

NORRA
ÖSTERGÖTLANDS JÄRNVÄGAR
OCH
MELLERSTA
ÖSTERGÖTLANDS JÄRNVÄGAR
UNDER ÅREN
1924—1944

NORRKÖPING 1944
NORRKÖPINGS TIDNINGARS AKTIEBOLAG

Innehållsförteckning

	sida
Företal	5
Kap. I. Norra Östergötlands Järnvägar under åren 1924—1934	7
Kap. II. Mellersta Östergötlands Järnvägar intill år 1934	30
Kap. III. Väderstad—Skänninge—Bränninge Järnväg	54
Kap. IV. Norra Östergötlands Järnvägsaktiebolags rekonstruktion 1933—1934	79
Kap. V. Renovering och modernisering av Mellersta Östergötlands Järnvägar 1934—1937	103
Kap. VI. Centralisering och rationalisering av verkstadsdriften vid Tra- fikförvaltningen Östergötlands Smalspåriga Järnvägar 1930— 1936	110
Kap. VII. Norra Östergötlands Järnvägar och Mellersta Östergötlands Järnvägar under åren 1934—1944	116
Kap. VIII. Busstrafiken å Norra Östergötlands och Mellersta Östergöt- lands Järnvägar	149
Kap. IX. Näringsliv och trafik i Norra och Mellersta Östergötlands Järnvägars trafikområden 1920—1940	153
Kap. X. Slutord	243
Styrelseledamöter	245
Förvaltningstjänstemän och stationsföreståndare	252
Tabeller N. Ö. J.	266
Tabeller M. Ö. J. och V. S. B. J.	278

Bilagor: 6 stycken grafiska tabeller, 1 tidtabell och 1 karta,

Förkortningar

S. J.	betecknar	Statens Järnvägar.
V. V. S.	„	Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen.
V. V. K.	„	Kungl. Väg- och Vattenbyggnadskåren.
Ö. E. B.	„	Östergötlands Enskilda Bank A/B.
Sk. B.	„	Skandinaviska Banken A/B.
N. Ö. J.	„	Norra Östergötlands Järnvägs A/B.
M. Ö. J.	„	Mellersta Östergötlands Järnvägs A/B.
V. S. B. J.	„	Väderstad—Skänninge—Bränninge Järnvägs A/B.
V. B.	„	Norrköping—Söderköping—Vikbolandets Järnvägs A/B.
T. Ö. J.	„	Trafikförvaltningen Östergötlands Smalspåriga Järnvägar.
M. H. J.	„	Mjölby—Hästholmens Järnvägs A/B.
Ö. C. J.	„	Östra Centralbanans Järnvägs A/B.
N. V. H. J.	„	Norsholm—Västervik—Hultsfreds Järnvägs A/B.

Företal

År 1944 ha 70 år förflutit sedan bandelen Pålsboda—Finspong av N. Ö. J. och bandelen Fågelsta—Vadstena av M. Ö. J. öppnades för allmän trafik. Styrelserna för de bägge järnvägsföretagen ha ansett, att minnet härav borde hugfästas, ehuru 70 år ju kanske icke kan anses som ett jubileum. Man ville emellertid ej invänta företagens 75-årsdag, då det är troligt att de vid den tiden äro införlivade med statsbanorna. Banornas 70-åriga tillvaro beslutade man för den skull att fira dels med medaljutdelning till vid företagen anställda äldre tjänstemän och personal, dels genom att en historik utarbetades rörande företagens öden under de sista årtiondena. Sådan finnes nämligen redan för M. Ö. J. utkommen till denna banas 25-årsjubileum den 1 december 1922 och för N. Ö. J. till dennas 50-årsjubileum år 1924. Styrelserna gävo i uppdrag åt oss undertecknade att vidtaga för jubileumsskriftens tillkomst erforderliga åtgärder, och ha vi för den skull gått i författning om att berättelser med ledning av protokoll och andra befintliga handlingar utarbetats över de tre företagen N. Ö. J., M. Ö. J. och den sedan år 1934 med M. Ö. J. införlivade banan V. S. B. J. Värdefulla bidrag ha härvid lämnats av *baningenjören T. Laurell*, som skrivit kap. V och VI, samt *maskiningenjören Y. Blomstrand*, varjämte övriga *förvaltningstjänstemän* inom bolagen utarbetat de i berättelsen intagna tabellerna. Berättelserna rörande M. Ö. J. till år 1934 samt rörande V. S. B. J., kap. II och III, ha författats av *trafikchefen C. Rydén*. Ett synnerligen värdefullt bidrag

till jubileumsskriften har lämnats av *docenten W. William-Olsson*, som skrivit en specialstudie rörande näringsliv och trafik inom järnvägarnas trafikområden.

Då jubileumsskriften nu överlämnas till trafikanter och andra, som hysa intresse för vårt läns kommunikationer, så sker detta med ett tack till dem som bidragit till dess tillkomst, och med förhoppning att den skall kunna bli till gagn för dem som i framtiden få sig anförtrödd skötseln av dessa kommunikationer och även för alla dem som ha intresse av att forska i flydda tiders förhållanden och ej blott ta del av de svårigheter man då hade att kämpa emot, utan även se vilka framgångar som vunnos.

Norrköping i juni 1944.

John Ekelund.

G. Gyllenswärd.

Eric Johnsson.

Kap. I

Norra Östergötlands Järnvägar
under åren 1924—1934

Den 19 september år 1874 invigdes järnvägslinjen Pålshoda—Finspong högtidligen av Hans Maj:t Konung Oscar II, och påföljande dag öppnades järnvägen för allmän trafik. Med anledning av att företaget år 1924 kunde skåda tillbaka på en 50-årig tillvaro, avhölls i Finspong den 14 november sagda år en jubileumsfest under anslående högtidligheter. Till densamma hade av järnvägens trafikchef, majoren V. V. K. Eric M. Lindgren, utarbetats en festskrift över såväl Pålshoda—Finspongs som de senare tillkomna banornas — Finspong—Norsholm, Örebro—Pålshoda och Kimstad—Norrköping — öden intill jubileumsåret. Av denna festskrift och av andra tillgängliga handlingar inhämtas rörande järnvägsföretagen och deras förhållanden år 1924 i korthet följande:

N. Ö. J:s olika banlinjer.

Pålshoda—Finspongs Järnvägs Aktiebolags första lagtima bolagsstämma hölls den 5 juni 1872. Företagets tidigare angelägenheter hade handhåfts av en interimsstyrelse, bestående av herrar bruksägaren Carl Edvard Ekman, bruksägaren friherre Hugo Johan Hamilton, bruksägaren greve Gustaf Otto Mörner, friherre Israel Otto Vilhelm Lagerfelt och bruksägaren Fredrik Bergvall, vilka å bolagsstämman samtliga utsågos till ledamöter av järnvägsbolagets styrelse. Järnvägen, å vilken koncession beviljats redan den 9 december 1871, skulle erhålla en längd av $5\frac{1}{4}$ mil och byggas med 3 fots (= 0,891 meter) spårvidd. Den skulle utrustas

med skenor vägande 10 skålpund pr fot. Å desamma erhöles sedermera en högsta hastighet av 1½ mil i timman.

Skenorna utbyttes längre fram, så att huvudspåret i sin helhet år 1900 var omlagt med skenor av stål, vägande minst 17,2 kg./m. Av de gamla vid Finspongs Styckebruk tillverkade järnskenorna kvarligga dock ännu i dag en del i sidospår å stationer.

Finspong—Norsholm Järnvägs Aktiebolag konstituerades vid sammanträde i Finspong den 28 september 1883.

Till ledamöter av bolagets styrelse utsågos brukspatron Carl Ekman, landssekreterare A. Wallenberg, bruksägare J. Örvall, doktor G. Strömberg och bankdirektör G. Herlenius. Banan, som erhöU en längd av 27 km., byggdes av dåvarande löjtnanten V. V. K. C. G. Borgström och öppnades för allmän trafik den 1 oktober 1885. Överenskommelse träffades med Pålsboda—Finspongs Järnvägs Aktiebolag om gemensam förvaltning, och år 1895 försåldes företaget till det då nybildade Norra Östergötlands Järnvägs Aktiebolag, i vilket även Pålsboda—Finspongs järnväg gick upp.

Linjen Örebro—Pålsboda erhöU koncession år 1897. Arbetena för järnvägsbyggnaden påbörjades den 1 april 1899 och voro avslutade vid en sådan tidpunkt, att tillstånd till järnvägens öppnande för allmän trafik kunde meddelas den 5 januari 1901.

