
Kap. VII

**Norra Östergötlands Järnvägar och
Mellersta Östergötlands Järnvägar
under åren 1934—1944**

I och med rekonstruktionen av N. Ö. J. hade detta bolag blivit ägare av M. Ö. J. (sid. 92). Man övervägde, om det senare företaget skulle helt uppgå i det förra eller bibehållas som ett särskilt bolag, och man kom till det resultatet, att detta senare ur flera synpunkter skulle vara det lämpligaste. Aktiekapitalet i det nya bolaget, som erhöll namnet Mellersta Östergötlands Järnvägar A/B, sattes till 150 000: — kr. och inbetalades helt av N. Ö. J. De båda företagen blevo således efter rekonstruktionen intimt förbundna med varandra, varför ock deras utveckling under det senaste årtiondet här behandlas i ett sammanhang.

M. Ö. J:s underhåll var, som tidigare är omnämnt, i hög grad eftersatt på grund av den ekonomiska misär bolaget råkat i och som föranlett konkurs och exekutiv försäljning. En genomgripande reparation och modernisering av bana och byggnader jämte den rullande materielen var därför nödvändig, och arbetena härmed sattes i gång under senare hälften av år 1934, varom särskild berättelse återfinnes i kap. V (sid. 103 och följande).

Revision av bestämmelserna för T. Ö. J.

Då stadsfullmäktige i Norrköping den 21 juni 1934 behandlade frågan om N. Ö. J:s rekonstruktion och beslutade att biträda det av N. Ö. J:s styrelse i sådant hänseende framlagda förslaget, skedde detta under den bestämda försättningen, att medverkan från samtliga till trafikförvaltningen hörande järnvägsföretag lämnades till en av förhållandena påkallad revision av de för tra-

fikförvaltningen gällande bestämmelserna i syfte att förhindra att V. B. belastades med utgifter för drift och underhåll av annat i förvaltningen ingående företag.

Med anledning härav upptogs denna fråga av T. Ö. J:s trafikutskott till behandling redan den 29 juni, då till utskottet överlämnades en skrivelse från Norrköpings drätselkammare till V. B:s styrelse, i vilken drätselkammaren påpekade, att det kunde sättas i fråga, huruvida tillräckliga garantier i alla avseenden kunde anses föreligga för ett skyddande av V. B:s ekonomiska intressen, för det fall att exekutiva åtgärder skulle visa sig nödvändiga att vidtaga gentemot N. Ö. J. Det hade nämligen påvisats, att äganderätten till ett V. B. tillhörigt förråd, som vore beläget å N. Ö. J:s mark, för angivet fall icke kunde anses säkerställd. Drätselkammaren ansåg därför nödvändigt, att sådana åtgärder vidtoges, som för säkerställande av bolagets intressen i berörda hänseende kunde anses påkallade. Anledningen till denna skrivelse var den, att V. B. för att ekonomiskt bispringa N. Ö. J. i dess hösten 1932 iråkade ekonomiska svårigheter (sid. 80) då övertog N. Ö. J:s del av förrådet, och en del av dessa förrådsmaterialier lågo lagrade på N. Ö. J. tillhörig mark. Norrköpings stadsfullmäktige hade visserligen biträtt rekonstruktionsförslaget för N. Ö. J., men det hade från flera håll hörts varnande röster häremot. Man ansåg, att rekonstruktionen ej gick tillräckligt djupt, och man fruktade, att det ej skulle dröja länge, förrän bolaget åter skulle komma i ekonomiska svårigheter, allra helst sedan detsamma nödgats att även taga ansvaret för M. Ö. J., vilket företag man ansåg endast skulle bli en börda för N. Ö. J. Man ville för den skull gardera sig för alla eventualiteter, så att V. B. på intet sätt utsattes för någon risk i ekonomiskt avseende.

För utredning av ärendet i dess helhet — revidering av gällande överenskomelse av den 23 oktober 1929 angående gemensam trafikförvaltning — tillsatte trafikutskottet några kommitterade — en från vardera av de till T.Ö.J. anslutna järnvägarna — att jämte trafikchef Carlsson inkomma med förslag i ärendet.

Kommitterade, som utgjordes av för N. Ö. J. överste Ekelund, för M. Ö. J. bankdirektör Beskow och för V. B. disponent Lundberg, avlämnade sitt utlåtande till trafikutskottet den 22 november 1934. I detsamma behandlades först frågan rörande förrådet, beträffande vilket kommitterade framhöllo, att då de bägge företagen N. Ö. J. och M. Ö. J. rekonstruerats, förefanns ej längre någon

anledning att V. B. höll dessa företag med förrådsartiklar, utan var det både lämpligt och riktigt att varje järnväg ägde sitt förråd.

Under utredningsarbetet hade emellertid framkommit, att V. B., som hösten 1932 övertog förrådet, sedan dess vid utlämnande av förrådsartiklar — huvudsakligen stenkol — debiterat dessa till högre pris än inköpspriset, varigenom en ej obetydlig vinst uppstått å förrådet såväl för år 1933 som för år 1934, vilken vinst helt räknats V. B. till godo. Dessa överdebiteringar måste givetvis återbetalas till de bägge företagen N. Ö. J. och M. Ö. J., då förrådet åter uppdelades. Kommitterade föreslogo därför, att N. Ö. J. och M. Ö. J. skulle kontant återköpa sina delar av förrådet efter V. B:s självkostnadspris, med avdrag för de gjorda överdebiteringarna men med tillägg av ränta å V. B:s kostnader för inköpta förrådsartiklar under den tid V. B. kunde anses ha legat ute med medel härför.

Rörande överenskommelserna i övrigt föreslogo kommitterade följande nya bestämmelser:

”Trafikuskottet äger icke utan bolagsstyrelsernas medgivande upptaga lån eller ingå borgen.

Kostnaderna för underhåll av godsvagnarna skall fördelas järnvägarna emellan i proportion till medeltalet i procent av å varje järnväg under näst föregående år utgjorda godsvagnsaxelkilometer och netto tonkilometer.

Vartdera bolaget skall till trafikuskottet avlämna godkänd säkerhet för eventuellt uppkommande skuld till trafikförvaltningen intill ett belopp av 50 000: — kr. och är skyldigt att omedelbart inbetala eventuellt underskott jämte erforderliga bidrag till trafikuskottets beräknade utgifter, om detta från något av de i trafikförvaltningen deltagande bolagen påfordras.”

Vad de kommitterade föreslagit blev godkänt såväl av trafikuskottet som av de olika järnvägarnas styrelser, och sålunda var denna angelägenhet, som förklarligt nog åstadkommit en viss irritation de olika företagen emellan, härmed bragt ur världen.

Ändring i koncessionsbestämmelserna för V. S. B. J.

Som förut omtalats, ingick som villkor för statens hjälp till iordningställande av M. Ö. J. bland annat, att M. Ö. J. skulle övertaga V. S. B. J. (sid. 96), och skulle M. Ö. J. för detta övertagande dels förbinda sig att erlægga ett belopp av 70 000: — kr. medelst revers löpande med 5 % ränta, varav $\frac{1}{2}$ % amortering, dels även lämna en revers å 80 000: — kr. löpande utan ränta, för vilken betalningsskyldighet skulle inträda endast efter järnvägens eventuella nedläggning och upprivning, och skulle detta senare belopp få amorteras genom de eventuella förluster, som kunde komma att uppstå å järnvägens drift.

M. Ö. J:s styrelse trädde på grund av dessa villkor omedelbart efter det nya bolagets bildande i förbindelse med Riksgäldskontoret för att få dessa uppgörelser ordnade, och den 30 november 1934 resolverade Kungl. Maj:t, att koncessionen för V. S. B. J. finge överflyttas på M. Ö. J. på villkor, bland andra, att koncessionsinnehavaren icke var skyldig att uppehålla koncessionen i större omfattning, än som av järnvägens förvaltning prövades lämpligt, dock med en del förbehåll av mera formell art. M. Ö. J. hade redan tidigare, den 31 augusti 1934, erhållit Kungl. Maj:ts tillstånd att nedlägga person-, post- och styckegodstrafik å bandelen Skänninge—Väderstad och omedelbart begagnat sig av detta tillstånd.

