

Landsvägen Nyköping—Oxelösund.

Då Oxelösund genom anläggningen af Oxelösund—Flen—Vestmanlands järnväg blifvit en ganska viktig ort, torde några underrättelser om tillkomsten af den för några och 30 år sedan anlagda landsvägen till detta sund intressera en och annan af Länstidningens läsare.

Redan under början af 1830-talet började resande att färdas till eller från det numera så kallade gamla Oxelösund, hvilket sund från början af 1850-talet passerades af närmare 30 ångfartyg, under reguliera turer, till eller från Stockholm eller Jönköping, Karlstad, Göteborg, Visby, Norrköping, Kalmar, Karlskrona, Åhus och Malmö, med flere orter.

Vid den tiden fanns ingen väg ända fram till sundet, utan den resande måste antingen fara sjövägen hela vägen från Nyköping eller från Stjernholm, eller också först begagna häradsvägen från Nyköping till Stjernholm och därifrån en endast hjälpligt underhållen byväg till Sunda samt vidare en väg, genom en mycket oländig mark, nästan obegagnelig med bättre åkdon, till Brevik, där nu Oxelösunds järnvägsstation är belägen. Från Brevik kunde man däremot alldeles icke åka fram till sundet under den tiden marken på Oxelöskogen ej var starkt frusen, utan den resande måste gå den 5- å 6,000 fot långa gångstigen öfver mellanliggande berg, eller begagna den något längre sjövägen omkring samma berg.

Som de resandes antal under tiden allt mera ökades, gjorde sig bristen på väg fram till sundet allt mera kännbar, och på hösten 1854 företogs okulär undersökning för att utröna huruvida en lämplig väg utan för stor kostnad skulle kunna anläggas genom den oländiga trakten emellan Stjernholm och Oxelösund. Det visade sig därvid att terrängen i själfva verket var vida förmånligare för anläggning af väg, än man hade haft anledning att för-

blifva alldeles för hög, omarbetade hr Leatz detsamma i hvad det rörde några kostsammare delar af vägen, hvarigenom väglängden visserligen något litet ökades, men kostnaden minskades med några tusen kronor. Kostnaden beräknades nu, jordersättningarna och förbättringar å en del gamla vägstycken inberäknade, till cirka 19,600 kr. för vägen från Stjernholm till sundet och till cirka 12,100 kr. för vägen från Nyköping till Stjernholm, eller sammanlagdt till ungefär 31,700 kr.

Hela väglängden emellan stadens stora torg och Stjernholms gård skulle blifva 3 fjerdingssväg och från Stjernholms gård till sundet obetydligt öfver 2½ fjerdingssväg; sammanlagdt 5½ fjerdingssväg.

Någon anledning förefanns att hoppas på, att ett statsanslag till ¼ af kostnaden för väganläggningen skulle komma att beviljas, i hvilket fall nära 8,000 kr. syntes böra tillskjutas af kommunen och enskilda personer, som voro intresserade af företaget.

Vid en af länsstyrelsen föranstaltad ovanligt talrikt besökt sammankomst konstaterades, att den föreslagna nya vägen från Nyköping till Oxelösund vore af den allmänna rörelsen länge erkänd och af behovet nu högt påkallad, och all sannolikhet syntes vara för handen att bidrag till väganläggningen skulle komma att lämnas till följande belopp:

af Nyköpings stad 3,300 kr., Stjernholm 2,700, Arnö 1,200 kr., jordersättningar inberäknade i dessa tre belopp, samt af närliggande socknar 460 och af enskilda personer 360 kr.; socknarne med i allmänhet 2 kr. per mantal. Större belopp stodo ej att erhålla från socknarne, hvilka den tiden, före kommunallagarnes antagande icke kunde tvingas genom beslut vid kommunalstämma att delta i kostnaden för dylika företag. Hela det sammanräknade nu utlofvade och inom kort äfven tecknade beloppet utgjorde något

färdig för den allmänna trafiken redan på hösten 1859, eller 2 år förr än som föreskrifvits vid statsanslagets beviljande. Det visade sig härvid att Johansson var en skicklig, driftig och redbar, till och med ganska oegen-nyttig vägbyggare, som gjorde flere väsendtliga förbättringar i vägens utstakning, äfven i sådana fall, där ändringarna förorsakade honom själf särskilda kostnader.

