåldes den rullande materialen bl.a. till Perstorp och Eds Bruk, varifrån de köpts av ÖSlJ och OBJ för deras museibanor. Således har ÖSlJ i sin vagnpark underrede från BCo3 och hela vagnen BCo2. Dessutom finnes vagnarna G 20, CU 21, U 24, A 43 samt en oidentifierad A-vagn, Vagnskorgen från Go 1 och ett timmerboggiepar. Vid OBJ finnes fyra st. boggievagnar, varav tre går som personvagnar vid deras bana.

Åke Jansson

Begränsad SJ-service

Fröken Persson skulle åka till Stockholm för att hälsa på släktingar. Hon löste en sovvagnsbiljett men frågade mannen i luckan:

— Säg, det finns väl inga herrar i min sovkupé?

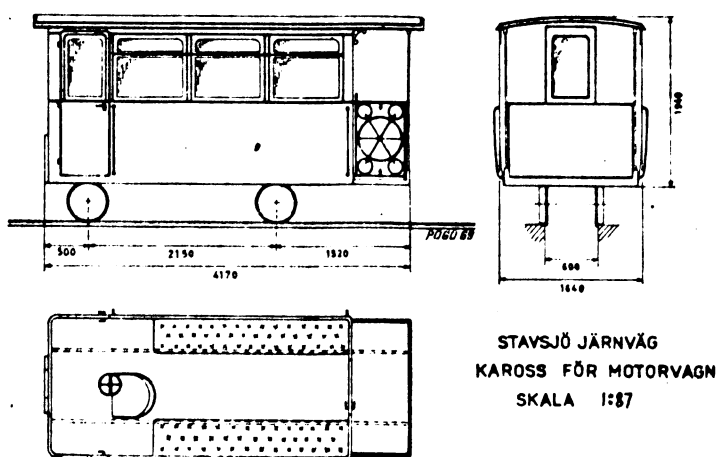
— Nej, damen, svarade han artigt. Man kan inte få allt för det priset.



Järnvägare

Förstaklassarna i en västgötasmåskola fick sig till livs hur svårt och besvärligt det var för den förlorade sonen. En av eleverna — Pelle var ättling till en stationskarl. Eftersom det var i den gamla tiden då statens löner var säkra men dåliga hade Pelles far — SJ-anställd — då och då klämt en klagolåt om de dåliga lönerna.

Pelle vinkade och frågade — Fröken, fröken, var arbetade han, vid järnvägen mánne?



Under mitten av år 1924 inköpte järnvägsbolaget en begagnad tysk lastbil som man avsåg att ombygga till motorvagn, för att därigenom avlasta loktågen den resande allmänheten under vardagarna.

Ritningarna till denna motorvagn utfördes liksom ombyggnaden av Stafsjö ABs verkstad, och hela kostnaden för den färdiga motorvagnen beräknades till omkr 4000 kronor.

Diverse data:

Tillverkad i Tyskland omkr	1921
motoreffekt	35 hkr
egenvikt	2,2 ton
tjänstevikt	2,9 "
sittplatser	12 st
last av mindre gods	2,0 ton
golvyta	6,4 kvm
största hastighet	30 km/tim

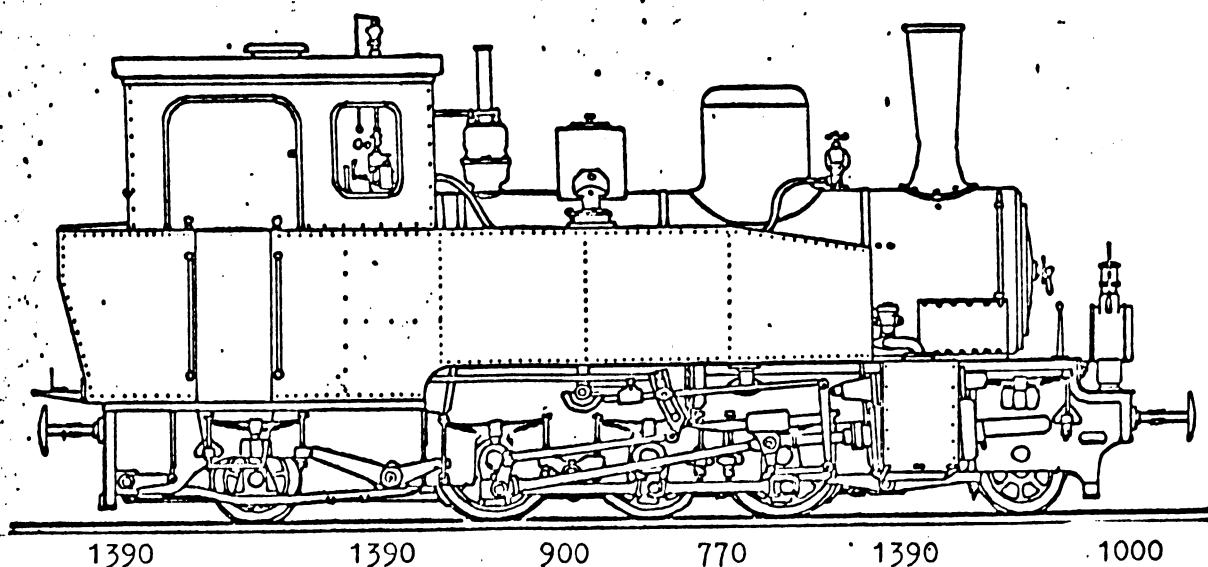
Insatt i trafik den 1 mars 1925

Slopad den 1 febr 1933

Såld " 1 april 1941

Hjuldiameter 600 m.m.

Slafsjö Järnvägs lok 3.

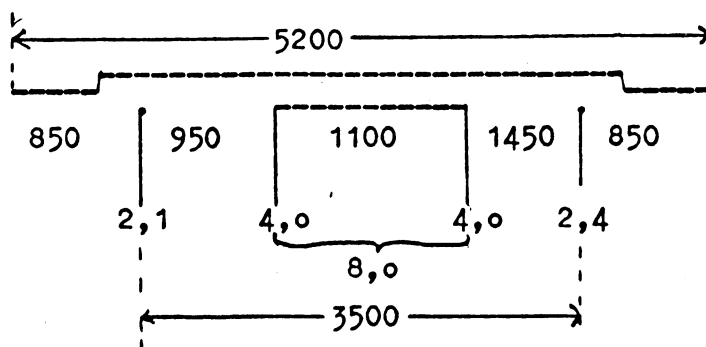


Tillverkare Orrenstein unt Koppel Berlin

Tillverkningsnummer	7767	Eldyta: totalt	kvm	28,5
Tillverkningsår	1914	Rostyta	"	0,5
Axelföljd	1'0" 1	Ångtryck	kg/kvcm	12
Cylinderdiameter	mm 250	Kolförråd	kg	990
Slaglängd	" 350	Vattenförråd	"	1700
Hjuldiameter	" 700	Dragkraft	"	2260
Löphjuldiameter	" 500	Axlarna 1, 3 och 5 förskjutbara		
Hjulbas - fast	" 1670			
" - total	" 4450			
Längd över buffertbalk	mm 6040			
" " buffertar	" 6840			
Axeltryck: axel I	ton 2,0			
" II	" 4,0			
" III	" 4,0			
" IV	" 4,0			
" V	" 2,0			
Tjänstevikt	" 16,0			
Adhessionsvikt	" 12,0			
Egenvikt	" 13,21			

Stafsjö Järnvägs lok nr 1 och 2.

Diagram



Tillverkare Motala Nya Verkstads AB

Tillverkningsnummer lok 1 271 och lok 2 272

Tillverkningsår 1901

Axelföljd		1 B. 1	
Cylinderdiameter	m.m.	190	
Slaglängd	" "	280	
Hjuldiameter	" " driv	600	
"	" " löp	600	
Hjulbas	" "	3500	
Längd över buffertarna	m.m.	5200	
" " buffertbalk	" "	4145	
Eldyta -totalt	kvm	23,56	
Rostyta	"	0,54	- lok 2 från 1917 0,536 kvm
Antal tuber	st	76	
Tubernas diameter	m.m.	40	- lok 2 från 1915 = 41 m.m.
Ångtryck	kg/kvcm	12	
Kolförråd	kg	300	
Vattenförråd	liter	1000	
Dragkraft	kg	1300	
Vikt i tjänst	"	12500	
Adhessionsvikt	"	8000	
Egenvikt	"	11130	
Största hastighet	km/tim	40	

D E N G R Å R Ö K E N

=====

Ett par timmar vandrar jag omkring i Virå gamla järnbruk, blir av gästfria människor inbjuden i herrgården och får ett par vänliga men rätt hårdhänta knuffar av baggarna i den förvuxna bruksparken. Det vilar något av törnrosadömn över det för länge sen nerlagda bruket med den idylliska brukshandeln, full av en lanthandels fångslände ting och odefinierbara doft, den fina italienska bågbron över den drömskt rinnande Virån och det mångsekelgamla vattenhjulet, där svarta skalbaggar hjälper tidens tand med sina gångar och hål. Bruket ligger på sidan om allfartsvägen, och det avskilda läget har satt en prägel av rogivande meditation åt det lilla samhället. Har man nyss lämnat den brusande och hetsande trafiken på E 4-an, är Virå Bruk en ljuvlig oas, en nervlugnande fristad.

En dryg kilometer längre bort låg Virå såg. Den revs för en tid sen. Här gapar nu nakna husgrunder, murkna tomtstockar, rostiga remskivor, järnskrot, små berg av sågspån och bark. En invandrande buskvegetation är visserligen på god väg att dölja de fulaste såren, men än så länge ger sågplatsen ett beklämmande intryck av slocknat och utkastat liv.

Här började en gång den ryktbara nunnebanan, en smalspårig järnväg som tack vare Selma Lagerlöfs bok om Nils Holgersson blivit känd världen över.

Jag sitter och vilar på en murken stock just vid nunnebanans början. Under mig, mitt i sågdammen, ligger sorteringsbryggorna kvar och lockar till ett bad i försommarns första värmebölja.

Det är tre år sen sågen revs. Nu är det bara nunnebanans långa banvall som minner om det stora nunnekriget :

- Rösterna kommer från nunnebanans gamla järnvägsstation. I ett fönster i stationsinspektorens gamla våning sitter Börje Aspgren och berättar spridda drag ur nunnebanans tillkomst.