Den nyssnämnda skuldförbindelsen å 80 000: — kr. amorterades i enlighet med lånebestämmelserna år från år och var slutamorterad under år 1939, var-efter V. S. B. J. icke längre behövde särskiljas i M. Ö. J:s räkenskaper utan bägge företagens räkenskaper kunde sammanföras.

Vid M. Ö. J:s ombildande inköptes de skilda bandelarna av dessas olika ägare, och dessa måste nu åter förenas till en enhet, varom ansökan i laga ordning gjordes hos Kungl. Maj:t. Denna ansökan beviljades genom Kungl. Maj:ts resolution den 30 november 1934, som förordnade, att järnvägarna Vadstena—Fågelsta, Vadstena—Ödeshög, Fågelsta—Linköping, Linköping—Ringstorp, Klockrike—Borensberg och Fornåsa—Motala skulle förenas till en järnvägsenhet och att i följd därav samtliga anläggningarna skulle anses som en särskild järnväg, för vilken i tillämpliga delar skulle gälla de för Linköping—Ringstorp järnväg stadgade koncessionsbestämmelserna ävensom de allmänna bestämmelser rörande enskilda järnvägar, som av Kungl. Maj:t voro eller kunde bliva meddelade. Samtidigt hade Kungl. Maj:t medgivit, att det nya bolaget M. Ö. J. finge vara innehavare av koncessionen å den nya järnvägsenheten.

Som i ett föregående kapitel är nämnt hade redan år 1933 de till T. Ö. J. anslutna järnvägsföretagen av 1932 års järnvägsekonomiutredning anmodats att deltaga i utredning rörande dessa banors sammanslagning med N. V. H. J. Sammanträde för frågans dryftande hölls inom Kommunikationsdepartementet den 24 april 1933, vid vilket N. Ö. J. representerades av rådman Reventberg och major Lindgren samt V. B. av överste Ekelund och direktör Carlsson. Vid detta sammanträde beslutades att genom utsedda kommitterade låta företaga en förutsättningslös utredning rörande fördelar och nackdelar av

*Sammanslagning av
M. Ö. J:s banor till
en enhet.*

*Utredning rörande
sammanslagning av
T. Ö. J:s banor med
N. V. H. J.*

en fusion i en eller annan form av de ifrågavarande banorna. Kommitterade skulle utgöras av tre delegerade från T. Ö. J. samt tre från N. V. H. J. jämte en utomstående opartisk ordförande, vartill utsågs dåvarande direktören i Svenska Järnvägsföreningen Gösta Löfmarck. Delegerade från T. Ö. J. blevo överste Ekelund, rådmän Reventberg och direktör Carlsson, men då rådmän Reventberg under utredningsarbetets gång lämnade N. Ö. J:s styrelse och överste Ekelund V. B:s, ingick Ekelund som delegerad för N. Ö. J. och för V. B. utsågs disponent Lundberg. Från N. V. H. J. insattes i delegationen bankdirektör Victorin, direktören friherre Falkenberg och trafikchef Westeson.

Sedan kommitterade från 1932 års ekonomiutredning erhållit närmare direktiv för sitt arbete, bestämdes att undersökningen, i vad den avsåg de ekonomiska verkningarna av en fusion, skulle omfatta följande huvudpunkter:

- A. 1. Gemensam styrelse och förvaltningspersonal, inkl. kontrollkontor, statistikarbete m. m.
- 2. Nedläggande av vissa stationer och järnvägslinjer.
- 3. Gemensamt utnyttjande av person- och godsvagnar.
- 4. Tidtabellsomläggning i syfte att tillföra gruppen trafik eller minska driftkostnaderna.
- 5. Gemensamt utnyttjande av lokparken med härav event. följande nedskärning av vissa lok- och kolstationer.
- 6. Förbilligande av kostnaderna vid vissa föreningsstationer.
- 7. Möjlighet att tillföra fusionsgruppen större trafik genom taxans enhetliggörande inom gruppen och genom tillämpning av samtrafiksreglerna på gruppens järnvägar såsom en enhet.
- 8. Bortfallande konkurrens järnvägarna emellan.
- 9. Gemensamma verkstäder och förråd samt gemensamma materialinköp.
- B. 1. Event. minskning av samtrafikinkomsterna genom tillämpning vid äldre bangränsers bortfallande av genomgående person- och godstaxa.
- 2. Den inkomstminskning som kan uppstå genom att högre lokaltaxa för vissa i fusionsgruppen ingående järnvägar ersättas med enhetlig lägre taxa.
- C. Högre eller lägre personallöner.

Vissa av dessa huvudpunkter förorsakade detaljspörsmål skulle utredas av därtill särskilt lämpliga personer.

I sådant hänseende förelågo också vissa redan gjorda utredningar rörande de interna besparingar som — oberoende av fusionen — ansetts kunna göras och som verkstälts för N. Ö. J. av byråchef Lindblad och för N. V. H. J. av överinspektör Paulson.

Beträffande fördelarna av godsvagnsgemenskap mellan de ifrågavarande banorna verkställdes utredning av tjänstemännen hos S. J. Ragnar Trolle och Haqvin Larsson, beträffande fördelar och besparingar i själva driften — tåg-tjänsten — samt i verkstadsdriften av trafikchefen Hjalmar von Porat och beträffande inkomstminskning till följd av sammanslagningen av byråchefen hos S. J. Aldo Almqvist.

Delegerades utredning avlämnades den 29 oktober 1934 och utmynnade i huvudsak däri, att fusionen varken skulle betyda vinst eller förlust, sett rent siffermässigt, utan "status quo" för de av densamma berörda företagen.

Därmed var även tanken på fusion mellan dessa åter fallen. Det var ju ej första gången. Redan år 1895 väcktes förslag om utredning rörande sammanförande till en enda trafikförvaltning av de Pålshoda—Finspongs, Finspong—Norsholms, Norsholm—Ristens, Västervik—Ätvidaberg—Bersbo och Västervik—Hultsfreds Järnvägsaktiebolag tillhörande järnvägarna, men utredningen synes ha väckt betänkligheter och fullföljdes icke.

Under åren 1911 och 1912 var frågan om fusion mellan de smalspåriga Östgötabanorna och Västerviksbanorna åter föremål för utredning, då på initiativ av dåvarande landshövdingen i Östergötland greve L. Douglas. Något resultat uppnåddes emellertid ej heller då. De olika intressena gingo för mycket isär.

Den 16 oktober år 1916 träffades överenskommelse mellan Ö. C. J., N. Ö. J., *Kontrollkontoret*, M. Ö. J. och V. B. om inrättande av ett gemensamt kontrollkontor, förlagt till Linköping och benämnt Östgötabanornas kontrollkontor. Kontoret förestods av trafikchef C. Rydén. I den nämnda överenskommelsen bestämdes bland annat, att uppsägning av densamma skulle ske minst 12 månader före utgången av det år, då utträde önskades. Ö. C. J. hade emellertid i mars år 1933 uppsagt överenskommelsen och begärt, att den skulle få anses upphöra att gälla redan den 30 september 1933. Ehuru uppsägningen sålunda ej var i överensstämmelse med överenskommelsen, godkändes den likväl med hänsyn till dels att hyreskontraktet för kontorets lokaler utgick den 1 oktober 1933 och dels att förflyttning av personal, som behövdes å de olika banorna, borde ske på laga far-

dag. Det ansågs därjämte, att T. Ö. J. skulle kunna ordna kontrollen billigare än som tidigare skett.