Linjen Kimstad—Norrköping slutligen koncessionerades den 3 juli 1903, och den 3 juni 1906 tog den ordinarie trafiken å densamma sin början.

Genom fullbordandet av de två sistnämnda banlinjerna hade bekväm smalspårig förbindelse erhållits mellan de båda städerna Norrköping och Örebro. Norra Östergötlands järnvägar voro nu ej längre endast lokalbanor utan voro inlemmade uti ett större järnvägsnät genom sammanbindningen i Norsholm med de smalspåriga banorna inom norra delen av Kalmar län.

Aktiekapital.

Norra Östergötlands Järnvägs Aktiebolags aktiekapital utgjorde vid bolagets bildande 1 000 000: — kr. År 1904 ökades aktiekapitalet med 300 000: — kr. och bibehölls vid beloppet 1 300 000: — kr. till år 1917, då styrelsen ”med

fästat avseende på rörelsens storlek", som det heter i styrelsens motivering för förslaget, hemställde till bolagsstämman att öka aktiekapitalet från nyssnämnda belopp till 1 560 000: — kr. genom överförande från dispositionsfonden av 260 000: — kr. Aktieägarna erhöles sålunda 20 % gratisaktier. Med samma motivering företogs en liknande utökning — 20 % — av det nya aktiekapitalet år 1920, varefter detta sålunda uppgick till 1 872 000: — kr. Det på sin tid inbetalta aktiekapitalet hade på så sätt blivit ökat med 44 %, och då bolaget fortfarande lämnade aktieägarna 6 % utdelning, erhöles de gamla aktieägarna 8,6 % på sina aktier.

Som ovan nämndes, invigdes den första delen av de sedermera i N. Ö. J. *Trafiköppning 1874*. ingående banorna den 19 september 1874. År 1924 hade denna bana sålunda varit trafikerad under en tidrymd av 50 år. Detta jubileum celebrerades av järnvägsbolaget på ett anslående sätt den 14 november 1924. I Norrköpings Tidningar återfinnes följande beskrivning över dessa festligheter:

Norra Östergötlands Järnvägsaktiebolags 50-års jubileum

Jubileet firades i går i Finspong med anslående högtidligheter

I Finspongs slott mötes den besökande av en gammal inskription på både svenska och latin, som ber honom njuta av vad "huset förmår" och ställer dess håvor och härligheter till hans tjänst. Inskriften står där än i dag som ett minne av det frikostiga och högt uppskattade värdskap, som slottsherren de Geer här under långliga tider utövade och som i sin mån bidrog till att ge Finspong en plats även i vår andliga kulturhistoria. Numera stå slottets salar och gemak i vardagslag tomma. Men i går var det, som om den gamla tiden ånyo levat upp. Det lyste av marschaller på den öppna platsen framför slottet, och där inne rörde sig en stor skara gäster. Värden var Norra Östergötlands Järnvägsaktiebolag, och dess gäster hade samlats för att begå 50-års minnet av Pålsboda—Finspongs järnvägs tillkomst, den första länken i den kedja, som nu förbinder Örebro med Norrköping.

N. Ö. J:s 50-års
jubileum 1924.

Från båda dessa platser anlände strax efter kl. 4 extratåg med inbjudna, som omedelbart styrde sina steg till slottskapellet, där den första delen av minnesfesten, medaljutdelningen till 23 av järnvägsbolagets trotjänare, skulle äga rum.

Bland de närvarande märktes landshövding E. Trolle, Linköping, förutvarande ledamoten i järnvägsstyrelsen brukspatronen Ad. Burén, Grytgöl, representanter för statens järnvägar, distriktschefen G. A. Schultz, byråchefen H. Almqvist och trafikdirektör M. Sundberg, överstelöjtnant John Ekelund, borgmästaren G. A. Björkman, Norrköping, och grosshandlaren J. Lundmark, Örebro, huvudredaktörerna för de flesta dagliga tidningarna i de båda länen,

som representanter för de enskilda järnvägarna fil. dokt. I. Hallberg, direktör O. Simonsson, trafikcheferna C. Carlsson, Norrköping, E. Lindman och H. Ekman, Linköping, som representanter för industrin och enskilda trafikanter generalkonsul J. Fredholm, Stockholm, överingenjör A. Johansson, direktör G. E. Leire, godsägare J. Karsberg, riksdagsman K. Andersson, Eliantorp, greve G. O. Mörner, Sonstorp, kammarherren friherre H. Hamilton, Boo, Styrelsens ledamöter borgmästare H. Ramsay, direktör Pehr Swartz, grosshandlare H. Ehrenborg, landssekreterare V. E. von der Lancken m. fl.

I slottskapellet

Medan en avdelning av Norrköpings orkesterförening spelade Södermans bröllopsmarsch, tågade medaljörerna in i det med blommor smyckade kapellet och intogo sina reserverade platser. Akten inleddes härpå med hymnen "Dig skall min själ sitt offer bära", som sjöngs av majorskan Emmy Lindgren till violin- och orgelackompanjemang. Härpå framträdde trafikchefen major Lindgren och yttrade, att "då det nu är 50 år sedan Pålshoda—Finspongs järnväg byggdes och här invigdes, så har N. Ö. J. hos Kungl. Sällskapet Pro Patria utverkat, att 23 medaljer måtte utdelas till bolagets tjänstemän för långvarig och trogen tjänst". Talaren anhöll, att Landshövdingen måtte förrätta medaljutdelningen.

Landshövding Trolle vände sig efter denna anmodan i ett hjärtligt tal till medaljörerna och yttrade ungefär följande:

Då N. Ö. J. i dag velat hugfästa minnet av Pålshoda—Finspongs järnvägs halvsekel tillvaro genom att tilldela dem, som i många år ägnat sina krafter åt järnvägens tjänst och verkat för dess utveckling, Sällskapet Pro Patrias medaljer, så har bolaget gjort detta för att därmed också hedra arbetet. Jag har blivit anmodad utdela medaljerna, och jag efterkommer denna uppmaning med den allra största glädje, enär det visat sig att plikttrohet och arbetsglädje ännu hava starka rötter i den gamla östgötabygden. Då Ni nu erhålla Eder medalj, så innebär denna icke blott ett erkännande för Edert plikttrogna arbete från järnvägens sida, utan även ett erkännande från det svenska samhället, som därmed hedrar Eder. Så bör medaljutdelningen uppfattas av Eder alla, annars vore den icke vad den bör vara. Bolaget, som följt Edert arbete på nära håll och därför kunnat värdesätta detsamma, har anhållit om denna Eder utmärkelse, som tilldelas av en institution med officiell prägel, som i sin ordning också prövat Eder gärning. Så är medaljen en samhällets erkänsla likaväl som bolagets. Vi veta alla, att den utveckling, som man under de gångna 50 åren kunnat gläda sig åt, berott på att det varit handfasta karlar som burit dagens tunga och som drivit fram denna trafikled, så att den kunnat meddela lycka och välgång åt hela denna bygds befolkning. Detta vet bolaget och har därför ej kunnat hugfästa 50-årsjubileet på bättre sätt än genom denna medaljutdelning. För Eder medaljörer må utmärkelsen bli till glädje på gamla dagar, då Ni se tillbaka på Edert arbete och finna bevis på att Ni hedrat arbetet och Eder själva.

Landshövdingen fäste därefter på var och en av medaljörerna den med blåa och gula band försedda medaljen.

Pro Patrias lilla guldmedalj tilldelades stationsinspektörerna A. D. Pettersson, Hjortkvarn, A. J. Lindén, Kneippbaden, och N. O. Orre, Sköllersta, f. stationsinspektoren O. Eriksson, Hidingsta, samt underinspektoren C. G. Fredriksson, Finspong.

Stora silvermedaljen tilldelades följande: stationsföreståndarna J. H. Hallström, Ljusfors, O. E. Carlsson, Prästköp, C. G. Fritzell, Svennevad, och C. E. Eriksson, Hidingsta, banmästaren K. L. Persson, Kvismaren, lokomotivförarna V. Qvarfordt, A. Lindskog, F. Fritz, C.

Svensson, O. Hellström och R. Lövström, banmästaren J. E. Lindkvist, stationskarlen K. A. Petterson, banvaktarna M. T. Gutfansson, E. Hj. Nilsson, verkstadsarbetaren C. Palmkvist, banarbetarna A. Petterson och K. O. Åkerstedt.