- Nunnefjäriln exploderade här i Virå under 1800-talets sista år, fortsätter Börje Aspgren. Larverna gick till i oerhörda massor. Fjärilns vingfladder blev till en grå rök som svepte in hela viråskogen i ett grått, dimligt töcken.

Våren efter kläcktes otaliga larver. De gav sej på granbarren. Gran efter gran blev kaläten, en del tallar fick också en släng av slevan. I ett huj var stora områden kalätta. Träden blev röda. Sen dog de. Det blev spöklikt, riktigt hemskt, säger de som minns eländet.

Skogen måste huggas ner. Mest var det skog som tillhörde Stafsjö Bruk. 3 000 hektar förstördes och måste kalhuggas. 1899 års riksdag anslog 175 000 kronor till att bekämpa nunnans framfart.

För att kunna sälja timret efter dessa hundratusentals döda träd måste man forsla ner det till Bråviken för utskeppning. Den gamla kärrvägen, Kustvägen vet du, som man tidigare forslat ner järnet på, förslog inte alls. Man funderade hit och dit. Till sist byggdes en smalspårig järnväg de nära två milen till kusten.

Den fick namnet nunnebanan. Den kallas så än i dag. Och den började just här.

Följ nunnebanan ner till kusten ! Bitvis har man gjort skogsbilväg av den, bitvis är den halvt igenvuxen och mycket vacker. Där finns lind och ek och hassel, där finns älg, rådjur och kronhjort, harar och ekorrar. Och vår Kolmårds alla fåglar !

Ränseln åker på igen. Och snart rör stövlarna upp vägdammen till små moln, liksom en erinran om den gamla grå röken - att denna första kilometer skilja nunnebanan från en modern skogsbilväg är ej lätt. Men mesar lockar, bivråken lyfter motvilligt från inägans ladutak, älgen blåser i täta buskage. Och tillsammans med mossarnas ängsull, hjortronblom och starka skvatramlukt blir det ändå en vandring, fylld med harskutt, fågelvingar och oförfalskad skogsdoft.

Efter en knapp halvtimmes vandring når jag en korsväg med fem utgående vägar, ett torg mitt i kolmårdsskogen. Platsen kallas för Kyrkogårdsskogen, ingen tycks dock ha en aning om hur namnet uppstått.

Jag vilar på en blommande lingontuva. Inget bilsurr stör, ingen oljelukt sticker i näsan. Allt jag hör är trollsländans svaga vingrassel.

Då kommer en ny röst mot mig, långt i fjärran. Den ökar i styrka, jag känner igen den. Den tillhör ståtliga och vithåriga Gunnar Eriksson, en gammal arborrare på Stafsjö Bruk. Han berättar:

- Inte långt härifrån ligger Sandstumon. Där fanns före nunnekriget en o-herrans stor tall. Den var så grov, sa man, att det behövdes tio man för att ta om den. Jaja, det där var väl en smula överdrift, kanske.

Konsul Enhörning var chef i Stafsjö och Virå på den tiden, och den här stortallen var hans ögonsten. Så fort det kom utlänningar på besök, och det var ofta nog, drog konsulen bums i väg till stortallen. Den var något att visa den .

Man gjorde allt för att skydda stortallen mot nunnelarverna. Man röjde runt om. Och så gjorde man en bred barkrand i tallen och smetade på ett tjockt tjärklister, ett sorts lim. När larverna nådde limranden, kom de inte längre.

Såna där limränder strök man på tusentals träd. Man gjorde långa gator av limstrukna träd och sökte på det sättet stoppa larvernas framfart. Men det var svårt. Hade inte larverna dragit på sig en pest som gjorde att de klättrade högst upp i trädskronorna och svält ihjäl, hade väl hela stora Kolmården blivit uppäten.

Stortallen klarade man för nunnelarvernas angrepp. Men den blev ensam, det blev för glest omkring den. Och en dag blåste den omkull. En bit av rotstocken fanns i många år uppställd utanför herrgården i Virå. Men nu är också den borta.

Det fanns också en annan stortall här på stavsjöskogarna. Den innehöll 101 kubikfot. I början av första världskriget sålde Stafsjö Bruk stora avverkningar till Kramfors bolag däruppe i Ångermanland. Man körde virket ner till Bråviken och flottade det sen den långa vägen till Kramfors.

När man skulle fälla den här tallen, fanns det ingen stocksåg som räckte till. Man måste låna en från Kramfors. En som fyra man måste hålla i. Kan en förstå :

Gammelmansrösten dör bort för en stund, liksom för att hämta sig. När den kommer åter, har den en ungdomlig spänst.

- Jag var femton år då nunnan kom. Dagsförtjänsten var låg, det var hårda tider. En duktig arbetskarl hade 1:50 om dan. Men då nunnan kom, blev det en massa extraarbete. Skogen måste avverkas, järnväg skulle byggas. Själv var jag med och strök tyskklistor på tallarna. Det blev brist på folk. Och dagpenningen steg dubbelt. Kan en förstå :

Den där nunnefjäriln var finurlig. På hösten la han sina ägg under barkflagorna på granens norrsida. När våren kom, kläcktes äggen och larverna började äta av barren. De vandrade omkring i skogen och när ett träd var kalätet, släppte de ner sig på marken med hjälp av en tunn tråd. Sen stack de upp längs en ny granstam och gav sej på barren. Och åt och åt tills trädet var kallt. Men fanns där en limring, fastna larven och dog.

Det där limmet togs från Tyskland i väldiga massor. Elakt folk påstod att det året förut legat en tysk ångare nere vid Sandvikens brygga, som släppte ut massor av nunnefjärilar. Och att det var samma tyska ångare som sen forslade dit tusentals kaggar med lim :

Allt lim gick ju inte åt. Ännu femton, tjugo år efteråt fanns det nån kagge kvar. Limmet användes som vagnssmörja, och det berättas att Kolmårdens kärror gick gnisselfritt - ända tills bilarna kom :

Rösten tonar bort och jag fortsätter min vandring längs nunnebanan. Bitvis är den nästan igenvuxen. Där är den mest intressant - där håller djuren gärna till.

En högbent fjolårsälg exponerar sig fint i motljuset ute på en inäga. Jag gör kameran färdig och smyger i buskarna för att få en lämplig bildvinkel.

Då studsar en råget upp ur grönskan, bara ett par meter från mig. Hennes buk putar åt alla håll, kanske hade hon tänkt föda just här, i högt gräs och tät skugga. I klumpiga, studsande språng far hon ut över inägan.

Älgen blir misstänksam. Den klippar med öronen, jag får en forskande blick. Och trots motvind kastar den om, in mot skogen, tveksam och en smula virrig, tills den sluts i riset.

Vid torpet Kråkvasken gick nunnebanan mitt över de uppodlade markerna. Numera är den riven och igenplöjd. Men över Stavsjöbäcken finns ett landfäste kvar, som skjuter upp flera meter.

Enbart nunnebanans anläggning var efter dåtida förhållanden ett stort företag. Och när jag sträcker ut mig i gröngräset invid landfästet, lurar jag till en stund, innan mygg och flugor blir alltför svåra. I drömmen ser jag då rallarna komma dragande i slokhatt och storväst från skilda håll, jag hör deras råa prat, mustiga svordomar och vilda lördagsnöjen. De kallades för bus och ortsbefolkningen sökte dra sig från dem. Men flickorna, de kunde inte.

En och annan minns man alltjämt. Där kom den urstarke Rasken knallande efter banan med ett stort träämbar brännvin. I ämbaret hade han en rejäl skopa. Så fort han mötte nån, var han galant och bjöd på en skopa. En rågad skopa.

Plötsligt mötte han baningeniören. För Rask var alla lika. Han frågade hövligt men en smula påträngande om han fick bjuda på en skopa.

- Fina grejer, chefen. Nästan rent :

- Nähäij, svarade ingenjören med dånande basröst, jag nyttjar inte sprit. Inte i arbetet :

- Va nu rå : svarade Rasken högeligen förundrad. Har de där`a ideérna komme idag dom :

Ingenjörn sökte slingra sig. Det anstod inte en baningenjör att dricka ^{III} med en rallare. Och förresten, hur kom det sig att Rasken strosade omkring med ett helt ämbar brännvin mitt på arbetsdan ?

Men hans ögon vandrade allt tätare till skopan, det stora ämbaret.

Rasken såg och förstod. Han visste. Och så hämtade han andan och skrek, så det hördes kilometervitt ut över stavsjöskogarna:

- Jag ska säga ingenjörn, att den jag bjuder på en skopa brännvin och inte tar den, han brukar jag, djävlar anamma, ge förbannat mycket stryk !

Hjärtinnerligt glad inför hotet tog baningenjören en stor skopa och drack den i botten. Sen fortsatte han sin inspektionsfärd på vinglig stråt, vän och bror med det minsta lilla kryp.

Där var också "eldfångaren" Berg, han som var så urstyv att dikta visor. Ord och rim bara rann ur honom, åtminstone när han var på det humöret. En visa skrev han om nunnekriget, en annan om banbygget. Båda var långa och berättade i detalj om arbetets art. Visan om banbygget började så här:

Här samlas folk från alla trakter
och sprides kring uti alla schakter,
vi får nu järnväg uppå vår ort -
sen kan vi åka, fort, så fort !

Efter nån timme korsar jag den gamla Kungsvägen. Här är nunnebanan åter en ofta anlita skogsbilväg med kilometerlånga raksträckor.

Söder om E 4-an blir den halvt igenvuxen. Den är nu en ljuvlig promenadstig ända ner till järnvägslinjen Nyköping-Norrköping, omsluten av tät grönska, ibland sprängd genom massiva urberg, ibland upplyftad på tio, femton meter höga bankar. Här finns också en och annan sliper kvar. I denna täta lövtunnel är fågelkören stor och stark, även om koltrastens sång är den förhärskande. Så är det överallt i denna stora, svarta skog. Koltrasten är än så länge en ren skogsfågel, som mera tillfälligtvis tycks gästa täppor och trädgårdar. Kolmård och koltrast hör ihop.