Genom att en sådan entreprenör erhöles, underlättades arbetsdirektionens bestyr i betydlig mån. På entreprenaden hade han sannolikt mycket ringa förtjänst.

Under tiden hade det blifvit nödvändigt för arbetsdirektionen att vidtaga de åtgärder, som erfordrades för att den nya vägen så snart som möjligt, efter det att hon blifvit färdig, finge öfverlämnas till framtida underhållande åt väghållningsskyldige inom Jönåkers härad. Lyckligtvis hade den nya vägdelning, hvarom ansökan ingått till länsstyrelsen redan på hösten 1837, till följd af långvariga tvister blifvit uppskjuten, och kunde nu på arbetsdirektionens begäran ytterligare uppskjutas, så att den nya vägen i juni 1860 fick aflämnas till häradets väghållningsskyldige.

Till väganläggningen hade icke någon menighet, ej heller några enskilda personer förbundit sig till något annat, än att lämna vissa bestämda bidrag till kostnaden, hvadan det var att befara, om denna skulle komma att öfverstiga den beräknade, arbetsdirektionen skulle få betäcka bristen. Med anledning af ett utaf direktionen utfärdadt upprop tecknade sig dock 30 för företaget intresserade personer med belopp från 5 till 75 kr., för sammanlagdt omkring 1,500 kr. såsom bidrag till oförutsedda utgifter och af dessa medel togos i verkligheten 1,010 kr. i anspråk; af hvilka medel 525 kr. åtgingo till lastplatsen vid Oxelösund. Förutom lastplatsen visade sig nöd-

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



National Library
of Sweden

och Stjernholm genom anläggning af dessa bägge vägstycken skulle förkortas från 4½ till endast 3 fjerdingssväg.

Länsstyrelsen förordnade kort därefter förste landtmätaren G. Leatz att upprätta plan och kostnadsförslag för nyssberörda vägar, och i augusti 1855 aflämnade denne sitt förslag i två afdelningar, den ene för den viktigaste delen eller vägen från Stjernholm till Oxelösund och den andra för vägen emellan Nyköping och Stjernholm. Som likväl kostnaden för väganläggningarna enligt detta förslag ansågs

rike, fördelaktigt känd genom utförda vägarbeten på Kolmorden. Denne åtog sig att verkställa det erforderliga vägarbetet emot en ersättning af 26,000 kr. Med honom uppgjordes i juni 1858 entreprenadkontrakt, utan föregången auktion och utan borgen, endast med förbehåll att betalning till honom erlades i den mån mot betalningen svarande delar af arbetet blifvit fullbordade. Redan den 7 juli 1858 började Johan-son arbetet med vägens anläggning från Oxelösund i Oxelöskogen och bedref detsamma allt igenom med stor raskhet, så att hela vägen var

git det synnerligen stora intresse för företaget, som fanns i orten.

Den anlagda vägens betydelse har visserligen sedermera blifvit i hög grad förminskad genom tillkomsten af en järnväg till sundet, men obefrån- höflig har den dock icke blifvit, och den har genom att fästa en mera allmän uppmärksamhet på hamnen vid Oxelösund sannolikt i sin mån bidragit därtill, att anläggningen af berörda järnväg kommit till utförande.

Länstidningens tryckeri, Nyköping.

Landsvägen Nyköping—Oxelösund.

Då Oxelösund genom anläggningen af Oxelösund—Flen—Vestmanlands järnväg blifvit en ganska viktig ort, torde några underrättelser om tillkomsten af den för några och 30 år sedan anlagda landsvägen till detta sund intressera en och annan af Länstidningens läsare.

Redan under början af 1830-talet började resande att färdas till eller från det numera så kallade gamla Oxelösund, hvilket sund från början af 1850-talet passerades af närmare 30 ångfartyg, under reguliera turer, till eller från Stockholm eller Jönköping, Karlstad, Göteborg, Visby, Norrköping, Kalmar, Karlskrona, Åhus och Malmö, med flere orter.