Major Lindgren framförde efter medaljutdelningens slut ett tack från järnvägen till Landshövdingen för att denna velat celebrera högtidligheten genom att utdela medaljerna, varefter fru Lindgren och pastor Bengt Skylling sjöngo Götzes "Tyst som en natt, djup som ett hav".

Kyrkoherde Leander gick därefter inför altaret och höll här en religiös betraktelse över orden i Uppenbarelsebokens 2:dra kapitel "Var trogen intill döden, så skall jag giva dig livets krona".

Detta är, sade talaren, ett ord som väl kan passa vid en högtidlighet som denna. Trohet har alltid av oss människor skattats högt och fått sin belöning. Så ock här i dag. Men icke blott vi människor skatta troheten högt. I Guds ord talas ofta om trohet och dess belöning, och i anförda ord utlovas den allra högsta belöningen. Vi människor kunna väl belöna, men det blir då alltid av ett förgängligt värde, men den som säger "var trogen intill döden", han ger en belöning, som icke vet av någon förgängelse, livets krona. Denna maning att vara trogen är väl avsedd att i främsta hand gälla det andliga, men det gäller även det jordiska. Den som icke är trogen i det ringa, han är icke heller trogen i det som högre är. Trohet kräves sålunda av oss i vart fall, och lönen skall icke utebli. Den som lovat detta, han kan infria löftet, livets krona. Vad detta innebär kunna vi ej fatta, men att det är något stort, det förstå vi, då det utlovas som livets högsta belöning. Varen därför trogna! Må vi alla taga med oss denna maning från vår Herre Gud, en maning till trohet.

Som avslutning på akten i kapellet sjöngs psalm 500 vers 7 "Herre signe Du och råde", och därmed var den offentliga delen av högtidligheten till ända, och under tonerna av Södermans bröllopsmarsch lämnade man kapellet.

Middagen på slottet

Kl. 6 gav järnvägsbolaget middag för medaljörerna, tidigare medaljerad personal, inbjudna gäster och tjänstemän vid järnvägen. Middagen intogs i stora slottshallen, som var smakfullt dekorerad med flaggor, vapensköldar och girlander. Vid middagen hälsade ordföranden i järnvägens styrelse borgmästare C. H. Ramsay gästerna välkomna och Landshövding Trolle talade för Konungen, därvid erinrande om att Oskar II för 50 år sedan invigde banan och att händelsen firats i Finspongs slott.

Borgmästare Ramsay talade för de män, som före den nuvarande styrelsen verkat för bolaget, särskilt för dem, som verkat för järnvägens tillkomst. Bland dem märktes i främsta rummet friherre Hamilton på Boo, greve Mörner på Sonstorp och brukspatron Carl Ekman på Finspong, som var den drivande kraften.

Brukspatron Ad. Burén, Grytgöl, som 1879 inträdde i järnvägsstyrelsen, tackade för denna skäl och utbragte ett leve, särskilt ägnat brukspatron Carl Ekmans minne, "Hade han ej varit, skulle vi för visso icke i denna stund suttit här och firat 50-årsminnet".

Härpå talade landshövding Trolle varmt och hjärtligt för järnvägsbolaget och järnvägens utveckling. Han erinrade om hurusom Carl Ekman var en släkting till Göta Kanals skapare von Platen och att man, utan att för övrigt jämföra kanalen med järnvägen, hos järnvägens skapare kunde iakttaga samma energi och framsynthet. Major Lindgren vände sig till järnvägens personal, i synnerhet medaljörerna, och framförde järnvägens tacksamhet för plikt-troget arbete. Under de gångna åren hade vid underhandlingar naturligtvis olika meningar

om både den ena och den andra punkten kunnat råda mellan ledning och personal. Men man hade kommit överens även vid dessa, yttrade talaren, "därför att man hade förtroende för varandra". Medaljörernas tacksamhet mot järnvägsbolaget och dess styrelse frambars av stationsinspektör Pettersson, Hjortkvarn.

Direktör J. Lundmark, stadsfullmäktiges i Örebro ordförande, framförde en hälsning och en lyckönskan från sin stad, vars utveckling befrämjats av N. Ö. J., som i sitt nuvarande skick även givit Örebro en utfartsvik vid havet i Norrköping.

Godsägare J. Karsberg, Finspong, framförde Risinge kommuns lyckönskan samt ett tack för vad järnvägen varit för denna bygd. Major Lindgren frammanade minnet av den man, som byggde järnvägen och i 30 år varit ledare, trafikchefen O. Kamph, vilken avled förra året. Major Lindgren uppläste även en mängd telegrafiska hälsningar, bland vilka märktes ett telegram från landshövding K. J. Bergström, Örebro, som beklagade att han blivit hindrad deltaga i festen, Statens järnvägsstyrelse, generaldirektör Granholm, Svenska Järnvägsföreningen, landshövding Axel Ekman, Norrköpings stadsfullmäktiges ordförande disponenten Ivar Swartling, som lyckönskade å Norrköpings stads vägnar, borgmästare Schneider, som framförde Örebro stads lyckönskningar, häradshövding P. Orre, bankdirektör B. Söderbaum samt flera större trafikanter.

Doktor I. Hallberg, direktör i Svenska Enskilda Järnvägarnas arbetsgivareförening, talade för järnvägens förvaltning och personal samt samförståndet dem emellan. Det var en bekräftelse på major Lindgrens ord om det förtroende, som alltid rått mellan ledning och personal vid N. Ö. J., när dr Hallberg omtalade, att han icke förr än nu till denna minnesfest fått kallelse till N. Ö. J. Hans hjälp brukade nämligen påkallas, när parterna ha svårt att komma överens på egen hand.

Talens rad avslutades av borgmästare Björkman, som frambar en lyckönskan från Norrköpings stad och uttalade gästernas tack för visad gästfrihet.

Under middagen hade taffelmusik utförts av orkesteravdelningen. Efter densamma spredos gästerna i salongerna, där samkvämet under den angenämaste stämning fortsattes, till dess att det vid 11-tiden blev tid för de mera långväga gästerna att taga avsked och embarkera i de väntande extratågen. Vid det laget höllo även de sista, flämtande marschallerna på att säga god natt.

N. Ö. J:s styrelse
1924—32.

N. Ö. J:s styrelse utgjordes år 1924 av följande personer: landshövding Eric Trolle, borgmästare C. H. Ramsay, Linköping, direktör Pehr Swartz, Djurön, grosshandlare H. Ehrenborg, Norrköping, friherre G. Djurklou, Örebro, major Eric M. Lindgren, Finspong, samt som ombud för Kungl. Maj:t landssekreterare V. E. von der Lancken, Linköping. Styrelsens ordförande var borgmästare Ramsay och vice ordförande direktör Swartz. Verkställande direktör och trafikchef var major Lindgren.

Vid bolagsstämman år 1925 voro direktör Swartz och hans trenne döttrar stora aktieägare i bolaget, i det att herr Swartz själv var inregistrerad för 1 963 st. aktier och döttrarna för 1 000 st. aktier var. Norrköpings stad innehade vid samma tidpunkt 3 086 st. aktier och V. B. 1 990 st. Vid följande års bolagsstämma meddelade herr Swartz, att han ej längre var aktieägare i bolaget, varför

han ej önskade att stå kvar i styrelsen. Herr Swartz hade nämligen donerat sina aktier till Norrköpings stad, och skulle dessa såsom en "Henning Swartz' donationsfond"¹⁾ förvaltas av Norrköpings drätselkammare och avkastningen av fonden enligt vissa av donator angivna bestämmelser användas som bidrag till lindrande av den tysta nöden inom Norrköpings stad. Efter herr Swartz invaldes i styrelsen ordföranden inom Norrköpings drätselkammare rådmän C. J. Reventberg. Som styrelsens ordförande kvarstod borgmästare Ramsay, och till vice ordförande valdes landshövding Trolle.