På kvällen sitter jag hos åttiofemåriga Henning Andersson, en pigg och minnesgod stavsjöbo som bor ensam i sin stuga och själv sköter allt, från vedhuggning och snöskottning till matlagning och städning. Henning Andersson tjänstgjorde som banvakt, bromsare och konduktör på nunnebanan, och han berättar om ångloket "Pysen", som brukades under rallartiden. En dag hade tågpersonalen och en del rallare köpt två stora backar öl nere i Sandviken, som var nunnebanans ändstation. Under uppfärden drack man så tappert, att "Pysen" spårade ur. Men starka rallarnävar lyfte kvickt upp loket på spåret igen. Ryktet om urspårningen flög dock på snabba vingar till banbyggets chef, ingenjör Browall. Och när tåget så småningom anlände till Stavsjö, stod Browall vid stationshuset och frågade i barsk ton om tågpersonalen verkligen köpt sådan mängd öl, som skvallret förtalte.

- Jojomen, svarade tågets konduktör, men ölet är tyvärr slut. Så vi har inget att bjuda ingenjörn på !

När den egentliga trafiken kom i gång, fick man loken "Stava" och "Virå". Förare på "Virå" var Karl Möller, en pigg och glad och av alla omtyckt människa. Men han var också glad i flaskan och tog sig gärna ett glas. När han skulle starta efter uppehållen i Virå, Stavsjö eller Sandviken, gav han loket en bastant klapp och lullade kärleksfullt:

- Nu, lilla Vira, ska vi fortsätta igen !

Loket "Virå" är alltjämt i bruk. Det trafikerar nu sträckan Läggesta-Mariestad efter att tidigare ha varit knutet till A/S Björkåsens Gruber väster om Narvik i Nordnorge.

Det nunneskadade timret kördes fram här och var längs banans diken. Det var tungt och grovt och lastningen för hand var ett omänskligt hårt arbete, särskilt som den på grund av tågmöten måste klaras på viss tid. Tågsätten hade i allmänhet sju, åtta vagnar. Lastkarlarna blev genomvåta av svett, och vintertid frös kläderna till ett styvt pansar av is.

- Uj, uj, uj, säger Henning Andersson, det var hårt !

Nunnebanan byggdes för timmerforsling. Men den åtog sig även persontrafik. De första åren fanns dock inte biljetter - folk åkte då på en vanlig fraktgods-sedel. Det gick bra det med.

Sommaren 1939 revs nunnebanan, just innan krig och stora fraktsvårigheter satte in. och nu, i våra dagar med ständigt ökat kolmårdsintresse, hade nunnebanan med sin 60 centimeters spårvidd och små tuffande ånglok varit en attraktion, som lockat tusende turister.

- Den revs ett år för tidigt, slutar den gamla banvakten och tittar ut genom köksfönstret. Och där, bara ett par meter bort, sitter en stor och präktig hare och äter av gräsmattans läckerheter. Den har blivit nästan tam de sista

veckorna. När Andersson öppnar fönstret och börjar prata med sin skyddsling, IIII
Sätter den sig upp, klipper med öronen och rycker sällskapligt i det tunna nos-
skinnet. Men så får den se ett par främmande ögon mellan fönsterkarmens prunkan-
de blomster. Då tar den ett långt skutt över närmsta krusbärsbuske, från vars
kant de långa öronen och de stora och runda och svarta ögonen nyfiket kikar fram.

Björn Waldenström/Åke Jannesson

nr 101. Inspektör *Chrström*
Månadsbiljett. Stafsjö Järnväg.

Kl. *11*

Gäller endast för månad och person som är
å biljetten angiven, användes biljetten av annan
person är den förverkad och skall av konduktören
genast tillvaratagas, antecknas och insändas.

Pris *10*

nr 139. Inspektör *Chrström*
Månadsbiljett. Stafsjö Järnväg.

Kl.

Gäller endast för månad och person som är
å biljetten angiven, användes biljetten av annan
person är den förverkad och skall av konduktören
genast tillvaratagas, antecknas och insändas.

Pris *20*

nr 148. *Egmont Lundkvist*
Månadsbiljett. Stafsjö Järnväg.

Kl. *H*

Gäller endast för månad och person som är
å biljetten angiven, användes biljetten av annan
person är den förverkad och skall av konduktören
genast tillvaratagas, antecknas och insändas.

Pris *5*

Åke Jönsson

Nattåg

En resenär med nattåget till
Malmö bad konduktören att bli
väckt i Alvesta och påpekade att
han var synnerligen svärväckt.
Atta timmar senare står han ra-
sande på Malmö Central och skäl-
ler ut konduktören.

Denne tröstas av en kollega:

— Fasligt vad den var argsint!
— Ja, svarade konduktören,
men da skulle du hört den jag
satte av i Alvesta!

Svetsad katt

Spärsvetsare Persson höll
smyg på att tillverka en ljusstake
i form av en katt för eget bruk.
En dag kom banmästaren och
övertäckade honom när han höll
på med sitt extraknäck, och frå-
gade spydigt om katten jamat än.

— Nej, men när jag doppar
den i vatten, så fräser den!

Slut med det!

Rallar-Kalle delger arbetslaget
sina närmaste framtidsplaner:

— I nästa vecka ska jag fara
till Gällivare och gifta mig med
min gamla flamma. Vi har gått
och varit vänner i över trettio år,
så nu får det allt vara slut med
det!

Inte så farligt

En man sitter i en andraklass-
kupé på norrgående tåg da dör-
ren plötsligt rycks upp och en
maskerad man pekar med en
pistol och säger: — Hit med peng-
arna!

— Jag har inte ett öre, sa man-
nen och såg livrädd ut.

— Varför är du så rädd? fråga-
de den maskerade.

— Jag trodde det var konduk-
tören, jag har nämligen inte nå-
gon biljett heller!

H.V. 75

Efter stormen kommer storken.
Ett malmtåg, som varje natt
skramlade igenom en gruvby i
Skottland, visade sig på sin tid
vara ytterst befrämjande på nati-
viteten i det lilla samhället.
I Ljungby i Småland anar man
ett liknande samband mellan
stormnätter i kombination med
strömvabrott och en just nu allde-
les överfylld BB-avdelning på
lasaruttet.

D.N. 7/3-75

Aktie Bolaget

S t a f s j ö J ä r n v ä g .

"Nunnebanan"

I slutet av 1890-talet började skogarna i trakterna av Kila, Björkviks och till dessa angränsande socknar, att förändras på ett ganska egendomligt sätt fast det var under barrträdens egentliga växtperiod. Träden började fälla barr, och kom senare att stå helt nakna så som fornta träd brukar göra. Det var främst granen som drabbades av detta fenomen, och först förstod man inte riktigt vad som orsakade detta förhållande. Undersökningar igångsattes för att få fram orsaken, och då fann man en del larver tillhörande Nunnesläktet. Nunnefjärilens larver lever uteslutande på barr från gran, men kan även angripa andra träd. Genom diverse sonderingar i andra länder, där angrepp av larverna förekommit, erhöill man så en uppgift om, att enda sättet för utrotning av nunnan var total nedhuggning av all skog i området, samt därtill den närmaste skogen i angreppets utkant.

När så stora mängder med timmer nu skulle avverkas, så uppstod frågan på vilket sätt och vart allt timret skulle föras till avsalu, så att man kunde erhålla någorlunda drägligt pris för detta. Man ansåg det hopplösa att avyttra så stora mängder inom den glest befolkade bygden eller dess granskap. Kvar stod enbart tanken om utforsling till någon av Bråvikens seglingsbara lastageplatser, men vägen dit var lång och mycket dålig, om nu ens vägar fanns.

Mot denna bakgrund så väcktes på Stafsjö ABs bolagsstämma 1899 ett förslag om anläggandet av en järnväg genom de nunnedrabbade områdena och ner till Sandvikens lastageplats, som ansågs vara den mest gynnsamma för större båtar att angöra.

Samtidigt som förslaget om järnvägen upptogs på Stafsjö ABs bolagsstämma, så hade vissa sonderingar angående byggnadsförslag samt andra anordningar redan inletts av en utav förslagsställarna. Men då ingen enighet kunde erhållas i bolagsstyrelsen, så infordrades anbud på hela den tilltänkta järnvägsanläggningen. Dessa äro tre till antalet och daterade under sept månad 1899, vari anges, att hela anläggningen skulle drivas med elektrisk kraft och att spårvidden skulle vara 0,600 meter. Då några plan- eller profilritningar ej medföljde anbudet, så överlämnades detta åt SJs Ing Henry Browall i Norrköping, som redan under november månad kunde presentera sitt förslag. Ett kostnadsförslag medföljde även dessa handlingar.

På styrelsemötet i början av november 1899, var Stafsjö ABs styrelse delad i två läger, dels för och dels emot den på papperet färdiga järnvägen. När så frågan än en gång lades vilande för nya utredningar, så insändes de förut omtalade handlingarna tillsammans med ansökan om att få anlägga denna bana i enlighet med avgivna förslag. Akten hade undertecknats av vice Konsul G F A Enhörning, Jägmästare G de Browen samt Kaptenen O T Kugelberg.

Koncessionen kom att beviljas den 30 november 1899 av Kungl Maj:t, men efter begärt yttrande av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen (VoV) så fogades flera tillägg som komplement till det bifallna förslaget. Från denna koncession saxar vi därför vissa av de punkter som kan vara av intresse för det historiska skeendet längre fram. Vi finner då, att i enlighet med ett av Henry Browall upprättad, medelst bifogad plan-, profil- och detaljritningar åskådliggjord plan, jemte tillhörande kostnadsförslag anlägga och för allmän godstrafik upplåta järnväg af 0,6 meters spårvidd från Sandvikens lastageplats vid Bråviken öfver Stafsjö till Öfre Virå, med elektriska anordningar enligt bifogadt af firman Arthur Koppel i Bockum derfor uppgjort förslag, samt om rätt dels genom expropriation förvärfva för järnvägsanläggningen erforderlig mark, dels ock att för anläggningen åtnjuta samma skydd, som för dylika anläggningar i allmänhet medgäves.

att enligt den af Henry Browall uppgjorda planen järnvägen skulle utgå från Sandvikens lastageplats vid Bråviken norra strand samt i branta stigningar och skarpa kurvor ledas upp på Kolmårdens platå förbi Stafsjö och Stafsjö såg, dit ett sidospår skulle utläggas, fram till Öfre Virå, beläget

långt från Virå bruk; att jernvägen som skulle få en längd av 18,83 kilometer då ej inberäknat spåret till Stafsjö såg, skulle byggas med skenor af stål, vägande 9 kilogram för meter och med syllar, som skulle få en längd af 1,3 meter och, skradda på två sidor, en tjocklek af 0,125 meter samt skulle utläggas med ett afstånd från hvarandra af högst 0,55 meter, och att största lutningen å banan skulle blifva 33,33 millimeter på metern och minsta krökningsradie 100 meter; att ballasten skulle få en bredd i krönet af 1,6 meter.....