Vid den tiden fanns ingen väg ända fram till sundet, utan den resande måste antingen fara sjövägen hela vägen från Nyköping eller från Stjernholm, eller också först begagna häradsvägen från Nyköping till Stjernholm och därifrån en endast hjälpligt underhållen byväg till Sunda samt vidare en väg, genom en mycket oländig mark, nästan obegagnelig med bättre åkdon, till Brevik, där nu Oxelösunds järnvägsstation är belägen. Från Brevik kunde man däremot alldeles icke åka fram till sundet under den tiden marken på Oxelöskogen ej var starkt frusen, utan den resande måste gå den 5- å 6,000 fot långa gångstigen öfver mellanliggande berg, eller begagna den något längre sjövägen omkring samma berg.

Som de resandes antal under tiden allt mera ökades, gjorde sig bristen på väg fram till sundet allt mera kännbar, och på hösten 1854 företogs okulär undersökning för att utröna huruvida en lämplig väg utan för stor kostnad skulle kunna anläggas genom den oländiga trakten emellan Stjernholm och Oxelösund. Det visade sig därvid att terrängen i själfva verket var vida förmånligare för anläggning af väg, än man hade haft anledning att förmoda. Det måste dock anses mycket önskligt att vägen från Nyköping till sundet i sin helhet blefve så kort, som omständigheterna kunde medgifva, hvarföre trakten emellan staden och Stjernholm äfvenledes undersöktes. Härvid utröntes att terrängförhållandena äfven där voro mycket gynnsamma för anläggning af tvänne vägstycken, det ena emellan staden och Arnöbro, det andra emellan Arnö fattighus och Stjernholms gamla allé, samt att väglängden emellan staden och Stjernholm genom anläggning af dessa bågge vägstycken skulle förkortas från $4\frac{1}{2}$ till endast 3 fjerdingar.

Länsstyrelsen förordnade kort därefter förste landtmätaren G. Leatz att upprätta plan och kostnadsförslag för nyssberörda vägar, och i augusti 1855 aflämnade denne sitt förslag i två afdelningar, den ene för den viktigaste delen eller vägen från Stjernholm till Oxelösund och den andra för vägen emellan Nyköping och Stjernholm. Som likväl kostnaden för väganläggningarna enligt detta förslag ansågs

blifva alldeles för hög, omarbetade hr Leatz detsamma i hvad det rörde några kostsammare delar af vägen, hvarigenom väglängden visserligen något litet ökades, men kostnaden minskades med några tusen kronor. Kostnaden beräknades nu, jordersättningarna och förbättringar å en del gamla vägstycken inberäknade, till cirka 19,600 kr. för vägen från Stjernholm till sundet och till cirka 12,100 kr. för vägen från Nyköping till Stjernholm, eller sammanlagdt till ungefär 31,700 kr.

Hela väglängden emellan stadens stora torg och Stjernholms gård skulle blifva 3 fjerdingar och från Stjernholms gård till sundet obetydligt öfver $2\frac{1}{2}$ fjerdingar; sammanlagdt $5\frac{1}{2}$ fjerdingar.

Någon anledning förefanns att hoppas på, att ett statsanslag till $\frac{3}{4}$ af kostnaden för väganläggningen skulle komma att beviljas, i hvilket fall nära 8,000 kr. syntes böra tillskjutas af kommunen och enskilda personer, som voro intresserade af företaget.

Vid en af länsstyrelsen föranstaltad ovanligt talrikt besökt sammankomst konstaterades, att den föreslagna nya vägen från Nyköping till Oxelösund vore af den allmänna rörelsen länge erkänd och af behovet nu högt påkallad, och all sannolikhet syntes vara för handen att bidrag till väganläggningen skulle komma att lämnas till följande belopp:

af Nyköpings stad 3,300 kr., Stjernholm 2,700, Arnö 1,200 kr., jordersättningar inberäknade i dessa tre belopp, samt af närliggande socknar 460 och af enskilda personer 360 kr.; socknarne med i allmänhet 2 kr. per mantal. Större belopp stodo ej att erhålla från socknarne, hvilka den tiden, före kommunallagarnes antagande icke kunde tvingas genom beslut vid kommunalstämma att deltaga i kostnaden för dylika företag. Hela det sammanräknade nu utlofvade och inom kort äfven tecknade beloppet utgjorde något öfver 5,800 kr.