Följande år, 1927, hade såväl Norrköpings stad som V. B. genom inköp av döttrarna Swartz' aktier jämte andra sådana ökat sina aktieinnehav, så att staden vid årets bolagsstämma var ägare av 5 049 st. aktier och järnvägsbolaget — egna jämte de båda dotterbolagens Vikno och Novik — av 5 900 st. Staden och järnvägsbolaget innehade sålunda tillsammans nära 60 % av bolagets hela aktiestock. Vid årets bolagsstämma företogs ingen ändring i styrelsens sammansättning. Så skedde emellertid vid bolagsstämman följande år, 1928, i det att då herrar Ramsay och Djurklou ej omvaldes utan i stället insattes i styrelsen överstekammarjunkaren friherre Johan Beck-Friis, Söderö, och trafikchefen Carl Carlsson, Norrköping. Att detta ombyte av styrelseledamöter haft sitt förspel framgår av ett uttalande till protokollet vid stämman, som gjordes av herr Reventberg och hade följande lydelse:

"Visserligen har, mig veterligen, ingen aktieägare i saken vänt sig till någon av oss här i Norrköping, men har det naturligtvis dock kommit till vår kännedom, att en del aktieägare gjort gällande, att den möjligheten förelåge, det Norrköpings stad och Vikbolandsjärnvägen utnyttjade sin majoritetsställning inom Norra Östergötlands Järnvägs Aktiebolag så, att övriga aktieägars intressen i bolaget kringskures.

Att en sådan farhåga kunnat sprida sig bland aktieägarna finna vi, som representera Stadens och Vikbolandsjärnvägens intressen, ytterst beklagligt och kunna knappast förstå, att den verkligen kunnat uppstå. De som följt de åtgärder som från Stadens och Vikbolandsjärnvägens sida vidtagits efter det att de blivit innehavare av större aktieposter i Norra Östergötlands Järnvägs A/B, måste vitsorda, att inga åtgärder i dylikt syfte hittills försports, och de som känna till, efter vilka riktlinjer man arbetar inom kommunalförvaltningen i Norrköping måste också finna farhågorna fullständigt ogrundade.

Då emellertid dessa farhågor fått den spridning, som skett, anse vi oss här å bolagsstämman böra förklara, att Norrköpings stad och Vikbolandsjärnvägen ej haft eller hava för avsikt att utnyttja sin majoritetsställning till förfång för övriga aktieägare i Norra Östergötlands Järnvägs A/B."

Detta uttalande syftade väl ej direkt på att de båda huvudintressenterna

¹⁾ Henning Swartz var herr Pehr Swartz' år 1911 genom olyckshändelse omkomne son.

borde vara mera talrikt representerade inom bolagets styrelse, men denna säkerligen ganska ömtåliga fråga var kanske även en av anledningarna till detsamma.

På förslag av landshövding Trolle beslutade bolagsstämman, att "sedan borgmästare C. H. Ramsay på grund av ändrade förhållanden nu icke längre tillhörde bolagets styrelse, till honom uttala ett tack för det synnerligen oegennyttiga och skickliga arbete, vilket han som styrelseledamot i bolaget under en tid av 22 år till bolagets fromma nedlagt".

Vidare beslöts tilldela borgmästare Ramsay fribiljett för livstiden å bolagets järnväg samt uppdrogs åt styrelsen att låta förfärdiga dylik biljett uti ädel metall att till borgmästare Ramsay överlämnas som ytterligare tecken på bolagets erkännande av hans arbete.

Av landshövding Trolle uttalades likaledes till friherre Djurklou järnvägsbolagets tack för hans mångåriga verksamhet inom bolaget.

Vid samma bolagsstämma beslöts — på förslag av landshövding Trolle — att med hänsyn till det synnerligen förtjänstfulla sätt, på vilket verkställande direktören och trafikchefen major Eric M. Lindgren fullgjort sina åligganden, bevilja honom en årlig pension av kr. 10 500: —, med skyldighet för honom att därest bolaget så påfordrade, avgå vid 65 år, men med rättighet för honom att när som helst dessförinnan komma i åtnjutande av pensionen, om han bleve förhindrad att sköta tjänsten, ävensom åt hustrun, om hon överlevde honom, en årlig pension av kr. 4 500: —, med skyldighet för Lindgren att till sitt avsked fortfarande betala pensionsavgift med kr. 200: — årligen.

Den nya styrelsen utsåg till ordförande inom styrelsen friherre Beck-Friis samt till vice ordförande landshövding Trolle.

Vid 1928 års bolagsstämma invaldes i styrelsen politie rådmannen Nils Sjöström, då ordförande inom Norrköpings stadsfullmäktige, efter grosshandlare Ehrenborg, som avlidit. Följande år avled även friherre Beck-Friis, och invaldes i styrelsen efter honom f. riksdagsmannen Karl Andersson, Eliantorp. Till styrelsens ordförande utsågs efter friherre Beck-Friis landshövding Trolle och till vice ordförande rådmän Reventberg.

Vid bolagsstämman år 1933 lämnade såväl excellensen Trolle som major Lindgren styrelsen. Protokollet från stämman meddelar härom:

"Herr ordföranden föredrog följande, honom tillhandakomna telegram från Excellensen Trolle:

Rådman Reventberg, Norrköping.

Tyvärr förhindrad närvara vid morgondagens sammanträde sänder jag N. Ö. J. mina varmaste välönskningar och dess styrelse mitt hjärtligaste tack för mångårigt utmärkt samarbete.
Trolle.

Herr ordföranden gav härefter uttryck för bolagets känslor av synnerlig tacksamhet gentemot Excellensen Tolle för de utmärkta förtjänster han under många år — däribland flere såsom bolagets främste representant — nedlagt till främjande av bolagets intressen. På herr ordförandens förslag beslöt stämman att till Excellensen Trolle avlåta detta telegram:

Excellensen Trolle, Falköping.

Norra Östergötlands Järnvägs Aktiebolag, i dag samlat till årsstämma, betygar sin avgående, högt värderade styrelseordförande sin uppriktiga och varma tacksamhet för många års osparda möda till främjande av järnvägens bästa. Bolaget utbeder sig förmånen att jämväl i fortsättningen få vara inneslutet i Eders Excellens välvilliga hågkomst samt tillönskar Eders Excellens för år, som stunda, rikaste lycka och välsignelse.

Jämväl till major Lindgren framförde herr ordföranden bolagets varma tacksamhet för det hängivna och intresserade arbete, han under många år nedlagt inom bolagets ledning. Herr ordföranden uttalade till major Lindgren, då han nu stode i begrepp att träda tillbaka från sin post inom bolaget, dess bästa välgångsönskningar.”

Rådman Reventberg blev nu ordförande inom bolagets styrelse, och trafikchef Carlsson efterträdde major Lindgren som verkställande direktör.

Beträffande järnvägens tekniska utrustning företogos under 1920-talet inga väsentliga förändringar. Tidigare påbörjade arbeten med utbyte av räls och växlar fortsatte likasom komplettering och förstärkning av ballasten i samband med reglering av syllavstånd, som minskades från 760 till 640 mm. Likaså företogos vissa förstärkningsarbeten å överbyggnaden å bron över Motala ström vid Skärblacka, bron vid Borggård ombyggdes, och å bron över Svennevadsån utbyttes överbyggnaden. Med anledning av dessa förstärkningsarbeten å banöverbyggnaden kunde man begära ökning av tåghastigheten, och erhöles år 1928 tillstånd att framföra tågen med en största hastighet av 60 km/t mot tidigare 50 km/t.

Bland under dessa år utförda smärre arbeten å banan märkas uppsättning av fällbommar vid några vägövergångar samt utbyte av sådana mot automatiska ljus- och ljudsignaler, där sådant kunnat ske efter vederbörligt tillstånd av myndigheterna.

Vid Lenbergsvik anlades år 1927 en lastplats för den därstädes startade nya industrien Glans Kalkbruk samt vid Trolleflod likaledes en lastplats för Domänverkets transporter.

Tekniska förbättringsarbeten åren 1924—32.



Lenbergsviks hållplats och vaktstuga.

Vid Doverstorp byggdes samma år ett nytt stationshus med tillhörande erforderliga ekonomibyggnader, varjämte spårsystemet utvidgades.

År 1930 företogs utvidgning av verkstaden i Finspong, som tillbyggdes för en kostnad av c:a 40 000: — kr. Samma år inköptes ett nytt grustag vid Sonstorp för 6 000: — kr.