..... att i förslaget upptagits två vägportar öfver vägarne mellan Sandviken och Stafsjö samt mellan Norrköping och Nyköping äfvensom kostnaderna för över- eller undergång af den föreslagna statsbanan från Jerna öfver Nyköping till Norrköping; att vidare föreslagits stationer med mindre vakthus, godsmagasiner och lastkajer vid Sandviken. Stafsjö såg och Öfre Virå, två lokomotivstall, stängsel å båda sidor om banan, telefon och signaler, att kostnaden för jernvägsanläggningen utan rullande materiel och elektriska anordningar af Browall beräknats till 244.890 kronor; samt att enligt det af firman Arthur Koppel uppgjorda förslaget till elektriska anordningar vid Stafsjö bruk skulle anläggas kraftstation för genererande af den elektriska kraften medelst en kompond likströms dynamomaskin af 44 kilowatt vid 550 volts spänning, driven af en 67 hästkrafters stationär lokomobil; att den elektriska kraften skulle från denna station tillföras de å lokomotiven anbragta motorerna medelst kontaktbygel från en 5 meter öfver skenöfverkant upphängd kontaktledning af hårddragen koppartråd, samt att i Koppels förslag upptagits rullande material, bestående af 2 elektriska lokomotiv, 16 bogielastvagnar för timmertransporter deraf 8 med och 8 utan broms, 1 bogielastvagn för transport af andra effekter och 1 resandevagn;.....

.....men under framhållande af att, då jernvägen komme att beröra bebodda orter, jemväl persontrafik borde anordnas å banan, så snart sådant visades vara för orten nödigt eller önskligt (detta säger VoV isin skrivelse till K M:t). styrelsen helst velat förorda användandet av en större spårvidd än den föreslagna.....

Hela anläggningskostnaden för järnvägen skulle enligt den beräkning som Ing Browall angivet belöpa sig på 337.303 kronor, vadan VoV genom tillägg av 2 vaktstugor samt plattformar m.m. vid hållplatserna, denna kostnad beräknades ökad med i runda tal 7000 kronor.

Av VoVs angivelser i sin skrivelse till K M:t hade VoV helst sett denna bana ej blivit byggd, den ringa spårvidden var ej ämnad att skapa goda förutsättningar för en givande trafik, och dessutom tillkomme dyra och tidsödande anordningar när den föreslagna statsbanan Nyköping till Åby komme att byggas, för godsets transporterande över denna bana till statsbanan.

Kanske det inte var så märkligt, om en av klausulerna i koncessionen kom att lyda: "att skenornas vikt skall ökas till 10 kilogram för meter, samt att koncessionshavarna skola vara pliktige att, närhelst VI sådant finne, anskaffa material för persontrafik på banan". Tiden för byggnadsarbetenas påbörjande fastställdes även till den 1 juli 1900 samt skola vara avslutade senast den 1 januari 1902 då banan skall öppnas för trafik. "Derjemte skulle koncessionshavaren till OSS inlämna bevis före den 1 juni 1900, att han, till säkerhet för fullgörandet av sålunda stadgade vilkor för denna koncession, nedsatt i Vårt Statskontor ett belopp av 12000 kronor antingen i kontanta penningar eller i sådana värdepapper, som kunna av OSS godkännas".

Sedan koncessionen beviljats, så diskuterades det nu livligt inom Stafsjö AB hur man skulle klara av, samt på vilket sätt de angivna förpliktelserna skulle utföras. Ånyo förelades ärendet bolagsstämman, som ej kunde lösa ett enhälligt förslag till förverklingen av anläggningen. Uppskov fick begäras och beviljades den 16 juni 1900 varvid tiderna framflyttats till den 1 april 1901 resp 1 juli 1902. Men allt verkade tidsödande, och därför kanske det ej är att förundra sig över, om koncessionsinnehavarna under eftersommaren 1900 utsänder såväl stiftelseurkund som teckningslistor för allmänhetens bidrag. En av dessa listor upptog då redan av stiftarna tecknade 314 aktier, av vilka Konsul Enhörning själv svarade för 280 av dessa. Vid listornas indragande hade inget nytt kapital tillförts urkunden, men detta hindrade inte det nya bolaget - "Aktie Bolaget Stafsjö Järnväg" att konstitueras den 19 nov 1900. Av de som ägde aktier hade man möjlighet till att besätta alla de poster

som behövdes, och vidare fastställdes den bolagsordning som senare skulle komma att gälla. Många andra beslut för banans byggande fälldes även, och de beställningar av rullande material som behövdes.

Sedan K M:t bifallit och stadfäst bolagsordningen föranstaltades om koncessionens överförande på det nya bolaget, och detta beviljades den 25 januari 1901. Vid en förnyad kostnadsberäkning under våren 1901 medan anläggningsarbetena fortgingo som bäst, så fann man, att det förut beräknade slutbudet vida skulle överträffas. Lånet man tagit den 18 april i Norrköpings Enskilda Bank på 150000 kronor skulle ej komma att täcka dessa ökade kostnader vid sidan om aktiekapitalet. Men vid en förnyad diskussion med vissa utomstående personer, så tillfördes bolaget ett nytt aktiekapital av 20000 kr och utgjorde nu 177000 kronor.

Vid samma tidpunkt meddelade så firma Koppel, att de beställda materialerna skulle komma att bli omkr 50 % dyrare än vad som angivits i anbudet. Firman önskade nu få vetskap om bolaget stod fast vid sin beställning, eller några andra planer fanns.

Järnvägsstyrelsen diskuterade nu det uppkomna läget, och ansåg då, att när man från hösten 1900 hade inlånat ett ånglok från Kosta, och detta gick att köra på avfall från redan befintliga sågar, samt då anskaffningskostnaderna även voro lägre, så antogs beslutet om kontraktet med Koppels upplösande samt en beställning av två ånglok vid Motala Nya Verkstads AB. Ångloken beställdes dock först efter det K M:ts resolution ankommit om, att järnvägen jämnväl finge upplåtas för lok framdrivna medelst ångkraft, och den beviljades den 27 sept 1901. Denna resolution anger i 6 punkter vad som skall göras med de båda loken, samt de lok som senare kan komma att trafikera banan, brott mot dessa moment, kan medföra förbud för trafikering medelst ånglok.

Det har dock visat sig att bolaget beställt de båda ångloken vid Motala Verk. långt före det tillståndet för deras användande erhöles. Leveranserna som är angivna till juli/augusti 1901, talar här för sig. Dock fick loken apteras i anledning av den 27 sept angivna momenten, varför de först kunde insättas i arbete efter utgången av 1901.

Banbygget gick snabbt framåt, redan den 18 februari 1902 kunde banan besiktigas första gången. Utlåtandet från besiktningsmännen slutade med följande; " ehuru ej fullt färdig anser vi den kan upplåtas för intern trafik med en största hastighet av 15 km per timma, dock att vid ingången till Kolmårdens station, som än så länge endast är provisorisk, hastigheten skall vara sådan att tåget omedelbart bringas till stopp. Dessutom skall post vakta väggövingen vid km 1 + 800 vid tågens passerande. -Här gällde det vägen Krokek till Kvarsebo - Tunaberg. Vissa försök gjordes under hösten - 1 sept - om linjens öppnande för allmän godstrafik, men efter förnyad besiktning säger VoV bl a. "Att banan ej kunde anses fylla kravet för dessa transporter".

När det gällde Kolmårdens station, så hade planerats en del spår framför den tiltänkta stationsbyggnade samt ut på hambryggan, men därvid hade ej tagits i beaktande de speciella förhållandet som markens höjdskillnader, skulle medföra, när det gällde att bromsa ned hastigheten för tågen. Först när det stod klart, att den beräknade bromssträckan skulle bli avsevärt längre än den som angivits i koncessionen, så begärdes och erhöles den 15 maj 1903 tillstånd att utöka Kolmårdens stations område såtillvida, att spåren kunde förlängas med 235 meter. Samtidigt begärdes befrielse från anläggandet av en vagnvåg, då det transporterade timret mättes och vikten beräknades efter den kubikmängd som fanns.

Det kanske även är på sin plats att omtala den förändring i skenvikten samt syllarnas utläggande som bifölls av VoV den 9 augusti 1902, vari angavs, att skenvikten per meter skulle vara 14 kg eller därutöver. Samtidigt medgavs rätt för bolaget att använda begagnade skenor av 17 kgs vikt. Syllavståndet skulle enligt VoV vara 70 cm för 14 kgs skena samt för 17 kgs skena 75 cm..

Samtidigt med tillståndet att utöka Kolmårdens station, så erhöles även nytt uppskov nu till den 1 juli 1904 då arbetena tycktes vara allt för svåra att klara av tills den 1 juli 1903. Men på eftersommaren 1903 verkar allt vara så gott som klart, arbetena med linjen höll på att avslutas, och då först insändes förslag till namn på stationer och anhalter. Stationerna var

avsedda att kallas för Kolmården (Sandvikens lastageplats), Stafsjö och Virå, samt hållplatserna för Mörkhult, Stafsjö såg samt Vattgluggen. Mot detta hade Statens Järnvägsbyrå vissa erinringar att göra, Mörkhult kunde lätt förväxlas med NOJs anhalt Möckhult och ansågs därför vara otjänligt, varför järnvägsbolaget ändrade namnet till Långängen som godkändes.