Chefen för kontoret Rydén var pensionsmässig och pensionerades. Kontrollören S. Tornborg, som tjänstgjort å kontoret, övertogs av T. Ö. J. och överflyttades till Norrköping.

Kontrollkontorets kontanta tillgångar motsvarade i det närmaste det av de resp. banorna på sin tid överlämnade driftskapitalet och återbetalades till dem i förhållande till de gjorda insatserna. Övriga tillhörigheter utskiftades mellan de anslutna järnvägsföretagen.

M. Ö. J:s taxering. År 1935 uppkom tvist angående M. Ö. J:s taxering, vilken väckte rätt mycket uppmärksamhet inom järnvägsmannekretsar.

Enligt bestämmelserna i § 5 av lag om bokföring vid enskild järnväg den 3 juli 1930 stadgas bland annat:

”Till förnyelsefond skall årlig avsättning äga rum med belopp, motsvarande den värdeminskning, som av ålder, nyttjande eller annan jämförlig orsak uppkommer å de till stadigvarande bruk för bolaget avsedda tillgångarne, och må för ty avskrivning å värdet av sagda tillgångar ej ske. Avsättningen skall beräknas enligt grunder, som fastställas av Konungen.”

I den Kungl. Kungörelsen med närmare bestämmelser om bokföring vid enskild järnväg av den 3 oktober 1930 lämnades föreskrifter, huru avsättningarna till förnyelsefonden skulle beräknas.

Järnvägsbolaget ansåg, att de procentsatser, som skulle användas för dessa avsättningar, borde beräknas på de ursprungliga anskaffningsvärdena, d. v. s. de kostnader, som uppstått vid järnvägens tillkomst, och beräknade på grund härav avsättningen i 1934 års bokslut till 88 967: 44 kr.

Häremot gjorde taxeringsassistenten i Norrköping anmärkning med framhållande av att järnvägsbolaget förvärvat de ifrågavarande tillgångarna för sammanlagt endast 512 795: — kr., och ansåg han, att avsättning skulle få ske med de tillämpade procentsatserna endast å detta belopp, varför denna skulle reduceras till 7 246: — kr. Taxeringsnämnden biträdde denna mening. Järnvägsbolaget klagade häröver hos länets prövningsnämnd, som visserligen ansåg taxeringsassistentens uppfattning principiellt riktig men dock medgav, att procentsatsen för avsättningarna fick sättas något högre, varigenom summan för dessa ökades med 6 372: — kr. och sålunda uppgick till 13 618: — kr. mot av järnvägsbolaget påyrkade 88 967: 44 kr.

Järnvägsbolaget överklagade givetvis detta beslut hos Kungl. Kammarrätten. I klagomålen framhölls bland annat, att den avsättning, som genom den Kungl. Kungörelsen föreskrevs, var den, som av sakkunskapen ansetts under normala fall vara den riktiga, d. v. s. avsättningen måste anses motsvara tillgångarnas värdeminskning genom slitage under ett år. Att ett sådant slitage i värde skulle motsvara endast c:a 13 000:— kr. vore ju orimligt. Den av järnvägsbolaget beräknade summan var däremot mera i överensstämmelse med vad erfarenheten givit vid handen vore erforderligt för ett normalt underhåll av de c:a 150 km. långa järnvägslinjerna med rullande materiel och inventarier.

Det framhölls vidare, att vid förvärv av en järnvägsanläggning med rättighet att driva trafikrörelse iklädde sig förvärvaren också skyldighet att jämlikt erhållen koncession uppehålla trafiken med åliggande att hålla allt i stånd på sådant sätt, att trafiken kunde ordnas så ändamålsenligt som möjligt för den trafikerande allmänheten. När därför med hänsyn till de ursprungliga anläggningskostnaderna och med ledning av de av Kungl. Maj:t fastslagna principerna ett visst belopp beräknats som erforderligt för underhåll av en viss järnvägsanläggning, vore givetvis samma belopp behövt, även om anläggningen skulle övergå till ny ägare för ett pris väsentligt understigande den ursprungliga anläggningskostnaden. Järnvägsbolaget bifogade till sina besvär expertutlåtanden, vilka starkt stödde den av bolaget hävdade ståndpunkten och påvisade till vilka orimligheter den motsatta uppfattningen skulle leda, men icke för ty fann Kungl. Kammarrätten i utslag den 4 och 11 oktober 1938 icke skäl att göra ändring i prövningsnämndens beslut angående bolagets taxeringar för åren 1934 och 1935.

Regeringsrätten, hos vilken järnvägsbolaget fullföljde sina klagomål, var emellertid av annan mening och resolverade år 1941, att

”enär med hänsyn dels till den bolaget enligt stadgade koncessionsvillkor åliggande skyldigheten att uppehålla järnvägsdriften och förty bibehålla ifrågavarande järnvägar i trafikdugligt skick, dels till de i fråga om järnvägsaktiebolags förnyelsefond gällande bestämmelser bolaget må anses hava varit berättigat att vid taxeringen såsom driftkostnad avdraga omförmälda till förnyelsefond avsatta belopp, vilka må antagas icke överstiga vad som för ändamålet erfordrats, finner Kungl. Maj:t skäligt att med ändring av Kammarrättens utslag dels undanröja taxeringen etc.”

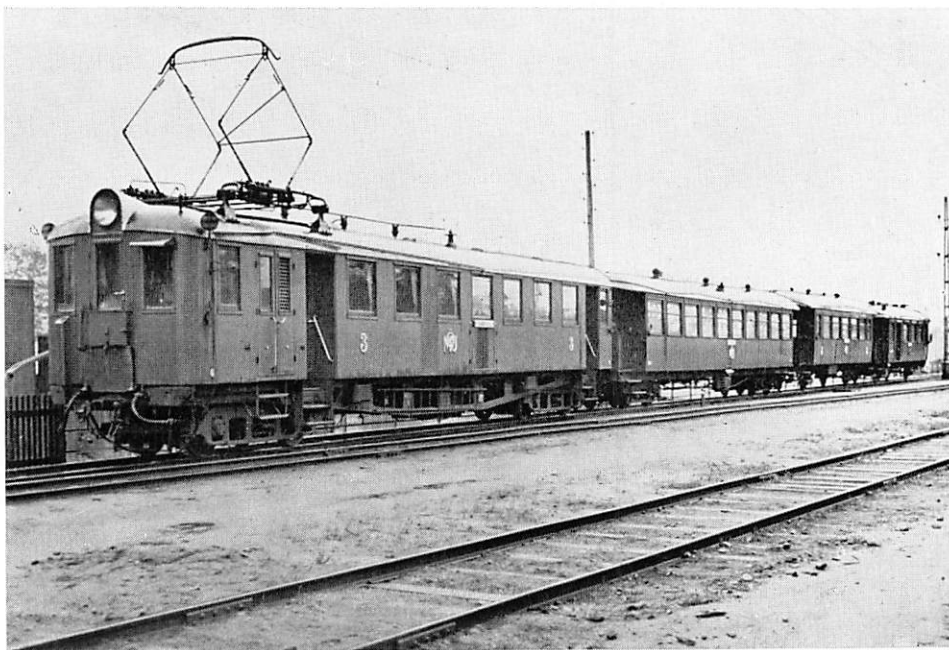
Under de år dessa tvistigheter pågingo erlade bolaget skatter med sammanlagt 78 083:94 kr., vilket belopp erhöles åter, jämte räntor, 15 749:81 kr., eller sammanlagt 93 833:75 kr.