Vid sammanträde i april 1858 inför vederbörande kronofogde utsågs en arbetsdirektion, som bemyndigades att på sätt den kunde finna lämpligt ombesörja vägbyggnadens utförande.

Ett statsanslag af 21,000 kr. beviljades därefter, motsvarande endast $\frac{2}{3}$ af kostnaden för väganläggningen.

Arbetsdirektionen var nog lycklig att kunna anskaffa en utmärkt entreprenör för själfva vägarbetet, nämligen Carl Johansson i Fingerboda uti Nerike, fördelaktigt känd genom utförda vägarbeten på Kolmorden. Denne åtog sig att verkställa det erforderliga vägarbetet emot en ersättning af 26,000 kr. Med honom uppgjordes i juni 1858 entreprenadkontrakt, utan föregången auktion och utan borgen, endast med förbehåll att betalning till honom erlades i den mån mot betalningen svarande delar af arbetet blifvit fullbordade. Redan den 7 juli 1858 började Johansson arbetet med vägens anläggning från Oxelösund i Oxelöskogen och bedref detsamma allt igenom med stor raskhet, så att hela vägen var

färdig för den allmänna trafiken redan på hösten 1859, eller 2 år förr än som föreskrifvits vid statsanslagets beviljande. Det visade sig härvid att Johansson var en skicklig, driftig och redbar, till och med ganska oegenyttig vägbyggare, som gjorde flere väsentliga förbättringar i vägens utstakning, äfven i sådana fall, där ändringarna förorsakade honom själf särskilda kostnader.

Genom att en sådan entreprenör erhöles, underlättades arbetsdirektionens bestyr i betydlig mån. På entreprenaden hade han sannolikt mycket ringa förtjänst.

Under tiden hade det blifvit nödvändigt för arbetsdirektionen att vidtaga de åtgärder, som erfordrades för att den nya vägen så snart som möjligt, efter det att hon blifvit färdig, finge öfverlämnas till framtida underhållande åt väghållningsskyldige inom Jönåkers härad. Lyckligtvis hade den nya vägdelning, hvarom ansökan ingått till länsstyrelsen redan på hösten 1837, till följd af långvariga tvister blifvit uppskjuten, och kunde nu på arbetsdirektionens begäran ytterligare uppskjutas, så att den nya vägen i juni 1860 fick aflämnas till häradets väghållningsskyldige.

Till väganläggningen hade icke någon menighet, ej heller några enskilda personer förbundit sig till något annat, än att lämna vissa bestämda bidrag till kostnaden, hvadan det var att befara, om denna skulle komma att öfverstiga den beräknade, arbetsdirektionen skulle få betäcka bristen. Med anledning af ett utaf direktionen utfärdadt upprop tecknade sig dock 30 för företaget intresserade personer med belopp från 5 till 75 kr., för sammanlagdt omkring 1,500 kr. såsom bidrag till oförutsedda utgifter och af dessa medel togos i verkligheten 1,010 kr. i anspråk; af hvilka medel 525 kr. åtgingo till lastplatsen vid Oxelösund.

Förutom lastplatsen visade sig nödvändigt att också anskaffa tilläggningsbrygga vid sundet, och till bestridande af dennas kostnad erhöles nästan tillräckliga medel genom bidrag, dels 500 kr. från Nyköpings stad, dels 455 kr. från 8 enskilda personer.

Hela kostnaden för företaget gick till 27,843 kr. 78 öre; jordersättningarna oberäknade.

Väganläggningen hade sålunda blifvit lyckligen fullbordad utan nämnda motgångar. Härtill hade bidragit det synnerligen stora intresse för företaget, som fanns i orten.

Den anlagda vägens betydelse har visserligen sedermera blifvit i hög grad förminskad genom tillkomsten af en järnväg till sundet, men obefrånkomligt har den dock icke blifvit, och den har genom att fästa en mera allmän uppmärksamhet på hamnen vid Oxelösund sannolikt i sin mån bidragit därtill, att anläggningen af berörda järnväg kommit till utförande.