Men innan stationsnamnen hade blivit godkända, så avhölls den besiktningen av banan som skulle öppna densamma för allmän trafik. Vid denna besiktning togs även särskilt notis om de ålägganden som förelades bolaget i resolutionen som medgav, att järnvägen jämväl ägde upplåtas för allmän persontrafik, vilken erhöles den 17 juli 1903. Av slutomdömet att finna, så fanns inga anmärkningar att rikta mot järnvägsanläggningen och det sätt varpå den fullbordats. Dock finnes alltid vissa småsaker som besiktningsmännen pekar på, men dessa bedömmes så "lätt" att de icke utgöra något hinder för trafikens öppnande. Så var det även nu. Men utlåtandet säger likväl, att hastigheten får vara högst 20 km i timmen på huvudlinjen samt 15 km i tim på spåret till Stafsjö såg. Den 26 augusti 1903 meddelar så VoV trafiktillstånd för järnvägen, och den kom att upptagas först den 1 oktober 1903 enligt den tidtabell som återfinnes på annan plats.

Den slutliga avsyningen ägde rum den 1 och 2 september 1904, och från detta saxar vi följande data; spårvidd 0,6 meter, skenvikt 14,2 kg/m och 17 kg/m största syllavstånd 70 resp 75 cm, syllens längd 1,3 meter, syllens tjocklek - skrädd på två sidor 0,125 meter, största lutning 33,33 o/oo, minsta krökningsradie 100 meter, bron över vägen Norrköping till Nyköping hade en spännvidd av 7 meter.

Utlåtandet som besiktningsmännen avgav följer här;

" Aktiebolaget Stafsjö Järnväg tillhöriga järnväg mellan Sandvikens lastageplats till Virå med bispår till Stafsjö såg jämte därtill hörande inrättningar och rullande materiel är nu i sådant skick, att densamma af oss i allo godkännes.

Den största tåghastigheten kan numera utan någon som helst risk för trafiksäkerheten bestämmas till 25 km i tim å huvudbanan och 15 km i tim å bispåret till Stafsjö såg.

Vid tågs sammansättning bör iakttagas, att, då godsvagnar med långkoppel inkopplas, desamma skola sättas efter möjligen befintliga personvagnar samt att, under den tid av året, då marken är torr, lokomotiven icke får eldas med ved eller virkesavfall.

G Hammarström

Arvid Ugglå

John E Sabelström"

Den rullande materialen var vid denna tid följande: 2 st tanklokomotiv, 2 st 2 och 3 klass personboggievagnar, 1 st täckt godsbooggievagn, 6 st virkesvagnar, och 24 st 2 axliga virkesvagnar.

Vid godstrafikens upptagande 1902, så kom denna att vara ganska liflig som en handling säger. Visserligen voro inte alla de trävaror färdigbehandlade som under 1900 och 1901 fick avverkas genom nunnans angrepp, utan stora mängder fanns ännu kvar utmed linjen och vid de upplagsplatser som fanns lite här och var, varest timmertågen stannade för att lasta vissa medförda vagnar. I bokslutet för 1902 säges dessutom, att inkomsterna på bankilometer detta år var 4:10. Persontrafiken gav 1905 ett resandeunderlag av 4100 personer och godstrafiken detta år var något över 6 miljoner ton.

1913 anges godsmängden vara 14 milj ton och persontrafiken inräknade omkr 19 tusen personer. Kanske de fina annonserna som Stafsjöbanan hade i olika tidsskrifter " Res med FJÄLLBANAN till Öfre Virå" etc gav gott resultat. Vissa krönikor från 1910-talet säger också, att nunnebanan visades ett stort intresse av befolkningen i den längre in i Bråviken liggande staden Norrköping, samt de fina avkopplingsmöjligheter som Kolmårdens marker hade att erbjuda.

Men trafiken skulle än mer ökas, inte minst sedan ett främmande sågverk inköpt stora kvantiteter skog på rot. Dessa områden lågo dels i trakterna av Lövsjön och dels uppe mellan Stafsjö såg och Övre Virå. Men då upplagsplatserna vid Kolmården voro starkt begränsade, så föranstaltade järnvägsledningen om nya investeringar i dels 15 st nya vagnar och ett nytt större lok. Därutöver fick en del nya lastplatser inrättas, och tillstånd för dessa erhöles den 20 aug

resp 15 sept 1914, och dessa voro dels en växel för sidospår till Nödens såg i södra ändan av Långängens bangård, denna växel skulle även förreglas med den huvudsignal som skulle uppsättas vid växeln, den enda i sitt slag vid Nunnebanan. De andra anhalterna anlades vid km 7 + 560, 12 + 450 och 14 + 430. När de senare erhöill namn blev det Grusgropen = Skjutgropen som nu upphöjdes till håll och lastplats samt vidare Kråkvasken och Virilångshult. Anhalterna kom senare att besiktigas den 5 resp 24 nov 1914.

De förut beställda 15 vagnarna anlände och besiktigades i Kolmården den 1 juni 1914 och loket besiktigades den 27 oktober 1914, vilken rullande material betalades av Stafsjö AB och anges därför såsom inlånade under en följd av år.

I ett styrelseprotokoll anges för tiden 1914 - 1916, att då båtar låg för lastning i Kolmården, timmertransporterna pågick hela natten, för att båtarna skulle kunna lastas så fort sig göra lät. Det är också under denna tid som banans högsta noteringar görs. Godstrafiken når upp mot 16 - 17 milj. ton medan persontrafiken uppnår sina modiga 19tusen resande.

Under 1915 och 1916 så fortgår de stora arbetena med statsbanans delsträcka Nyköping - Åby, och enligt koncessionen skulle Stafsjöbanan bekosta eller bidra till statsbanebron vid km 6 + 200. Vid km 6 + 666 anlade bolaget en växel för ett sidospår till Lövbrätens station (SJ stationen), där ett 485 m sidospår utlades fram mot gaveln på stationshuset, ett sidospår lades om 165 meter, 1916 så förändras spårbilden en smula, förut anlagda spår blir lyfta så mycket, att båda banornas vagnsgolv kommer i nivå med varandra för att därigenom underlätta godsomlastningen. Samtidigt så utökas rundspåret med ett stickspår till i höjd med det andra spåret, en ny personplattform utlägges samtidigt på norra sidan om nya spåret.

Men i sept 1915 så förändrar SJ namnet på Lövbrätens station, den skall fr o m den 1 oktober kallas för Stavsjö station, samtidigt förändras namnet på Stafsjöbanans station Stafsjö till Stavsjöbruk. Stavsjö SJ-station öppnas för allmän trafik den 1 mars 1916 och samtidigt skall den anses såsom förgreningsstation med Stafsjöbanan. Samtrafiken upptages även vid denna tid.

Men hur vackert än allt var i banans omgivning, och hur ljust allt varit från det banan anlades, så skulle någon gång en downperiod komma, och den kom i ett läge som var mindre gynnsamt. Under 1918 sjunker godstransporterna ner till 7 å 8 milj ton och persontrafiken dalar ned till knappast 10-tusen. De stora timmertransporterna har nästan helt avstannat till stor del, därför att ingen avverkning finnes att göra i de områden som skulle gynna banan. Kanske även den kris som på hösten 1918 eller början av 1919 drabbade Stafsjö AB, i viss mån även var avgörande för Nunnebanan. Likvidationshotet blev för detta bolag ett faktum under våren 1919, och detta medförde att stora transporter uteblev för järnvägen.

Visserligen försökte järnvägsbolaget att sköta sina finanser så gott sig göra kunde, men svårigheterna att få kassan att balnsera blev allt svårare. I det läget försökte bolaget att avyttra ett av sina lok, istället för att låta ett stå stilla i ett av stallen. På den annons som insattes i tidningarna nappade genast ett norskt gruvbolag i Ofoten, samt bjöd 19000 kr för lok nr 2 Virå. Affären uppgjordes den 1 april 1919.

Banunderhållet hade succesivt försämrats under början av denna period, och samma var förhållandet med den rullande materialen, vilken enligt en uppgift ställdes upp på de olika anhalterna, utan att intagas till verkstad för att repareras. Det var kanske inte underligt att besiktningsmännen under hösten 1923 slog ganska hårt ned på banan och den rullande materialen, samt ålade bolaget att till augusti 1924, hava återställt såväl bana, rullande material som husbyggnader i äventyr, att trafiken annars skulle indragas.

Samtidigt med detta föreläggande, så satt järnvägsbolaget i mycket hårda samtal med likvidatorerna för Stafsjö AB om att inköpa detta företag. Denna sak skyntar även i 1923 års styrelseberättelse, men avgörandet faller först på våren 1924, då AB Stafsjö Järnväg övertager Stafsjö AB med Virå bruk för 1,804369 kronor och 86 öre fast det nominella värdet angavs vara 2,06 milj kr. För betalningen av detta köp, så upptogs ett reverslån i Norrköpings Enskilda Bank på 1,677000 kronor samt ett kreditiv på 100000 kronor. Kanske det var detta kreditiv som skapade förutsättningar för järnvägen, att inom den an-

givna tiden få tillrättalagt allt som besiktningsmännen slog ned på. För när dessa ånyo besiktigade järnvägen den 12 aug 1924, så fanns inte en anmärkning att göra, som hade med säkerheten att göra. Däremot förkom nya mindre s k påpekanden som borde tillrättaläggas, men som ej erfordrade någon kontroll.

Den nya bolagsbildningen gav samtidigt möjligheter till vissa förändringar i järnvägens styrelse, och detta medförde bl a att en helt ny syn på transportererna framkastades. Samtidigt började man rekognocera för nya avverkningar som ånyo skulle ge näring åt banan. Men nu drabbas plötsligt den rullande materialen av problem, lok 1 måste sändas Motala Verkstad för pannombyggnad och strax efteråt så håller lok 3 på att tappa hjulringarna, varför detta i all hast fick sändas till Tyskland för reparation. Som väl var kunde ett litet 2-axligt lok inlånas från Skånska Cement i Linköping, och det besiktigades den 24 april 1924 av miö Stähle samt fick ej tillåtelse att gå i trafiktåg för personbefordran. Men när även lok 3 lade av, så erhöles dispens från denna bestämmelse, och loket fick användas tills något av de egna loken åter var i tjänst.

Den sista tiden detta lok fanns i järnvägens hägn, så användes det vid spåret till Stafsjö såg samt i Kolmården med växling till kajen. Loket återsändes Skånska Cementgjuteriet i Tureberg den 18 aug 1924 och anges ha burit nr 3.