M. Ö. J:s rullande materiel.

Den rullande materielen å M. Ö. J. befann sig vid järnvägsföretagets rekonstruktion år 1934 i mycket bristfälligt skick, enär medel knappast funnits till dess nödtorftiga underhåll och givetvis så mycket mindre till nyanskaffningar. En av företagets nya styrelses första åtgärder blev därför att söka avhjälpa dessa bristfälligheter. I programmet härför ingick i första hand anskaffning av en motorvagn, som skulle sättas på linjen Vadstena—Ödeshög. Man övervägde, huruvida en vagn med 4 fria länkaxlar skulle anskaffas, å vilken anbud förelåg från Hässleholms Mekaniska Verkstad å 63 000: — kr., eller man skulle inköpa en vagn med boggier, som Motala Verkstad erbjöd sig att leverera för 85 000: — kr. Tyvärr vågade man sig icke på den större affären, utan styrelsen beslutade i augusti 1934 att antaga det av Hässleholms Verkstad lämnade anbudet, och gjordes i samband härmed framställning om erhållande av ett lån å beloppet ur statens år 1933 bildade motorvagnslånefond. Maskininspektören i V. V. S. var av den mening, att den mindre vagnen visserligen kunde godkännas, men att det dock vore så mycket fördelaktigare att inköpa den större, att han förordade detta tillvägagångssätt. Verkställande direktören ställde sig dock tveksam, om man med hänsyn till bolagets svaga ekonomiska ställning skulle våga sig på den större affären, och styrelsen beslutade därför att nöja sig med den mindre vagnen. Det sökta lånet beviljades mot att N. Ö. J. iklädde sig borgen för detsamma.

Denna beställning förorsakade styrelsen för M. Ö. J. många svårigheter. Leveransen försenades väsentligt, och då vagnen äntligen levererades, var den ej i säkert driftsdugligt skick, varför den gång efter annan måste intagas på verkstaden för reparation, ja till och med återsändas till Hässleholm för översyn. Den var därjämte dyr i drift, varför vagnen, då sedermera rälsbussar anskaffades, mest användes som reserv för dessa och för de elektriska vagnarna på Linköpingslinjen.

Även de tvenne elektriska loken, som ombesörjde trafiken å linjen Linköping—Vadstena, voro i mindre tillfredsställande skick. De ägdes för övrigt av Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget i Västerås samt Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping och förhyrdes av M. Ö. J. Uppgörelse träffades därför med det förstnämnda bolaget om inköp av en 280 hkr. motorvagn samt av erforderlig materiel för modernisering av de bägge motorloken, varjämte den förhyrda materielen övergick i M. Ö. J:s ägo. Det blev visserligen en avsevärt dyr



Tågsätt med elektrisk motorvagn.

affär — kostnaden uppgick till c:a 180 000: — kr. — men den var nödvändig, och den nya elektriska motorvagnen blev ett värdefullt tillskott till järnvägens vagnpark.

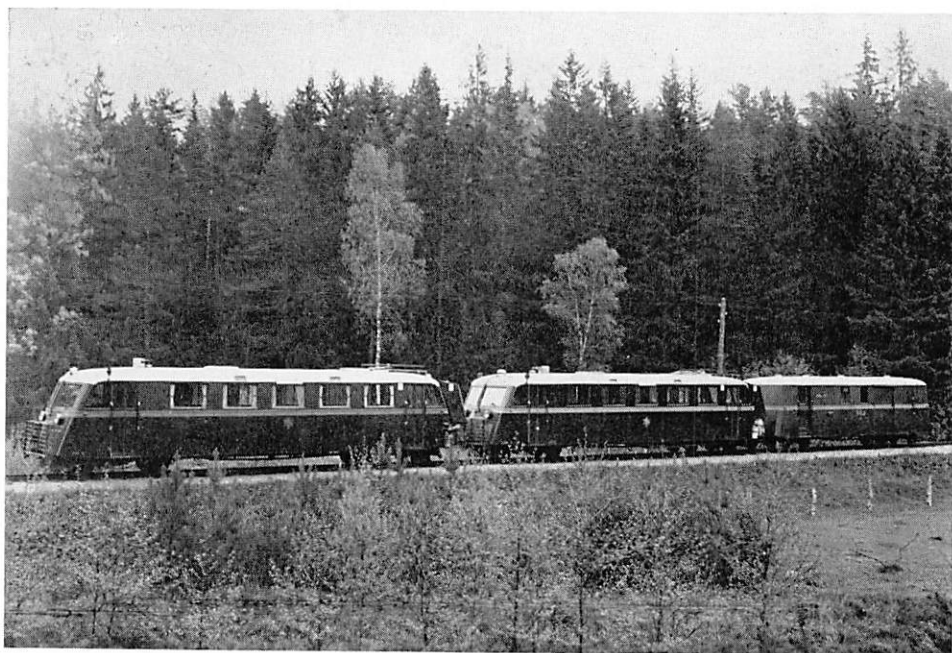
För växlingsrörelsen å Vadstena station anskaffades en lokomotor, vilken inköptes av N. O. J., som i stället anskaffade en ny sådan.

År 1938 framlade trafikchefen för styrelsen förslag om inköp av tre s. k. rälsbussar med erforderliga släpvagnar från Hilding Carlssons Mekaniska Verkstad i Umeå. Man skulle härigenom kunna erhålla såväl i drift billigare som hastigare förbindelser å bolagets järnvägar. Sålunda fick den år 1916 tillverkade dieselmotorvagnen, som uppehöll trafiken å linjen Linköping—Ringstorp, ej framföras med större hastighet än 40 km. per timme, vilket motsvarande en gångtid mellan de båda ändstationerna av 45 minuter. En rälsbuss skulle härför endast behöva använda 25 minuter.

Samma var förhållandet med dieselmotorvagnen å Skänninge-linjen. Dess gångtid var 75 minuter, och denna skulle med en rälsbuss kunna nedbringas till



Interiör av rälsbuss.



Tågsätt med rälsbussar.

45 minuter, vilket skulle vara av stor betydelse för den alltmera ökade persontrafiken å denna linje. Med beaktande av dessa fördelar beslutade styrelsen att inköpa den föreslagna materielen för en summa av c:a 150 000: — kr.

År 1942 inköptes ytterligare från samma leverantör en boggierälsbuss samt en 2-axlig godssläpvagn.

Samma år träffades avtal med Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget rörande ombyggnad av 2 st. elektriska lokomotiv genom insättning av nya motorer samt om inköp av 2 reservmotorer.

Ett äldre ånglokomotiv såldes detta år till Aktiebolaget Ljungström i Finspong, och som likvid erhöles en lokomotor, tillverkad av Aktiebolaget Slipmateriel i Västervik.

Vidare beställdes från Umeåverkstaden 2 st. boggierälsbussar och 1 st. 2-axlig släpvagn, vilken materiel levererades på hösten följande år.

Järnvägen disponerade således vid 1943 års slut 6 st. rälsbussar.

Vid N. Ö. J. hade sedan länge bristen på tillräckligt många lokomotiv varit kännbar, och man hade måst låna sig fram, i den mån så varit möjligt, och måst betala ganska avsevärda belopp i hyra. Då tillfälle därför erbjöd sig år 1935 att inköpa ett begagnat men i gott stånd befintligt tenderlok från Stockholm—Roslagens Järnväg, avslutades en sådan affär. Loket reparerades och försågs med tryckluftbroms, varefter det kom i gott stånd och väl motsvarade sitt ändamål. Samtidigt inköptes från samma säljare 15 st. godsvagnar.

N. Ö. J:s rullande materiel.

Redan året förut hade från Aktiebolaget Slipmateriel i Västervik inköpts en lokomotor för växlingsrörelsen å Örebro bangård.

År 1937 inköptes 4 st. begagnade tenderånglok från Nordmark—Klarälvens Järnväg, som elektrifierats. Av dessa voro 2 st. godstågs- och 2 st. persontågslok. Ett av de senare försåldes år 1943 till Västergötland—Göteborgs Järnvägar. De båda godstågsloken översågos och togos i trafik.