Å bangårdarna vid Kimstad och Norsholm företogs under dessa år av S. J. större utvidgningsarbeten. Kungl. Järnvägsstyrelsen ansåg, att dessa arbeten voro av den natur att N. Ö. J. borde, enligt gällande överenskommelse rörande gemensamt utnyttjande av dessa stationer, deltaga i kostnaderna för desamma med ett beräknat belopp av kr. 115 139: 17. N. Ö. J. bestred detta krav under förmenande, att arbetena voro en följd av dubbelspårets Norrköping—Linköping framdragande och icke uppfyllde den i den åberopade överenskommelsen givna förutsättningen för N. Ö. J:s betalningsskyldighet eller att arbetena voro för de bägge järnvägarna för gemensamt ändamål nödiga. Då enighet ej kunde uppnås, hade Kungl. Järnvägsstyrelsen dragit saken inför prövning av skiljemän,

vilka i dom den 16 maj 1925 ålade N. Ö. J. att för de omtvistade arbetena till Statens Järnvägar utbetala 20 000: — kronor.

Förslag att genom en ny järnvägsanläggning utvidga N. Ö. J:s trafikområde framkom redan år 1906, då koncession begärdes å en järnväg, utgående från Borggårds station genom Tjällmo socken till Godegårds station å statsbanan Mjölby—Hallsberg, vidare över Zinkgruvan och Ämmeberg till Askersund och därifrån till Laxå station å västra stambanan. Denna bana skulle gå genom mycket skogrika trakter och skulle möjliggöra för det stora belgiska bolaget Vieille Montagne i Ämmeberg att över Norrköpings hamn utskeppa zinkmalmen från Ämmebergs gruvor, vilken då forslades med pråmar över Vättern och sedermera pr järnväg till Göteborg, därifrån den vidare befordrades till utlandet. Fraktkostnaderna för transportererna över Norrköping skulle för bolaget ställa sig gynnsammare än över Göteborg, varför detta visade stort intresse för förslaget. Norrköpings stad hade även intresse för att få dessa stora transporter över sin hamn men hyste planer på att få till stånd en annan förbindelse genom anläggning av en normalspårig järnväg från Norrköping norr om sjön Glan till Finspong samt vidare över Zinkgruvan och Ämmeberg till Laxå. Bägge förslagen mötte motstånd i Kungl. Järnvägsstyrelsen, som dock tillstyrkte koncession för den smalspåriga förbindelsen, men endast till Askersund, och beviljades sådan av Kungl. Maj:t den 15 april 1911. Då emellertid svårigheter mötte att anskaffa nödiga medel för anläggningen, erhöll koncessionsinnehavaren år 1918 tillstånd att uppdelat koncessionen i tvenne, den ena avseende sträckan Borggård—Godegård och den andra sträckan Godegård—Askersund.

Föreslagna utvidgningar av N. Ö. J:s trafikområde.

Koncessionen uppehölls under 1920-talet, och man erhöll gång efter annan förlängning i den för arbetenas påbörjande av Kungl. Maj:t fastställda tiden, men då det ej lyckades att uppbringa tillräckligt ekonomiskt intresse ens för den kortare sträckan Borggård—Godegård, fick koncessionen förfalla.

Under år 1931 framkom även ett förslag till utvidgning av N. Ö. J:s trafikområde genom att fortsätta banan norrut från Örebro via Kortfors å Nora—Karlskoga Järnväg till Grythyttan å Bergslagsbanan, där Hällefors Järnväg tillstöter. Man uppgjorde approximativa beräkningar rörande anläggningskostnader och inkomster, vilka dock ej visade så pass gynnsamt resultat, att det ansågs lämpligt att fortsätta utredningsarbetet, trots ett rätt livligt intresse för förslaget inom orten.

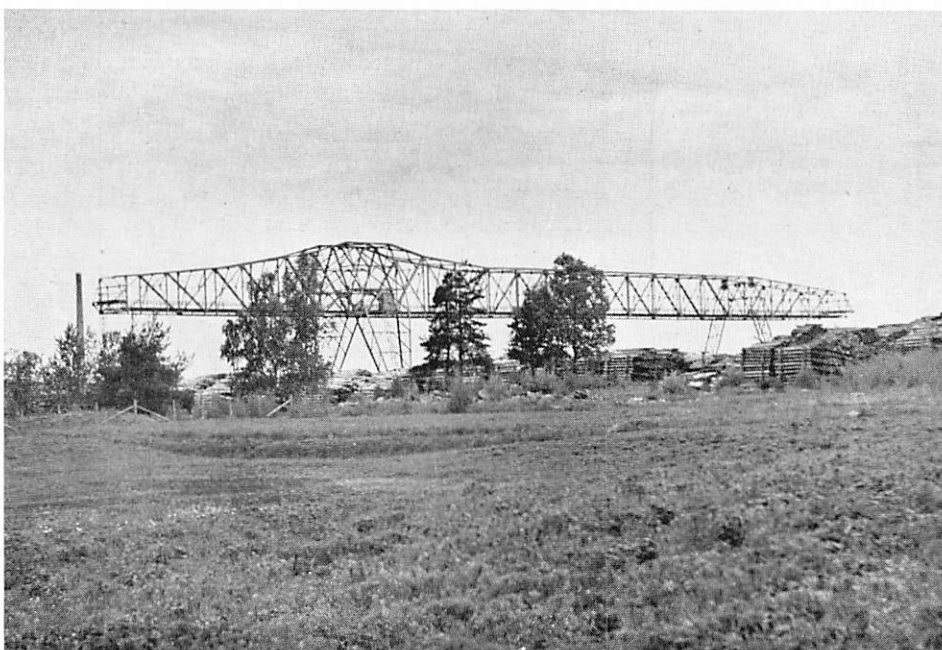
Förslag till banlinjens omläggning vid Pålsboda.

År 1925 framlade verkställande direktören ett förslag till omläggning av banlinjen vid Pålsboda station. Då Pålsboda—Finspongs järnväg på sin tid anlades, inleddes banan till Pålsboda station från väster. När sedermera linjen till Örebro tillkom, måste även denna införas till Pålsboda västerifrån. Härav följde, att uppehållen för de genomgående tågen måste bli långa i Pålsboda, enär lokomotiven måste fränkopplas, vändas och inkopplas i tågsättens motsatta ända mot vid dessas ankomst. För undvikande av dessa olägenheter uppgjorde verkställande direktören förslag till Finspongslinjens omläggning närmast Pålsboda, så att densamma infördes å stationen österifrån. Tågen kunde då omedelbart fortsätta, utan att man behövde företaga den tidsödande omkopplingen. Den föreslagna omläggningen beräknades komma att draga en kostnad av kr. 95 000: —, men genom densamma skulle uppstå en kalkylerad minskning av driftkostnaderna med kr. 6 000: — årligen.

Styrelsen var livligt intresserad av förslaget, och man begärde Kungl. Maj:ts tillstånd att få utföra detsamma. På grund av den omkring år 1930 inträffade ekonomiska situationen för järnvägen uppsköts tills vidare förslagets genomförande. Givetvis skulle denna anordning medfört flera fördelar för järnvägen, vilka dock numera, då större delen av persontrafiken sker medelst rälsbussar, ej äro av samma betydelse som tidigare.

Förslag till tresken-spår Kimstad—Skärblacka.

N. Ö. J:s största trafikanter äro de stora industrierna i Finspong samt de i Skärblacka och Ljusfors jämte Boo egendom. Industrierna i Skärblacka och Ljusfors ägdes på 1920-talet av Fiskeby Fabriks A/B. Detta bolags ledning ivrade naturligen för att få kostnaderna för sina stora transporter av råvaror och färdiga produkter av pappersmassa så billiga som möjligt, och pågingo talrika överläggningar med järnvägsbolaget rörande fraktnedsättningar. Då Fiskebybolaget även ansåg, att det för industriföretagen vore till fördel att ha bredspårig förbindelse med stambanan, lät bolaget verkställa utredning rörande kostnaderna för anläggning av ett normalspårigt fabriks-spår från Okna station å linjen Norrköping—Linköping till Skärblacka. Samtidigt gjordes genom N. Ö. J:s försorg utredning om byggandet av ett s. k. treskens-spår mellan Kimstad och Skärblacka stationer. Intetdera av dessa förslag blev emellertid realiserat. Järnvägens förvaltning inköpte däremot år 1929 8 st. s. k. transportörer, d. v. s. låga, kraftiga trallor, å vilka normalspåriga järnvägsvagnar med full last kunde placeras och å den smalspåriga banan transporteras till de industriella



Bockkran för vedtransporter i Skärblackska.

anläggningarna. Dessa transporter, som utsträckts ända till Finspong, ha gått mycket bra, och på detta sätt kunna normalspåriga järnvägsvagnar med last från fabriker å kontinenten forslas ända in i verkstäderna i Finspong, likasom de där tillverkade stora maskinerna direkt kunna lastas på normalspåriga vagnar för transport till sina olika bestämmelseorter i in- och utlandet.