Under 1924 -25 kom nya avverkningar åter i gång utmed linjen, meningen var att detta skulle vara en mindre utrensning av överåriga träd, men kom att bli mycket omfattande. Den egna vagnmaterialen räckte ej till, då upplagsplatsen vid Kolmårdens hamn var överfull av timmer på nytt. Därför beställdes ytterligare 10 boggiwagnar av Koppels i Tyskland, och dessa levererades i Kolmården den 26 febr 1925 samt besiktigades den 18 mars av Miö Stähle.

Men trots denna förstärkning, så anges vid flera tillfällen, att innehavet av timmervagnar verkar vara förlitet, och att flera vagnar äro önskvärda. Några sådana anskaffas dock ej under denna tidsperiod, utan i stället så kan en frigörelse av vagnar äga rum genom nya utskeppningar från hamnen med ännu större fartyg, sedan hamnkajen förlängts med 35 meter.

Däremot anskaffas under 1924 en begagnad lastbil som man ämnar ombygga till motorvagn, för att därigenom under vardagar avlasta de lokdragna tågen den resande allmänheten. Det var ju enbart på söndagarna som stora skaror folk ånyo insåg glädjen av Kolmårdens vackra natur, samt en lustresa på FJÄLLBANAN. Ritningarna samt ombyggnaden ägde rum på företagets egen verkstad, och när trafiken återupptogs i början av mars 1925, så insattes motorvagnen i trafik. Vid besiktningen utföll den till belåtenhet och medgavs gå hela 30 km i tim.

Verksamhetsberättelsen för såväl 1925 som 1926 anger, att stora delar av det Nya Järnvägsbolaget skulle helt omorganiseras, samt att nya articklar skulle börja offereras vid de olika avdelningarna inom Stafsjö som Virå bruk. Man försökte åter skapa förtroende för de produkter av god klass, som en gång tillverkades här. För järnvägens del visade de olika åren på ett gott resultat, där de förut befintliga förlusterna helt plötsligt vänts till vinst, om än i små siffror.

Genom att det lyckats företaget att skapa nytt förtroende för bruken, så kom åter nya stora beställningar in. Den därigenom utökade produktiviteten vid de olika avdelningarna, gjorde det svårt att hålla samman bolaget. Under 1930 väcktes därför tanken på en uppdelning av detta stora företag i sina ursprungliga enheter. Något resultat uppnåddes dock ej förrän 1931, men då delades Stafsjö AB med Virå bruk ifrån järnvägsbolaget. Något år därefter övertogs Stafsjö AB med Virå bruk av Holmens AB och blev dotterbolag till detta homogena bolag.

AB Stafsjö Järnväg fick nu helt ägna sig åt sitt forna värv, nämligen transportererna av förnödenheter till och från bruket samt till Virå bruk. Men också i motsatt riktning gick t ex trävaror och de färdiga produkterna från bruken. Visserligen var trafiken ej så lysande som förut, men dock sådana, att de bar sig.

Men ett bekymmer fanns dock som oroade ganska mycket. Det var den konkurens som biltrafiken inlett med järnvägarna om de resande. Att detta förr eller senare även skulle drabba Nunnebanan hade man på känn, och när så slutfacit snabbt uträknades för 1932 befanns det, att 4317 personer färdats på banan

så begärde man hos Kungl Maj:t att få nedlägga persontrafiken den 1 februari 1933, och detta blev även av K M:t beviljat. I styrelseprotokollet för den 11 januari 1933 anges även, att såväl motorvagnen som de båda personvagnarna skola anses från samma tidpunkt såsom slojade.

Vid samma tidpunkt låg fortfarande godstrafiken en bit över 10 milj ton, men under de närmaste åren skulle den ökas ganska avsevärt. Men för att möta den trafiken hade man inga resurser, visserligen hade man två lok och ett stort antal godsvagnar, men dels var lok 1 ej i gott trim, och dels så fick alltför många lastade vagnar stå olossade för båtarnas skull, eller också vid SJ - stationen i väntan på omlastning.

När därför A0J 1934 avvecklade sin trafik, och deras lok 3 utbjöds till salu, så nappade järnvägsbolaget på detta och inköpte loket för 4000 kronor. Men nu skulle detta ombyggas enligt de bestämmelser som angivits i K M:ts resolution den 27 sept 1901, och när loket i oktober ankom Stafsjö, så påbörjades genast detta arbete. Den blev då klar för trafik omedelbart efter nyår 1935, och blev då ett välkommet tillskott.

Genom likvidationsförsäljning av den rullande materialen från JGJ inköptes 1935 2 st timmervagnar lastande 8 ton vardera samt 10 st lastvagnar med 10 tons bärighet, vilka var ett synnerligen tacknämligt tillskott i vagnparken. Dessa vagnar omnumrerades ej med järnvägens signatur eller nummer, utan istället så övermåladades den gamla märkningen, och de fingo gå utan inregistrering.

När Holmens Bruks AB under flera år ägt omkringliggande mark men ej den bana som fanns som en röd tråd igenom deras domäner, så vad var naturligare än att även järnvägsbolaget införlivades med Holmens. Den 1 januari 1937 är detta klart, och från och med nämnda dag är AB Stafsjö Järnväg ett dotterbolag till detta företag, men att det ej var ett gott köp man valt, fick man snart erfara. För redan 1938 visade järnvägsbolaget en förlust av omkr 20600 kronor, och vid halvårsskiftet 1938 var den beräknade förlusten ännu högre. Med detta är också järnvägens saga all, En skrivelse avlättes till K M:t om att få nedlägga samt uppriva banan räknat från den 18 augusti 1938, vilket även K M:t medgav.

Samtidigt som avvecklingen skulle äga rum, så avsåg man att försälja såväl den rullande materialen som de till banan hörande räler och växlarna m.m.. Detta förspordes ända upp till Byvalla - Långshyttans Järnväg, som den 15 febr 1939 avgav ett samlat anbud på såväl rullande materiel som räls m.m., men det tycks varit för vagt tilltaget, varför ingen affär ägde rum, i stället spreds denna material runt hela södra Sverige, -vilket, kanske vi i dag skall vara glada för.

Ur ett inventarium för 1938 finner man följande rullande material;
3 st ånglokomotiv märkta 1, 2 och 3 (nr 2 f d A0J 3),

Godsvagnar och personvagnar:

- Nr 1 G Södertelje Verkstad 1901 - boggievagn, egenvikt 4,7 ton, lastar 6 ton, golvyta 12 kvm, längd över buffertarna 9980 m.m., axelavstånd 1000 + 5450 + 1000, handbroms på en boggie.
1) 2) 1)
1) = boggiens axelavstånd, 2) = avståndet mellan boggiecentrat.
- " 2 BCo Södertelje Verkstad 1901 - boggier, egenvikt 6 ton, golvyta 12 kvm, längd över buffertarna 10590 mm, axelavstånd 1000 + 6300 + 1000 mm, antal resande i 2 klass 12 och i 3 klass 20 personer. Klädsel från leveransen i 2 klass fanérsoffor, och i 3e klass träsoffor, skruvbroms på en boggie.
- " 3 BCo Kosta Gjuteri & Mek Verkstad 1902 - boggie, egenvikt 6 ton, golvyta 12,4 kvm, längd över buffertarna 10560 mm, axelavstånd 1020 + 6300 + 1020 mm, antal resande i 2a klass 8 st och i 3e klass 20 st, vid leveransen fanns i 2a klass skinnklädda soffor men vid renorvering av vagnen insattes rottingsitsar medan 3e klass vid leveransen hade fanérsoffor senare utbytta mot träbänkar, skruvbroms på en boggie.

- Nr 10 - 26 litt U Kosta Gjuteri & Mek Verkstad 1901, egenvikt 1,3, last 4 ton, golvyta 6 kvm, rymd 2,25 kbm, axelavstånd 1900mm, längd över buffertarna 4500 mm, 4 vagnar med skruvbroms.
- " 27 - 31 " N Arthur Koppel, Bockum, 1901, egenvikt 1,7, last 5,0, golvyta 7,5 kvm, rymd 3 kbm, axelavstånd 700 + 3650 + 700, längd över buffertarna 5400 mm, 4 vagnar med broms.
- " 32 " No samma data som nr 27 - 31, skruvbroms
- " 33 - 39 " U Stafsjö Mek Verkstad 1901/02, egenvikt 1,3, lastar 4,0, golvyta 6,0, rymd 2,25, axelavstånd 1900, längd över buffertarna 4540, skruvbroms på 2 vagnar.
- " 40 - 54 " Ao (NNo) Arthur Koppel Berlin 1914, egenvikt 2,3, last (18,0) 10,0, axelavstånd 1000 + 2500 + 1000 (930 mm även angivet) Till vagnarna användes ibland lösa svänglar av varierande längd, varför här angivet avstånd mellan boggiecentra kan vara modifierat. Broms på en boggie
- " 55 - 64 " Ao (NNo) Arthur Koppel Berlin 1925, egenvikt 2,75, last 10 ton, -i övrigt samma som nr 40 - 54.

1935 inköptes från JGJ 2 st timmervagnar lastande 8 ton samt dessutom 10 st lastvagnar lastande 10 ton. Tillverkare samt andra data ej angivna i berörda handlingar.

1906 ombyggdes en öppen vagn till G-vagn utan att omnumreras, den gamla märkningen övermålad även.

1936 anskaffades 2 st motordressiner med 2 $\frac{1}{2}$ resp 10 hkr motorer.

- o o o -

Ovanstående material försålles, efter hand som acceptabla anbud inkom, och ur den förteckning som upprättats återges följande noteringar:

- den 20-2-1939 Eds Bruk 10 godsvagnar, 2 finkor, 2 personvagnar, 1 snöplog.
- " 14-9-1939 Ohs Bruk 4 st Kostavagnar och 4 st timmervagnar.
- " 13-10-1939 Skånska Ättikfabriken 23 timmervagnar, 19 Kostavagnar.

Rälsen försålles på skilda håll, och bland köparna finnes följande angivna: Marmorbruket, Hellefors Bruk, Vermbols Sulfatfabrik, Loddby Sulfitfabrik, Hallsta Pappersbruk, HSB marmorbrött i Kolmården, samt Skånska Ättikfabr..