År 1938 beställdes de första boggierälsbussarna till N. Ö. J. från Henning Carlssons Mekaniska Verkstad i Umeå. Beställningen omfattade 3 st. rälsbussar och 2 st. 2-axliga släpvagnar, vilka samtliga levererades påföljande år. De sattes omedelbart i trafik och uppskattades i hög grad av den resande allmänheten. Rälsbussarna voro försedda med 130 hkr. motorer av Scania-Vabis tillverkning och voro avsedda för bentyl som drivmedel. Ytterligare beställdes



Lokomotor å Örebro södra station.

under år 1939 2 st. boggierälsbussar och 1 st. släpvagn, under år 1940 1 st. rälsbuss och 1 st. släpvagn samt under år 1942 1 st. boggierälsbuss.

Järnvägen disponerade sålunda vid 1943 års slut 7 st. rälsbussar.

*Inköp av gengas-
aggregat.*

T. Ö. J:s verkställande direktör och trafikchef hade redan år 1937 varit i förbindelse med tillverkare av tråkolsgeneratorer för drift av motorer med generatorgas i stället för med flytande bränsle. Överläggningarna hade emellertid ännu ej lett till något resultat, då kriget utbröt i september 1939, varmed följde brist på sådant bränsle. Verkställande direktören föreslog för den skull styrelserna för N. Ö. J. och M. Ö. J. att omedelbart gå i författning om inköp av tråkolsgeneratorer för järnvägarnas lastbilar, landsvägsbussar och rälsbussar uppgående till ett antal av 18 för N. Ö. J. och 11 för M. Ö. J. Prisen ställde sig mellan 2 000: — och 2 600: — kr. per generator, varför affären var av väsentlig storleksordning. Styrelserna omfattade förslaget med största intresse och beslutade den 25 september att inköpa generatorerna för leverans så snart som möjligt. De till T. Ö. J. anslutna järnvägarna blevo härigenom bland de första.

som ordnade järnvägsdrift med gengas, en åtgärd som för dem blev av allra största betydelse, då de härigenom blevo i stånd att möta allmänhetens efter krigsutbrottet för varje dag stegrade anspråk på järnvägarnas trafikförmåga.

T. Ö. J:s maskiningenjör Y. Blomstrand har lämnat följande intressanta meddelande rörande detta nya drivmedel:

"Kolgasdrift på motordrivna rälsfordon.

Under juli månad 1937 kom trafikchefen i förbindelse med A/B Graham-Lundqvist i Stockholm. Denna firma tillverkade tråkolsgasgeneratorer och övriga detaljer för drift av motorer med generatorgas i stället för flytande bränsle. Driftsförhållandena på motorvagn X 52 studerades av en av firmans ingenjörer, och den 29 juli 1937 inlämnades ett förslag över kolgasanläggning till denna vagn och någon tid senare ett anbud och kontraktförslag. Något köp blev emellertid ej av, delvis i väntan på resultat av försök med gaskompressor. Om kompressor användes, skulle nämligen motorns effekt ej minskas, vilket eljest är fallet vid gasdrift.

Den 23 mars 1939 tillskrev vi ånyo firma Graham-Lundqvist. Denna gång avsågo vi de nu i trafik varande boggierälsbussarna och möjligheten att förse dem med tråkolsgeneratorer. Efter erhållande av förslag från firman avsågs att eventuellt på försök inmontera aggregat för tråkolldrif på en utav dessa rälsbussar.

I väntan på svar från denna firma voro vi den 11 april 1939 i telefonförbindelse med A/B Gasgenerator, ingenjör Axel Svedlund i Örebro. Ingenjör Svedlund visade sig vara intresserad för tråkolsgasdrift av rälsbussar men ansåg, att för att kunna uppfylla det stora krav på hastighet, som ställdes på dessa järnvägsfordon enligt våra rälsbusstidtabeller, borde anläggningen utrustas med kompressor. Svenska motorfabriker höllo enligt ingenjör Svedlund på med konstruktioner och försök med gaskompressor, och i avvaktan på resultatet härav föreslog han, att montaget å rälsbussarna skulle uppskjutas. Ingenjör Svedlund rekommenderade däremot, att tråkolsgenerator genast skulle monteras på någon av N. Ö. J:s lastbilar, på vilka besparingarna blevo större, på grund av att tråkolssdrivna landsvägsfordon behövde betala endast halva bilskatten.

I september 1939 voro vi åter i personlig förbindelse med ingenjör Svedlund



Renoverad banvakstuga.

i Örebro. Då skrevs kontrakt om inköp av 60 st. träkolsaggregat för trafikföretag anslutna till T. Ö. J., för N. Ö. J:s del 18 st.

Tillgången på flytande bränsle minskades emellertid ej omedelbart för järnvägarnas del, varför under hösten hos A/B Gasgenerator arbetades med konstruktion och utformning av för rälsbussar till storlek och fordringar lämpliga aggregatenheter.

I mars månad 1940 levererades det första träkolsaggregatet hit till en boggierälsbuss, och uppmonteringen påbörjades omedelbart på N. Ö. J:s rälsbuss n:r Y 253, som då var intagen till revision.

Montagearbetet, som för den första bussen tog något längre tid i anspråk än för de följande, var avslutat de sista dagarna i april månad, och därefter påbörjades provkörningar och instruktionskörningar med förarepersonalen. Gengasmonteringen skedde sedan i en följd å förvaltningens rälsbussar och avslutades för N. Ö. J:s del med n:r Y 257 i februari 1941.

Till en början medförde gengasdriften många svårigheter, och problemen voro



Interiör från renoverad banvaktstuga.

så nya, att någon ingående hjälp ej kunde erhållas från något håll. Genom intresserat arbete från förarepersonalen, reparatörer och verkstadsbefäl ha felorsakerna mer och mer kunnat härledas och avhjälpas. Träkolskvaliteten har även förbättrats, vilket bidragit till erhållande av tillförlitligare drift.

Våra erfarenheter av gengasdriften på rälsbussarna äro i stort mycket goda. Om under den första tiden inträffade missöden, driftstörningar och starkt ökade underhållsarbeten skrivas på vårt och andras nybörjarstadiums konto, har gengasdriften därefter även visat någon fördel gent emot den tidigare bentyldriften.

Ännu ej helt övervunna svårigheter äro:

- ökad tid för förarepersonalen för uppeldning av aggregaten,
- ökad underhåll genom tillkomst av kolgasaggregat och övriga detaljer,
- ökad slitage på motorernas vevstakslager på grund av ökad kompression, samt något minskad motoreffekt.

En fördel gent emot bentyldriften är att cylinder- och kolvslitaget vid om-

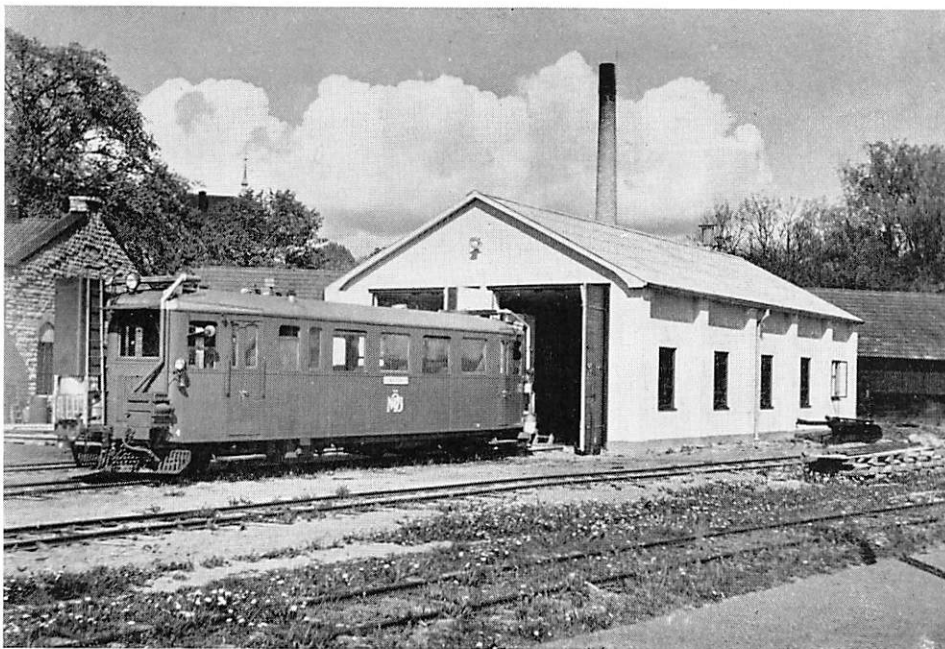


Djurkälla hållplats.

sorgsfull rening av gasen är avsevärt mindre. Som exempel härpå kan omnämnas, att en rälsbusmotor mellan tvenne helrenoveringar inklusive slipning av cylinderblocket störningsfritt genomlupit 26 000 mil. Detta är ungefär dubbelt så lång körsträcka som någon motor genomlöpte med bentyl som drivmedel.”