Järnvägsbolagets inkomster höllo sig i stort sett goda under 1920-talet för att från och med år 1930 visa en nära nog katastrofal nedgång. Den huvudsakliga orsaken härtill voro de under 1920-talets senaste år vikande konjunkturerna samt den med varje år allt hårdare konkurrensen med bilarna. Biltrafiken tog, som allmänt känt, ett oerhört uppsving efter förra världskriget. Antalet automobilerna inom landet var år 1924 62 820 och ökades till 145 258 år 1930, härav lastbilar 15 246 st. år 1924 och 38 757 st. år 1930. Att dessa bekväma transportmedel skulle taga från järnvägarna både person- och godstrafik var ju uppenbart, helst som biltrafiken ej var bunden av sådana bestämmelser som järnvägarna beträffande taxor, skyldighet att upprätthålla trafiken m. m.

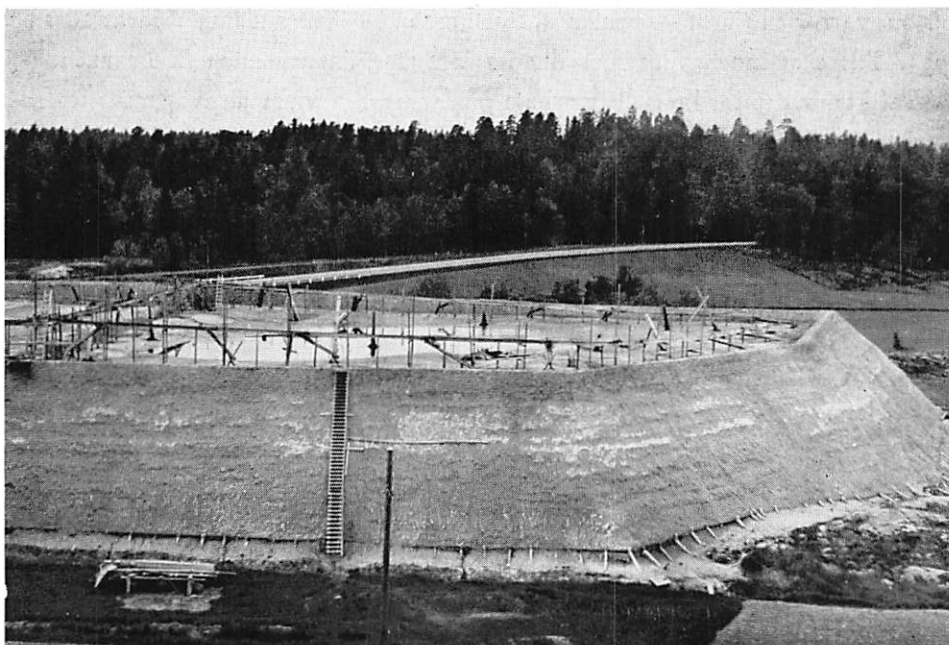
Åtgärder mot bilkonkurrensen.

Från järnvägarnas sida gjordes flera framställningar om reglering av förhållandena mellan de bägge kommunikationsmedlen, och en stor konferens avhölls för sådant ändamål i Stockholm år 1927 enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande av chefen för kommunikationsdepartementet. Till denna konferens inbjödos landets samtliga landshövdingar, representanter för V. V. S., för S. J. samt för landets enskilda järnvägar och en hel del andra för saken intresserade personer. Även danska, finska och norska regeringarna voro inbjudna att låta sig representeras vid överläggningarna. Bilismen seglade emellertid då för så förliga vindar, att järnvägarnas svårigheter knappast vid mötet blevo tillräckligt beaktade. Denna fråga — förhållandet mellan järnvägar och bilar — torde dock på sin tid ha blivit så utförligt behandlad i tryck, att den här ej behöver närmare omordas. Myndigheternas mening var i all korthet den, att i allmänhet ej borde uppställas restriktioner, som förhindrade konkurrensen. Vartdera transportmedlet ansågs ha sin uppgift att fylla, och i stort sett måste det lämnas åt den fria ekonomiska utvecklingen att avgöra, var gränsen mellan det enas och det andras arbetsuppgifter skulle dragas, d. v. s. vilken trafik som med större fördel kunde besörjas av det ena eller det andra kommunikationsmedlet. Järnvägarna borde, ansåg man, anpassa sig efter den genom automobilismens tillkomst inträdda situationen, och så skedde också. Man började att allt mera inrätta bilrutter i järnvägarnas egen regi och upptog konkurrensen med i privat ägo befintliga företag. Även vid N. Ö. J. vidtogos åtgärder för att i möjligaste mån skydda företaget för den starka bilkonkurrensen. Sålunda beslutade styrelsen att sänka prisen på tur- och returbiljetter, så att dessa kommo i ungefärlig överensstämmelse med de normer som gällde vid Statens Järnvägar, vilket innebar en höjning av rabatterna för fram- och återresa från 25 % till 33 %.

Vidare sänktes samtliga biljettpriser — såväl för enkla som för tur- och returbiljetter — å linjen Örebro—Pålsboda, varigenom man beräknade att kunna stimulera persontrafiken å denna bandel.

Under år 1926 insattes bilar för såväl person- som godstrafik i järnvägens egen regi på vägsträckorna Resta—Hidingsta, Ökna—Hidingsta och Sköllersta—Ekenäs. Senare samma år öppnades även trafik å sträckan Ljusfors—Boberg, vilken följande år utsträcktes till Tolskepp. År 1929 inrättades bussförbindelse Örebro—Hidingsta, huvudsakligen avsedd för industriarbetare i Örebro.

För att ytterligare intressera allmänheten för att använda sig av järnvägarna



Upplag av s. k. mesa vid Ljusfors pappersbruk.

för sina transporter väcktes, efter tillkomsten av T. Ö. J., inom dettas trafik-
utskott år 1931 förslag om att utskottet skulle engagera en skolad köpman som
trafikanskaffare. Det framhölls emellertid såväl av T. Ö. J:s verkställande
direktör som av dess trafikchef, att man redan tidigare ordnat denna fråga
genom järnvägens egen personal och att vissa tjänstemän vid skilda tillfällen
bereste de olika banorna, besökte stationsföreståndarna och i sällskap med dem
uppsökte handlande, större lantbrukare och andra trafikanter. Vid dessa besök
hade vissa uppslag framkommit om genomgående frakter med såväl järnväg
som bil, och man hade lyckats draga en del nya transporter till järnvägarna,
i synnerhet tyngre gods och där det gällde längre distanser. Å kortare distanser
däremot var det svårare att konkurrera med bilarna. Man ansåg, att en järnvägs-
man med ingående kännedom om taxor, förordningar och övriga förhållanden
vid järnvägarna vore bättre skickad för det ifrågavarande arbetet än en köpman,
och på grund härav vidtogos då inga vidare åtgärder i ärendet. Det visade sig
emellertid att arbetet blev så pass omfattande, att det helt upptog tiden för en

person, varför en tjänst — benämnd trafikombud — för ändamålet inrättades år 1933. Till dess innehavare förordnades järnvägstjänstemannen B. Franzén.

Trafikombudet inriktade sitt arbete på att besöka inom järnvägarnas trafikområden befintliga befraktare, såsom industrimän, företagare, handlande, lantbrukare m. fl., med vilka fraktfrågor och riktlinjer för trafikens samordnande med järnvägarna diskuterades. Det visade sig snart att man för att kunna erhålla ny eller återfå tidigare förlorad trafik måste offerera befraktningar "från dörr till dörr". Till en början ordnades denna angelägenhet genom entreprenörer, men sedermera anskaffades lastbilar och järnvägarna ombesörjde själva transporterna.

Ackvisitionsverksamheten vid T. Ö. J. har varit av stor betydelse och har lagt grunden till värdefulla förbindelser med ett flertal befraktare.