Loken försålles enligt denna angivelse:

- lok 1 1 - 4-1941 Sigfrid Erikssons skrot i Norrköping tillsammans med motorvagnen samt en panna från Virå. Pris 1500 kr.
- " 2 ? - 4-1940 AB Gotthard Nilsson Älmhult för 5000 kr fritt Kolmården
- " 3 5-8-1940 Munkedals Järnvägs AB för 7000 kr fritt Stavsjö.

- o o o -

En liten förteckning över stationerna kanske även är på sin plats med vissa data hämtade direkt ur arkivalian, för att erhålla de exakta lägena för dem, väljer vi de angivelser som finnes i besiktningshandlingar samt andra från olika instanser kommande eller avgående skrivelser, däri angivna avstånd i km och meter anger därför rätta lägen.

- 0,+ 000 Kolmårdens station (Sandvikens Lastageplats) med stationshus, magasin, vändskiva om 5,2 m, lokstall samt vattentag i en cistern, hambrygga om 30 meter till 1925, därefter 65 meter, spår upp till såg och brädgård nordost om stationen.
- 4 +292 Sidospårsväxel strax utanför Långängens bangård samt sidobana till Nödens såg. Växeln föreglad med nyuppsatt huvudsignal.
- 4 +400 Långängen hållplats f d Mörkhult namnändrad 1903, sidospår till sågverk samt kaj.
- 6 +150 lastanordning vid torvmossen.
- 6 +285 bron under statsbanan Nyköping till Åby.
- 6 + 666 sidolinjens växel till Stafsjö statsbanestation med två spår för

- Stafsjöbanan samt gemensamt omlastningsskjul
- 7 + 560 Skjutgropens grusgrop, från 1914 intagen såsom hållplats med bl a lastkaj.
- 8 + 800 Stafsjöbruks station, före 1915-10-01 hette stationen Stafsjö. lokstall, verkstad samt godsmagasin och stationshus dessutom vändskiva om 5,2 meter.
- 9 + 500 Vattgluggen hlp med stickspår till kaj, vaktkur samt uthus,
- 11 + 300 Stafsjö såg hlp med stor bangård samt sidolinje till sågen vid Nykvarn på Stafsjöns nordöstra strand.
- 12 + 450 Kråkvasken hlp inrättad 1914 med sidospår,
- 14 + 430 Virlångshults hlp inrättad 1914 med sidospår till sågverk, platsen bär två smeknamn, dels torget och dels kyrkogården.
- 16 + 500 Virå station vid sjön Virlången, stall, vändskiva om 5,2 meter, samt vattentag i sjön medelst injektor, stationshus samt från 1907 ett bostadshus för de anställda. bispår till Virå sågverk som låg på andra sidan kanalen mellan sjöarna.

- o o o -

Vid vägkorset mellan f d järnvägen och vägen till Erikslund finnes ännu ett litet område skog som står för undersökning, om NUNNEFJÄRILEN har försvunnit eller fortfarande finnes kvar i områdena. Den skylt som omtalar detta, bär än i dag nunnebanans namn.

- o o o -

AB Stafsjö Järnväg nedlades den 18 augusti 1938. Dess rullande material blev skingrat runt hela södra Sverige, så ock växlar och räler, men bolaget gick ej i likvidation efter detta.

Nej, bolaget lever nu kvar såsom ett av Holmens Bruks ABs dotterbolag för att i vissa avseenden än i dag tillvarata moderbolagets intressen.

Fast Stava, Vira och Kol "Mården" nu äro borta från området, så kan man än på vissa platser se deras sotsvarta minnesmärken. Men.....

... minnet i naturen med bankar och skärningar, brotrummor och glaceringar, kvarvarande stationshus m.m. minner om det som en gång hände?

... minner måhända den ståtliga banken vid Stafsjö om ny era?

... likaväl som den rullande material som våra museiföreningar nu slåss om?

- o o o -

Minnes, -kanske även du gör, som den 24 maj 1975 skall vandra denna bana och se de gamla minnena, "kanske höra dem tala, om det som en gång var."

/Åke Jönsson.

V y k o r t från Kolmården och Marmorbrotten samt Marmorbruket finnes i kiosken i Sandviken.

S A F A R I : Ja vist, men inte i djurparken,
kasta därför ej något till N A T U R E N :

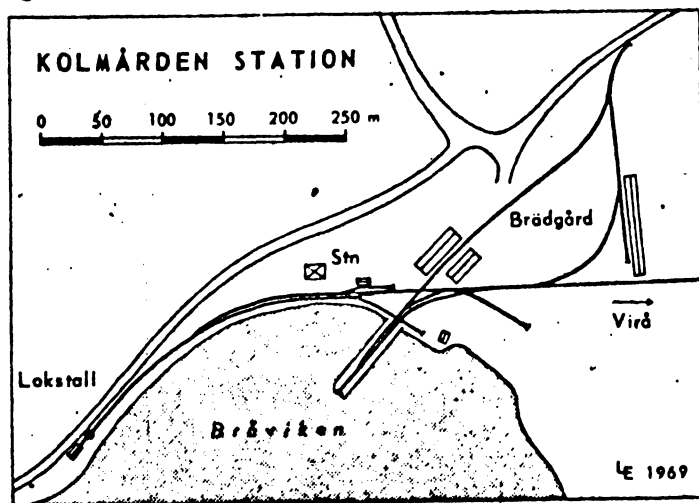
Stafsjö Jernveg

Fr. o. m. den 1 oktober öppnas *Stafsjö jernveg* för trafik; och tillämpas å densamma nedanstående tidtabell:

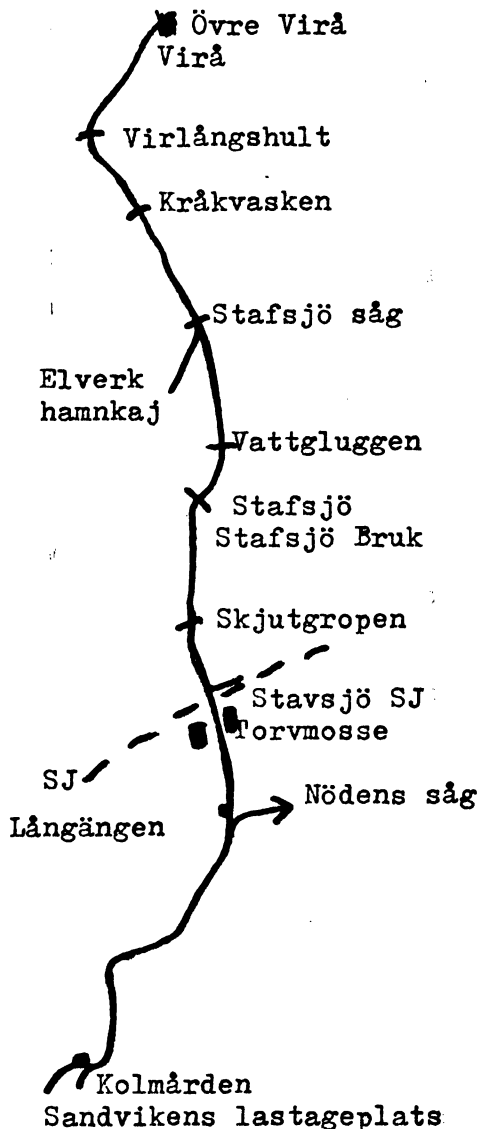
enkel bilj.		Km.		Stafsjö jernveg		År 1	År 2
II	III	II	III	År 1	År 2	skd.	skd.
Fr. Kolmården	Afg. Kolmården	5	5	0,10	0,10	X	X
0,55	0,10	5	5	0,10	0,10	X	X
		10	10	0,20	0,20	X	X
		12	12	0,24	0,24	X	X
1,05	0,70	12	12	0,24	0,24	X	X
		17	17	0,35	0,35	X	X
		17	17	0,35	0,35	X	X

enkel bilj.		Km.		Stafsjö jernveg		År 2	År 1
II	III	II	III	År 2	År 1	skd.	skd.
Fr. Virå	Afg. Virå	5	5	0,10	0,10	X	X
		7	7	0,14	0,14	X	X
0,50	0,35	8	8	0,16	0,16	X	X
		12	12	0,24	0,24	X	X
1,05	0,70	17	17	0,35	0,35	X	X
		17	17	0,35	0,35	X	X

Sv. Kommunikationer 1903.



För spridning godkänd i Rikets allmänna kartverk 24/3 1969



Stationer & anhalter	km	Öppnad	m.ö.h.
Kolmården	0,0	1902	6,0
Mörkhult	4,4	1902	98,4
Långängen	6,3	1903	
Stafsjö SJ	7,4	1916	91,8
Skjutgropen grp	8,8	1902	71,5
Stafsjö	9,5	1915	72,0
Stafsjöbruk	11,3	1902	50,9
Vattgluggen	13,8	1902	59,8
Stafsjö såg	15,2	1902	56,0
Nykvarn v sida	17,7	1914	59,0
Kråkvasken	17,7	1902	52,4
Virlångshult		1903	
Övre Virå			
Virå			

Spåret till Nykvarn anlades år 1902 då kraftverket byggdes, samtidigt anlades en bangård och timmeruppföring för timmertransporterna. Längd c:a 1 km.

Torvmossen som anges på skissen upptogs 1916/17 och utnyttjades till omkr 1923. Torvgravar på ömse sidor om spåret.