*Fortsatta arbeten å
M. Ö. J:s bana och
byggnader.*

Med de intill slutet av år 1937 utförda arbetena för iordningställande och modernisering av M. Ö. J. voro dessa visserligen fullbordade i enlighet med det för desamma på sin tid upprättade programmet, men allt var därmed ej färdigt i önskvärd omfattning, varför arbetena fortsattes under åren 1938 och följande. Man gick sålunda igenom och renoverade så gott som alla stationshus och vaktstugor, införde centraluppvärmning och indrog vatten- och avloppsledningar å de större platserna, inledde elektrisk belysning, där så kunde ske, m. m., så att bostäderna för personalen blevo snygga och proptra och kommo mera i överensstämmande med tidens fordringar. I stationshusen ombyggdes expeditiionsrum och väntsalar, så att de blevo bekvämare och mera praktiskt anordnade såväl för stationstjänsten som för allmänheten. Biljettmaskiner i lik-



Bensinmotorvagn och rälsbussgarage i Vadstena.

het med dem som användas å landsvägsbussarna uppsattes i expeditionerna i stationshusen vid Norrköpings Östra och Norrköpings Västra, i Skärblacka, Finspong, Vadstena och Ödeshög, vilka i hög grad underlättade arbetet med biljettförsäljningen med tillhörande kontroll. För rälsbussarna ordnades garage i Skänninge, Ödeshög, Ringstorp och Linköping (med tre stallutrymmen) samt i Vadstena, å vilket sistnämnda ställe byggdes stall för två rälsbussar jämte överliggningsrum, tvätt- och duschrum för varmt och kallt vatten samt w. c. Därjämte tillbyggdes verkstaden i Linköping med en ny smedja. I samband därmed utökades personalens tvättrum och försågs med duschrum för varmvatten. Likaså utbyggdes godsmagasinet i Vadstena och anordnades värmeledning i varmrums och manskapsrum.

Fällbomsanordningar vid vägkorsningar moderniserades, likaså en del vägsig-naler och semaforer.

I Vadstena uppfördes ett skyddsrum för 25 personer.

Å Linköpings norra station uppsattes automatisk brandalarmanläggning av

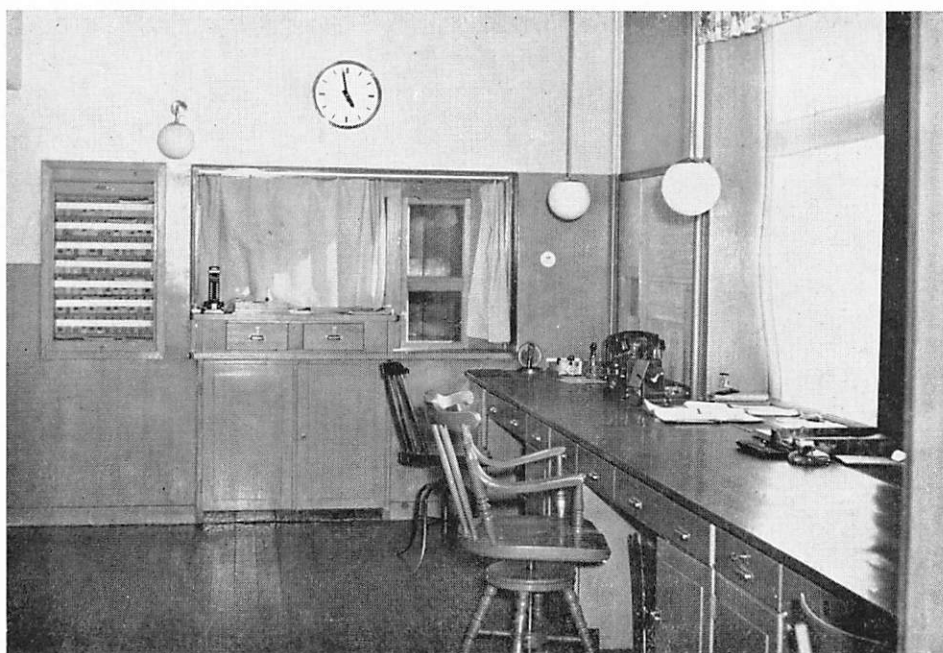


Vadstena stationshus.

L. M. Ericssons bekanta utmärkta konstruktion för verkstaden, lokstallar, för-
radsbyggnad och godsmagasin med tillhörande tjänstelokaler.

*Reparation av bron
över Stångån i Lin-
köping.*

Den 25 september 1939 anmälde verkställande direktören för styrelsen, att det vid verkställd undersökning av Stångåbron i Linköping visat sig, att bron var i behov av en genomgående reparation. Den hade på järnvägens begäran besiktigats av broinspektören i V. V. S., som därefter lämnat föreskrifter om nedsatt hastighet för tåg och rälsbussar, som skulle passera bron, samt i övrigt förordnat om vidtagande av observationer rörande eventuella förändringar i bropelarnas höjdlägen. Ytterligare undersökningar igångsattes omedelbart efter besiktningen, vilka tyvärr visade, att betongmurverket i bropelarna var betydligt skadat, beroende i huvudsak därpå, att entreprenören för det åren 1908 och 1909 utförda arbetet, den danska firman Bröchner-Larsen & Krough, ej iakttagit tillräcklig omsorg vid detsammats utförande. Fullständig ombyggnad av pelarna ansågs därför nödvändig. Sedan nödiga ritningar för sådan ombyggnad utarbetats och av V. V. S. godkänts samt Söderbygdens Vattendomstol lämnat

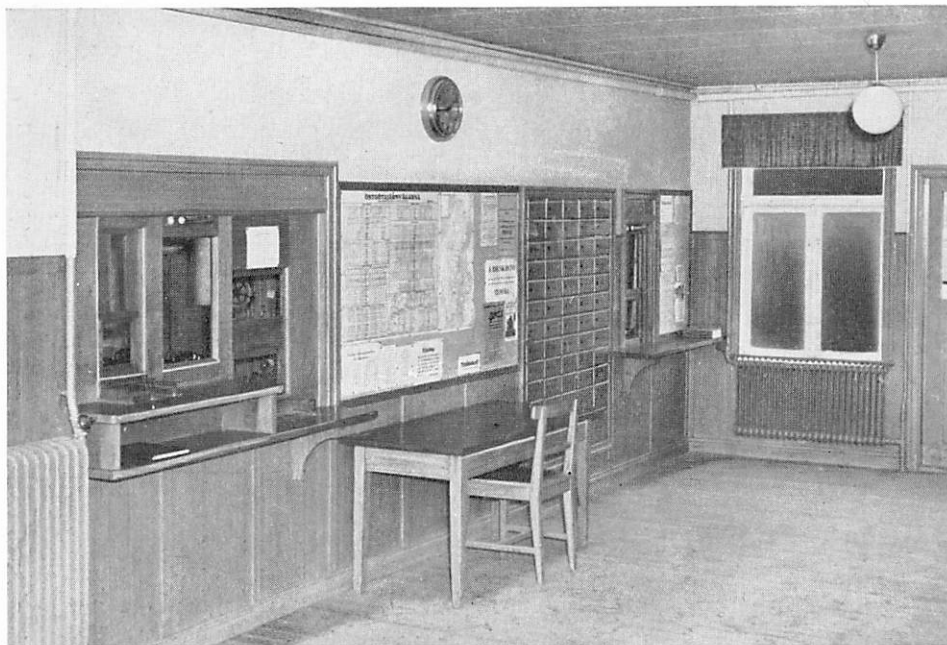


Expeditionsrum i Hästholmens stationshus.