*Inrättandet av
T. Ö. J.*

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

Genom utredningen påvisades, att stora fördelar skulle kunna uppnås genom att samtliga dessa företag sammanfördes till en enhet, främst trafikökning och undvikande av omlastning genom samtrafikvägarnas omläggning, bättre utnyttjande av den rullande materielen, minskning av kostnaderna för materialinköp och förrådsförvaltning samt för verkstäder m. m. Trots detta lyckades man dock ej uppnå enighet, och förslaget fick förfalla. Men tanken var därmed ej avlivad, den fanns kvar och upptogs några år senare av N. Ö. J:s styrelse i ett förslag att sammanslå de till M. Ö. J. hörande banorna med N. Ö. J. Svårigheten för en sådan sammanslagning var bland andra den, att bandelen mellan Norsholm och Ringstorp hade annan ägare, med vilken uppgörelse måste träffas rörande de genomgående tågens framförande över denna bansträcka. Alternativt tänkte man sig dock en direkt förbindelse, och förslag utarbetades år 1916 till anläggning av smalspårig järnväg mellan Norsholm och Linköping med sträckning mellan stambanan och sjön Roxen samt anslutning till M. Ö. J:s spår i



Utlastningsanordning för mesa vid Ljusfors.

Linköping. Förslagen blevo emellertid ej då realiserade. Först några år senare — år 1922 — upptogs frågan ånyo och man tillsatte delegerade för utredning av möjligheterna att sammanslå de bägge företagen N. Ö. J. och M. Ö. J. till ett. Skulle sådan sammanslagning komma till stånd, bleve det emellertid nödvändigt ej blott att med N. V. H. J. träffa uppgörelse rörande tillstånd att framföra tågen över bandelen Norsholm—Ringstorp utan även att av S. J. erhålla medgivande att betingelserna för försändelsers framförande å de berörda linjerna enligt N. Ö. J:s lokala taxa måtte anses uppfyllda ävensom att bestående samtrafiksvägar berörande dessa — helt eller delvis — finge omräknas med beaktande av att dessa linjer skulle anses tillhöra endast en förvaltning. En för detta ändamål år 1925 till Kungl. Järnvägsstyrelsen gjord framställning blev emellertid icke bifallen. Härigenom kom visserligen frågan om N. Ö. J:s övertagande av M. Ö. J. i ett mindre gynnsamt läge, men man gav likväl ej upp tanken utan gick i författning om att i alla händelser låta verkställa en teknisk-ekonomisk utredning av ärendet.

Något direkt resultat nåddes dock ej heller genom denna utredning, och något längre fram kom hela ärendet i ett annat läge.

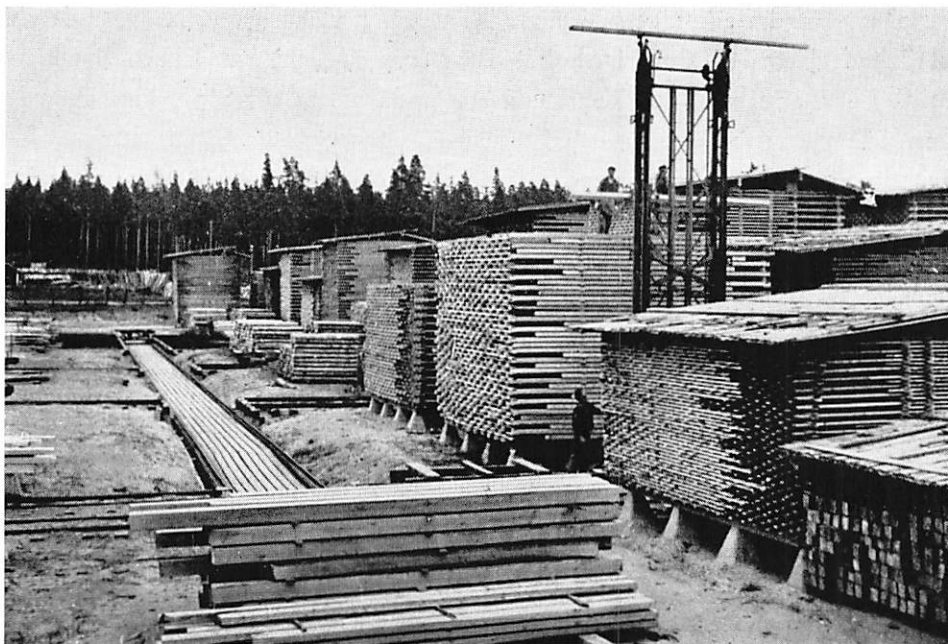
I september år 1927 inkom nämligen till N. Ö. J:s styrelse en skrivelse från V. B., i vilken föreslogs att företaga utredning om och i vilken mån samarbete mellan dessa båda företag skulle kunna med fördel anordnas. Frågan väckte N. Ö. J:s styrelses livliga intresse, och det gavs i uppdrag till de båda företagens trafikchefer Lindgren och Carlsson att verkställa sådan utredning, varvid de skulle äga rätt att anlita den ytterligare sakkunskap, som kunde anses erforderlig eller lämplig.

Till N. Ö. J:s styrelsesammanträde den 27 april 1929 kunde utredningsmännen framlägga huvudgrunderna för ett samarbete mellan de båda banorna, vilket gick ut på:

1. Gemensam trafikförvaltning.
2. Gemensamt användande av rullande materiel och personal.
3. Vartdera bolaget erhåller sina inkomster och bär sina utgifter.

Dessa huvudgrunder godkändes av styrelserna för de båda järnvägarna, och man beslutade att föreslå årets bolagsstämmor att antaga desamma, vilket även skedde. Därjämte beslutades å stämmorna, att utredningarna i ärendet skulle fortsättas och bedrivas så, att definitivt förslag kunde föreläggas 1930 års bolagsstämmor och samarbetet påbörjas senast den 1 januari 1931.

Då det emellertid ansågs önskvärt att även M. Ö. J. inginge i den gemensamma förvaltningen, dryftades möjligheterna härtill mellan de tre bolagens trafikchefer samt ordföranden i Norrköpings drätselkammare rådman Reventberg, och voro de samtliga intresserade för detta förslag. För dess realiserande ansågs det lämpligt, att N. Ö. J. skaffade sig ekonomiskt intresse i M. Ö. J. Major Lindgren föreslog därför N. Ö. J:s styrelse å sammanträde den 13 september 1929 att förvärva den aktiemajoritet i bolaget, som innehades av Östergötlands Enskilda Bank och som man trodde sig veta, att banken var benägen att avyttra. För att härom underhandla med banken utsåg styrelsen herrar Lindgren, Carlsson och Reventberg. Dessa delegerade anmälde till styrelsen den 15 oktober, att preliminärt avtal träffats med banken om inköp av bankens aktiepost i M. Ö. J., 3 900 st. preferensaktier. Styrelsen godkände avtalet och gav verkställande direktören i uppdrag att avsluta köpet. Detsamma blev emel-



Boo Egenoms brädgårdar med stapellägningsmaskin.

lertid icke fullföljt. N. Ö. J. arrenderade i stället under några år M. Ö. J., och då sedermera T. Ö. J. bildades, ingick M. Ö. J. i denna förvaltning.

Förslag till överenskommelse rörande de trenne banornas samarbete förelåg färdigt på hösten år 1929 och antogs av de intresserade företagen, av N. Ö. J. å extra bolagsstämma den 18 november sagda år. Avsikten med samarbetet anges i ingressen till överenskommelsen, i vilken det heter:

”I ändamål att genom de olika järnvägarnas sammanförande under en förvaltning, benämnd Trafikförvaltningen Östergötlands Smalspåriga Järnvägar (T. Ö. J.), åstadkomma rationell trafikskötsel för järnvägarna såsom helhet, ledande till ökad nettobehållning såväl genom minskning av utgifter som även genom ökning av inkomster samt bättre utnyttjande av järnvägarnas tillgångar och personal, har mellan de tre bolagen träffats överenskommelse om gemensam trafikförvaltning.”

T. Ö. J. skulle omfatta samtliga till M. Ö. J. hörande banlinjer med en sammanlagd längd av 124,7 km., N. Ö. J:s banlinjer med en längd av 132,3 km., V. B:s banlinjer med en längd av 101,1 km., Norrköpings stad tillhöriga av V. B. arrenderade banlinjerna Norrköpings Östra—Södra Hamnen samt Slakt-

husspåret, längd 2,1 km. och därjämte N. V. H. J. tillhöriga av N. Ö. J. delvis trafikerade järnvägslinjen Norsholm—Ringstorp om 13,3 km. längd. Summan av T. Ö. J. trafikerad banlängd skulle sålunda uppgå till 373,5 km. Härtill kom sedermera även järnvägen Skänninge—Bränninge om 27,2 km. längd, varigenom den trafikerade banlängden ökades till 400,7 km.