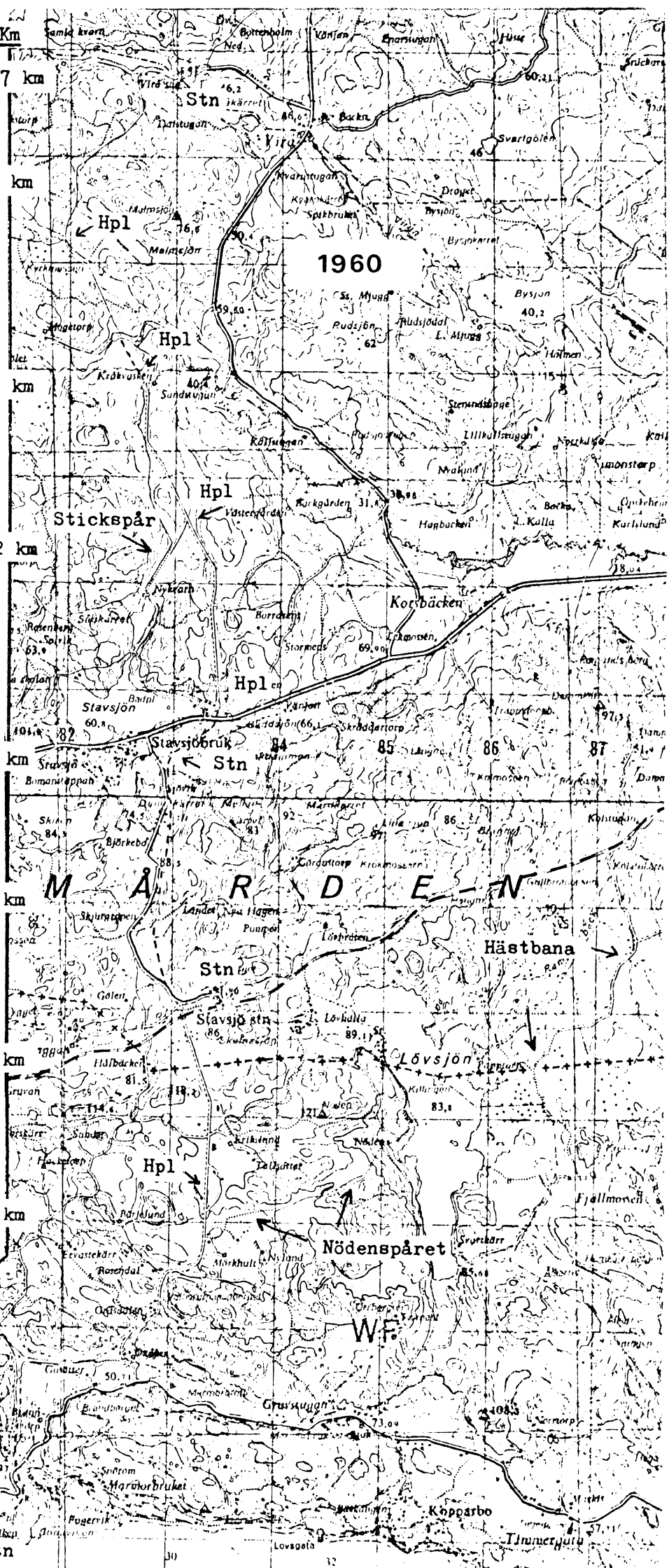
Historiska data;

Koncession för järnvägen Sandvikens lastageplats - Övre Virå	1899-11-30
Uppskov	1900-06-15
Förebyggande av skogsbrand	1901-05-09
Ändring i konc., användande av ångkraft	1901-09-27
Tillägg till plan	1903-07-17
Uppskov	1903-07-03
Stationsnamnen	1903-08-21
Öppnad för allmän trafik	1903-10-01
Nedlagd trafik: persontrafik	1933-02-01
totalt	1939-08-18

Du -

Tunabergs Hembygdsförening har i några årskrifter talat om de anläggningar som en gång funnits i Kolmården, skogs- och gruvbanor äro angivna i årgångarna 1959, 1963 och 1971, där även den rullande materialen delvis har beskrivits.

Är du intresserad av Kolmårdens historia, ja beställ då de c:a 20-talet årgångar som finnes kvar av årskrifterna, dessa behandlar gruvor, sågverk, styckebruk, masugnar, järnbruk samt marmorbrott och kalkbrott. Adress: Tunabergs Hembygdsförening, Tunaberg, 611 00 Nyköping, priserna varierar från 1 t. 2 kr samt 3 för 1973 och 1974.



P M för de som ej har
möjlighet att gå Stafsjö-
banan den 24 - 5- 1975.

Kolmårdens station kan helt studeras från bussen, samt då området är av mindre storlek, detta kan överblickas från hamnkajen.

- Km 1 + 800 från denna plats synes banan omkr 1 - 1½ km rakt norrut, sedan tager de vackra serpentinerna vid, där det ej går att komma fram med buss.
- " 3 + 100 = Oxåker, här går en mindre bussvänlig väg från Nyköpingsvägen in till banan på angiven punkt, -därefter färd på banan förbi
- " 4 + 400 Långängen, där ett avbrott kan göras för att studera var Nödenbanan kom fram.
- " 5 + 800 korsvägen mot Erikslund, där den fridlysta skogen finnes, för att uttröna, huruvida NUNNAN har lämnat områdena.
Här måste tyvärr bussen vända och gå samma väg tillbaka, för att sedan komma fram över Kolmårdens station f d Krokek till Stafsjöbanans undergång av stambanan.
- " 6 + 666 växel'n till Stafsjö statsbanestation med bispårets banvall ännu synlig ända in på stationsområdet.
- " 6 + 700 korsningen mellan banvall och färdvägen.
- " 7 + 560 Skjutgropens hlp c:a 30 meter vid sidan om vägen.
- " 8 + 560 ståtlig bank över mosse, samt strax därefter en bergsskäring med vissa saker kvar från banans tid. Promenadväg omkr 500 m..
- " 8 + 800 Stafsjöbruks station omkr 400 m från vägen, -sevärt.
- " 9 + 200 vid E4-an den ena brofundamentet kvar med vacker glacering samt den ståtliga banken fram mot Vattgluggens hlp, som finns omkr 300 m bort.
- - - Stafsjö såg går ej att nå medelst buss.
- " 12 + 450 Kråkvasken når man genom mindre väg från Sandstugan
- " 14 + 430 Virlångshult hlp kan besökas från två håll, dels över annan väg från Sandstugan, och om ej vägbommen har inlagts i läge, ävenledes från Virå.
- " 16 + 500 Virå station med bra väg från E4 över Virå bruk

Anm.

Farbar med buss, bl a ser man bankar, broar och en del skärningar.

Här ej vägbommen pålagts är sträckan farbar med buss, vändplan finnes.

Bilvägen går sida vid sida med banan större delen av denna sträcka, på mindre sträckor högst 200 m från den Stängsel mitt i banvallen i närheten av km 8 + 000.

19750503Jz

Ångloket "VIRÅ"

är byggt av Motala Verkstad år 1901 för Stafsjö Järnväg.

Stora skogsområden i Kolmården härjades åren 1898-1902 av nunnefjärilen. All gran inom det härjade området var tillspillogiven och måste huggas ned om virket skulle kunna räddas. För att transportera så stora virkeskvantiteter beslöts anläggandet av en smalspårig järnväg av 600 mm spårvidd och med elektrisk drift från Sandvikens lastageplats vid Bråviken över Stafsjö bruk till Virå (18 km). Den ursprungliga planen upptog endast virkestransporter, men man ändrade senare den erhållna koncessionen till att gälla även allmän godstrafik och persontrafik. Samtidigt härmed frångicks den första tanken med elektrisk drift. Banan började trafikeras sommaren 1902 men öppnades ej för allmän trafik förrän den 26 augusti 1903.

Till järnvägen anskaffades två ånglok, nr 1 "STAFSJÖ" och nr 2 "VIRÅ" båda tillverkade av Motala Verkstads Nya AB år 1901. De var av samma typ som verkstaden tidigare hade levererat till två andra 600 mm järnvägar, Nättraby-banan och Munkedals järnväg.

Loken gjorde god tjänst, men på grund av ökade transporter förstärktes lokparken 1914 med ett nytt större tyskbyggt ånglok nr 3 "KOLMÅRDEN". Efter första världskrigets slut gick trafiken på Stafsjö järnväg ner till ett minimum. År 1919 såldes loket nr 2 "VIRÅ" till A/S Björkasens Gruber i Ballangen utanför Narvik, där loket användes på en bana mellan gruvan och hamnen. Ångpannan byttes 1940 mot en av norsk tillverkning, byggd efter samma ritningar. "VIRÅ" har på senare år stått i reserv för ett senare anskaffat motorlok, men har då och då varit i drift.

Sedan ÖSLJ bildats 1959 återfanns "VIRÅ" i samband med den då företagna inventeringen av kvarvarande materiel från våra 600 mm järnvägar. Förhandlingar med ägaren ledde till att ÖSLJ skulle få övertaga loket när det inte längre behövdes för gruvdriften.

Då gruvbrytningen i Ballangen avvecklades under 1964 överlämnades "VIRÅ" som gåva till ÖSLJ.

"VIRÅ" transporterades per trailer från Ballangen till Narvik och därifrån på järnvägsvagn till Mariefred, dit loket kom den 13 april 1965.

Tekniska data

Tillverkningsnummer och år	272/1901
Materialvikt	10 100 kg
Vattenförråd	1 000 "
Kolförråd	300 "
Vikt i tjänst	12 200 "
Adhensionsvikt	8 000 "
Största axeltryck	4 000 "
Dragkraft	1 300 "
Cylinderdiameter	190 mm
Slaglängd	280 "
Drivhjulsdiameter	600 "
Löphjulsdiameter	450 "
Hjulbas, fast	1 100 "
Hjulbas, total	3 350 "
Axelanordning	1B1
Ångtryck	12 kg/cm ²
Eldyta	23,6 m ²
Rostyta	0,36 "
Längd över buffertar	5 145 mm
Största bredd	1 880 "
Höjd över r ö k	2 825 "

STAVSJÖ JÄRNVÄG

TIDTABELL

fr. o. m. _____

Kolmården—Wirå—Kolmården

VARDAGAR								Stationer	VARDAGAR							
Km.	N:o 1	N:o 3	N:o 5	N:o 7	N:o 9	N:o 11	N:o 13		N:o 2	N:o 4	N:o 6	N:o 8	N:o 10	N:o 12	N:o 14	
0								↓	Kolmården . . .	↑						
4								↓	Långängen . .	↑						
7								↓	Ank. Stavsjö Avg.	↑						
									t. Norrköping							
									t. Nyköping . .							
7								↓	Avg. Stavsjö Ank.	↑						
10								↓	Stavsjö Bruk	↑						
13								↓	Stavsjö Såg .	↑						
16								↓	Wirlångshult	↑						
18								↓	Wirå	↑						