tillstånd till arbetenas utförande, igångsattes dessa genom A/B Armerad Betong i Norrköping, och ombyggdes sålunda 1 pelare år 1940, 3 pelare år 1942 och 9 pelare år 1943. Härmed voro brons samtliga pelare ombyggda med undantag för själva svängpelaren, vilken ej ansågs behöva göras något åt. Arbetena utfördes synnerligen grundligt med nya pålknippen under pelarna och fullständigt nya murverk av kraftigt armerad betong. De blevo mycket dyrbara och drogo en kostnad av sammanlagt c:a 220 000: — kr.

År 1940 ägde förhandlingar rum mellan representanter för Svenska Sockerfabriks A/B och Sveriges Betodlares Centralförening angående förbättrade anordningar för emottagning av betor, som landsvägsledes framforslades till järnvägsstationer. I samband härmed upptog Centralföreningen frågan om vidtagande av åtgärder genom vederbörande järnvägsförvaltningars försorg för att vid stationerna åstadkomma lämpliga anordningar för inlastning av sockerbetor. I skrivelse den 12 mars 1940 gjorde Centralföreningen framställning till Folkhushållningsdepartementet om att utredning skulle företagas rörande

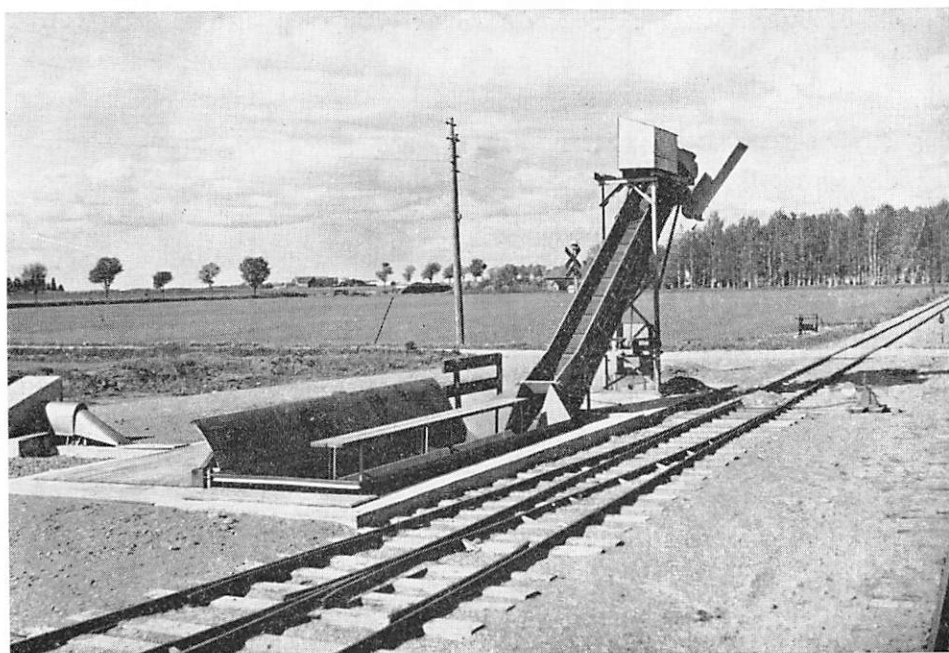
Anordningar för inlastning av sockerbetor.



Väntsal i Klockrike stationshus.

ordnande av denna angelägenhet, med anledning varav Kungl. Maj:t uppdrog åt förre distriktschefen vid S. J. E. von Friesen att verkställa sådan utredning.

Styrelsen för M. Ö. J. erhöll sedermera, år 1942, meddelande från Statens Sockernämnd om att, för så vitt järnvägsbolaget vore villigt att vid sådana stationer och hållplatser, där sockerbetor inlastades till en mängd överstigande 2 000 ton under betkampanjen, låta anordna elevatorer för betlastningen, så kunde bolaget påräkna anslag av statsmedel till c:a 50 % av anläggningskostnaderna. Sådana anordningar skulle, ansågs det, komma att i hög grad stimulera betodlingen inom provinsen, och då sockerbetorna ju utgjorde järnvägens största godstransporter, beslutade styrelsen att under året låta uppsätta 3 st. sådana elevatorer. Anordningarna bestodo av ett stort tråg av betong, i vilket betorna tippades och från vilket de medelst en elektriskt driven elevator lastades i järnvägsvagnarna. För tippningen byggdes bredvid betongträget en brygga av trä, å vilken de med betor lastade vagnarna framkördes. Bryggan kunde medelst ett maskineri erhålla lutande ställning, så att betorna lätt ramlade från vagnarna



Betlastningselevator vid Arneberga.

ned i trågen. Maskineriet arbetade mycket bra, i all synnerhet sedan man ordnat med elektrisk drift även för manövrering av tippningsflaken. Till dessa elektriska anordningar erhöles icke statsbidrag. År 1942 försågos stationerna Bjälbo, Vadstena och Österstad med elevatorer. Påföljande år, 1943, uppsattes ytterligare 3 st. elevatorer, nämligen vid Klockrike, Fornåsa och Arneberga. Under år 1944 ha likaledes 3 st. stationer eller hållplatser försetts med elevatorer, nämligen Vreta Kloster, Ledbergskulle (å Skänningelinjen) samt Norehoff. Å M. Ö. J:s banor ha sålunda uppsatts 9 st. elektriskt drivna lastningsanordningar för betor, vilka kostat järnvägsbolaget — statsbidragen oräknade — sammanlagt c:a 150 000: — kr. I anläggningarna ha även ingått nya spåranordningar, i den mån det varit erforderligt att utföra sådana, samt stensättningar av planer och tillfartsvägar. Betydande lättnader ha härigenom beretts betodlarna i deras kostnader för transporter och inlastning av sockerbetor.

Redan år 1913 förvärvade M. Ö. J. rätt att för all framtid uttaga och tillgodogöra sig allt grus å ett område om c:a 13 har vid Solberga, beläget 1,3 km

Solberga grustag.

norr om Greby hållplats å bandelen Linköping—Ringstorp. Ett spår anlades från hållplatsen upp till grustaget, och under årens lopp ha avsevärda kvantiteter grusmateriel uttagits och fraktats till Linköping för försäljning. Viss inskränkning i möjligheten att tillgodogöra sig gruset uppstod dock genom att förekomsten av ett gravfält från 900—1000-talet föranledde förbud från myndigheterna att där uttaga grus. Denna angelägenhet ordnades emellertid längre fram, så att grusuttagningen kunde fortsätta, sedan undersökning av gravfältet företagits genom Riksantikvariens försorg.

Fram till år 1934 höll sig rörelsen tämligen konstant med en årligen uttagen grusmängd av c:a 6 000 kbm., varav ungefär $\frac{2}{3}$ försäljningsgrus och $\frac{1}{3}$ för järnvägens eget behov, men under åren 1934 och 1935 ökades omsättningen till c:a 20 000 kbm. per år. Lastningen skedde för hand, och den sortering, som i vissa fall gjordes, skedde medelst handdrivna triörer.