Överenskommelsens villkor voro i huvudsak följande:

Trafikförvaltningen handhaves av ett trafikutskott, bestående av två därtill befullmäktigade ledamöter med en suppleant från var och en av de tre bolagens styrelser samt en verkställande direktör. Dessutom skall hos Kungl. Maj:t göras framställning därom, att av bolagens kronombud ett utses att såsom ordinarie och ett såsom suppleant i trafikutskottet företräda Kungl. Maj:ts och Kronans intressen.

Trafikutskottet, som utser verkställande direktör med ett års ömsesidig uppsägning, äger att i enlighet med överenskommelsens bestämmelser å de tre bolagens vägnar besluta och handla i avseende å järnvägarnas drift och underhåll.

Förvaltningens huvudkontor skall vara förlagt i Norrköping.

I den gemensamma förvaltningen skall anses ingå järnvägarna i befintligt skick med personal, bana och husbyggnader, hamnar och grustag, däri inbegripna respektive bolag tillhöriga hotellbyggnader ävensom sådana anordningar, vilka för trafikens höjande å resp. banor redan finnas föranstaltade, rullande materiel, inventarier och materialier.

Vid överenskommelsen skall fogas en förteckning över under den gemensamma förvaltningen stående rullande materiel och inventarier ävensom en förteckning över materialier i förråd. Varje bolag skall i räkenskaperna gottgöras för materialierna efter värdering enligt dagspris.

Erforderlig nyanskaffning av lokomotiv, person- eller godsvagnar, erforderliga nyanläggningar, utvidgningar och förbättringar m. m. skola, efter förslag av verkställande direktören och utlåtande av trafikutskottet, beslutas och bekostas av vederbörande bolag.

Reparationsverkstaden i Finspong skall i största möjliga utsträckning gemensamt begagnas och kostnader för underhållet av rullande materiel samt inventarier därstädes fördelas mellan banorna i proportion till summan av verkliga utbetalta arbetslöner och verklig anskaffningskostnad för erforderliga materialier för de reparationer, som för varje järnvägs räkning i verkstaden utförts.

Om vissa lokomotiv, motorvagnar, personvagnar eller inventarier användas å annan järnväg än ägarens, skall särskild överenskommelse träffas angående ersättning till den ägande banan för begagnande av denna materiel och om dess revision.

Rörande gemensamt användande av godsvagnar skall särskild överenskommelse träffas.

Alla inkomster — likväl med undantag för varje bolags egna räntor, inkomster från dotterbolag och inflytande aktieutdelningar samt inkomster av skogar och lantegendomar — uppbäras av trafikutskottet, som jämväl — med motsvarande undantag — bestrider alla utgifter för drift och underhåll, även sådana som avse mindre förändringar av bana med byggnader och anläggningar samt rullande materiel, vilka icke äro av natur att öka kapitalvärdet.

Frågor om antagning, befordran och entledigande av ordinarie personal eller förflyttning av sådan från den ena banan till den andra, så ock beträffande denna personals lönevillkor, avgöras av trafikutskottet.

Förslag till gemensam taxa å till T. Ö. J. anslutna järnvägar skall inom av Kungl. Maj:t föreskriven tid upprättas av trafikutskottet och underställas Kungl. Maj:ts prövning.



Uppläggning av kolmilor å Boo Egendom.

Överenskommelsen träder i kraft den 1 juli 1930 och skall gälla till den 1 juli 1941. Uppsägning av densamma skall dock ske minst två år före kontraktstidens utgång. Sker ej sådan uppsägning, gäller överenskommelsen i ytterligare tio år och så vidare allt framgent.

Ovan är nämnt att uppgörelse måste träffas med S. J. rörande de genom T. Ö. J:s tillkomst ändrade samtrafiksvägarna, vilket ärende även berörde Mjölby—Hästholmens järnväg. Enighet härom nåddes, och överenskommelse i ärendet undertecknades den 11 mars 1930.

Denna överenskommelse stadgade i huvudsak, att om godstrafiken mellan två vid N. Ö. J., M. Ö. J. och V. B. belägna stationer enligt vägbestämningsreglerna i de av Kungl. Maj:t den 27 juni 1929 fastställda godssamtrafiksföreskrifterna skulle ledas över väg över järnväg med olika spårvidd, skulle gods-transporterna utan hinder av nämnda regler ledas över den smalspåriga vägen via Norsholm—Rinsgtorp. Denna bestämmelse gällde dock icke för trafik mellan Norrköping, Kimstad och Norsholm å ena sidan samt Linköping, Motala, Fågelsta och Hästholmen å den andra samt mellan Örebro Södra och Linköping. Den

smalspåriga vägen skulle dock fastställas som alternativ transportväg mellan Norrköpings Östra å ena sidan samt Linköping, Motala, Fågelsta och Hästholmen å den andra.

För den fraktavledning, som genom T. Ö. J:s tillkomst kunde komma att drabba S. J., skulle T. Ö. J. erlægga en årlig avgift av 15 000: — kr. Till M. H. J. skulle av samma orsak erläggas en årlig avgift av 2 800: — kr.

Med N. V. H. J. träffades överenskommelse om rätt att använda banlinjen Norsholm—Ringstorp mot ett årligt vederlag av 15 000: — kr.

Slutligen träffades överenskommelse med V. S. B. J. i likvidation, genom vilken T. Ö. J. övertog trafikeringen av V. S. B. J. och sålunda åtog sig att ombesörja och bekosta denna järnvägs trafikerande, underhåll och förvaltning mot rätt att uppbära alla från densamma inflytande trafikinkomster.

Trafikutskottets första sammanträde ägde rum i Finspong den 24 april 1930. Till ordförande inom utskottet valdes landshövding Trolle och till vice ordförande överste Ekelund. Verkställande direktör blev major Lindgren och trafikchef för hela förvaltningen trafikchef Carlsson, vilken därjämte skulle förestå banavdelningarna å M. Ö. J. och å V. B. Banavdelningen å N. Ö. J. skulle liksom förut skötas av baningenjör Laurell, vilken även utsågs till maskiningenjör för hela förvaltningen.

*N. Ö. J:s ekonomi
åren 1924—32.*

Under det förra världskriget och åren därefter stego N. Ö. J:s inkomster av järnvägsrörelsen rekordartat. Detta blev väl också den främsta anledningen till att bolagets aktiekapital, som förut är nämnt, utökades år 1917 med 20 % gratisaktier och med ytterligare 20 % sådana år 1920. Inkomsterna sjönko emellertid redan år 1921 och än mera åren därefter men höllo sig likväl goda ända till de sista åren av 1920-talet, då de gingo ned i oroväckande grad, varom närmare meddelas i ett följande kapitel. Då utdelningarna likväl ända till för året 1929 — med undantag för år 1921 — höllos vid 6 %, förändrades under åren 1924—1932 bolagets ekonomiska ställning, och de svävande skulderna ökades. En utdelning av 6 % å det större kapitalet tog i anspråk 112 320 kr. mot 78 000 kr., som utgjorde 6 % på det tidigare aktiekapitalet, en ökning sålunda av 34 320 kr.

Styrelsen följde uppmärksamt denna utveckling av bolagets ekonomiska förhållanden och uppdrog redan den 15 december 1926 åt sina ledamöter herrar Reventberg och Lindgren att undersöka möjligheterna av att upplägga ett nytt

obligationslån eller upptaga ett fast lån å 500 000 kr. Härigenom skulle de svävande skulderna, som belöpte sig på c:a 400 000 kr. och som voro placerade i mera tillfälliga bankkrediter, kunna fonderas, och det fasta lånet skulle säkerligen, ansåg man, kunna erhållas mot billigare villkor än vad den andra kreditformen betingade. Det tyckes emellertid ha mött svårigheter att ordna denna angelägenhet, enär ärendet först den 21 september 1928 åter omnämnes i styrelseprotokollen, då verkställande direktören anmälde, att den av de utsedda utredningsmännen företagna undersökningen givit vid handen, att det "för närvarande visat sig lämpligast att skjuta på frågan". Det lär nog ej heller ha varit möjligt att realisera den tilltänkta fonderingsplanen, då tillräckligt goda säkerheter ej kunde presteras. Situationen i ekonomiskt avseende blev tyvärr efter ett par år än sämre och ledde till nödvändigheten av att rekonstruera bolaget.