Emellertid blevo kraven från gruskonsumenterna på bättre sorterad vara allt större, och hela grusrörelsen blev så tungrodd, att tanke uppkom på anskaffande av maskinell utrustning, varför sådan inköptes år 1935. Denna utrustning omfattar en elektriskt driven släpskopa, ett uppforderingsverk, en dubbel vibratorsorterare med nät för erhållande av dimensioner av den sorterade materielen från 3 till 70 mm, fyra fickor om vardera c:a 20 kbm. rymd, från vilka materieleet tappas direkt i järnvägsvagnarna, samt ett elektriskt drivet spel för framdragning av dessa vagnar, allteftersom de lastas.

Den nya anläggningen, som togs i bruk våren 1936, drog en kostnad av c:a 27 000: — kr. Genom densamma minskades priset på det utlastade gruset, och man erhöll en väl sorterad vara, som lämnade bättre pris vid försäljning. Därjämte kunde större kvantiteter uttagas. År 1937 kompletterades anläggningen med en stenkross med tillhörande anordningar för en kostnad av c:a 17 000: — kr. I allt ha anordningarna i grustaget dragit en kostnad av c:a 45 000: — kr. Avsevärda fördelar ha emellertid erhållits genom densamma, i det att järnvägen ej blott erhåller grus för eget behov, utan grus och makadam har kunnat försäljas i rätt stora kvantiteter. Sålunda har efter år 1936 försålts c:a 110 000 kbm. sand, grus och makadam, och järnvägen har för eget behov erhållit c:a 50 000 kbm. I grustaget återstående användbart materiel beräknas till c:a 200 000 kbm.

*Arbeten å N. Ö. J:s
bana och byggnader.*

Å N. Ö. J. hade trots de i början av 1930-talet starkt minskade inkomsterna likväl utförts nödiga underhållsarbeten, varför några större sådana ej behövt

vidtagas under den senaste tioårsperioden. Bland smärre utförda arbeten nämnas omändring av byrålokaler i Finspongs stationshus till bostadslägenheter, utbyte av 22,5 kg. räls mot 24,5 kg. å 23 660 m. spår å sträckan Ljusfors—Norrköping, av 14 900 spårmeter räls mot tyngre å sträckan Hjortkvarn—Pålsboda samt av ytterligare sammanlagt 4 530 spårmeter å smärre sträckor, där så varit erforderligt. Vidare beläggning med asfalt av stationsplanen i Finspong, byggnad av ett skyddsrum därstädes för 80 personer samt av ett i Skärblacka för 25 personer. Elektriska installationer ha företagits å diverse platser samt reparation och modernisering av bostadslägenheter i stationshus och vaktstugor, uppsättning av automatiska ljussignaler vid plankorsningar med allmänna vägar ävensom av fällbommar, modernisering av signalanordningar m. m.

Vid Örebro Södra station har fullständigt ny signal- och säkerhetsanläggning utförts av S. J. utan någon som helst kostnad för N. Ö. J.

Ett vid Sonstorps station beläget större magasin har inköpts för förvaring av träkol.

I verkstaden i Finspong har uppsatts en automatisk brandalarmanläggning av L. M. Ericssons tillverkning.

Att helt förebygga olyckshändelser vid järnvägarna hör tyvärr endast till *Olyckshändelser.* önskningarnas område. Sådana hava inträffat alltsedan järnvägarnas tillkomst och komma nog också alltid att inträffa, trots alla de åtgärder som vidtagas för att så ej skall ske. Så har ock varit förhållandet såväl å M. Ö. J. som å N. Ö. J., där sedan bilarnas tillkomst sammanstötningar ägt rum mellan landsvägs- och järnvägsfordon vid plankorsningar, av vilka tyvärr ett par medfört skador såväl till liv som egendom. Den svåraste olyckshändelsen inträffade å N. Ö. J. den 29 oktober 1939 omkring kl. 20,30, då ett från Finspong kommande med lok framfört tåg sammanstötte med ett från Norrköping kommande, likaledes framfört med lok, mellan Kimstad station och Lillie hållplats. Sammanstötningen blev våldsam, loken och flera vagnar kastades av spåret, och ett par vagnar körde in i varandra. Eldaren på det ena loket skadades till döds så gott som omedelbart, och en av förarna avled av sina skador efter två dagar. Föraren å det andra loket skadades svårt, men tillfrisknade efter långvarig lasarettvistelse. Av övrig personal och passagerare skadades 25, vilka dock samtliga klarade sig utan svårare påföljder.

Orsak till olyckshändelsen voro flera sammanstötande omständigheter, vilka



Finspangs station.



Expeditionsrum i Finspångs stationshus.

gjorde att den å S. J. station i Kimstad tjänstgörande tågklareraren släppte ut tåget från Kimstad till Norrköping för tidigt.

Under åren 1924—1936 vidtogos inga andra ändringar i tidtabellerna än att *Tidtabellerna.* en del tåglägenheter indrogos under de för N. Ö. J. och M. Ö. J. bekymmersamma åren i början av 1930-talet för att därigenom minska järnvägarnas driftskostnader.

Från och med den nya tidtabellen i maj år 1937 omlades emellertid tidta- *Godstågen.* bellerna för godstågen, varigenom stora fördelar vunnos såväl för trafikanterna som för järnvägarna.

Nya direktgående godståg insattes sålunda, och de föregående godstågen, som gjort uppehåll vid alla stationer och lastplatser, omlades från att huvudsakligen ha gått på dagen till att i likhet med de nyinsatta direkttågen gå under kvällar och mornar.

Härigenom vanns för trafikanterna den fördelen, att gods, som lastas på dagen, är framme å bestämmelsestationen redan påföljande morgon. Sålunda



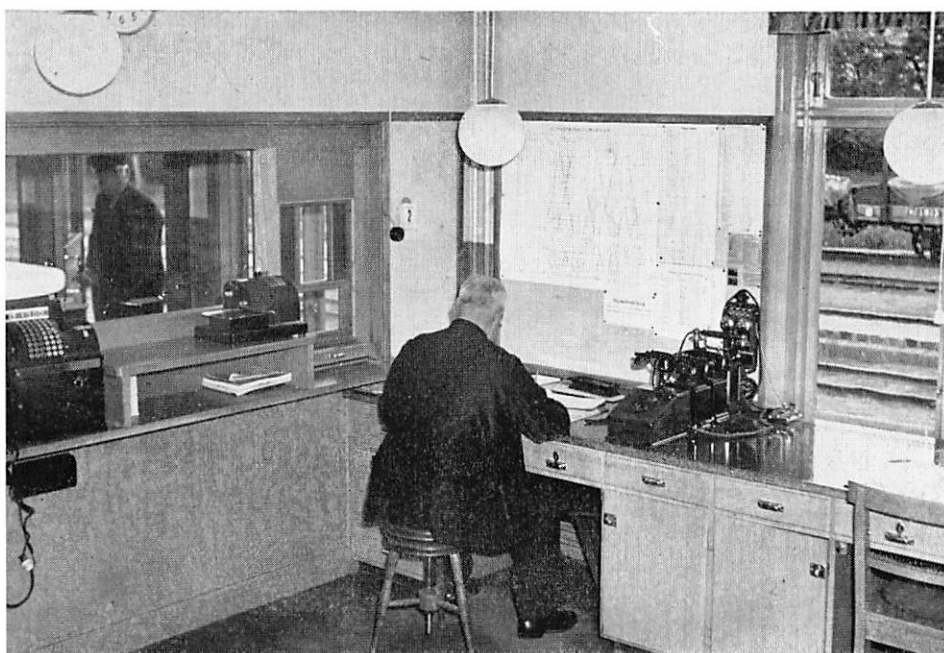
Väntsal i Finspongs stationshus.

är det på dagen vid Norrköpings Östra och i Norrköpings hamn lastade godset framme i Finspong och i Linköping samma dags afton och i Hjortkvarn, Örebro, Vadstena och Ödeshög följande dags morgon. Samma fördel erhöles givetvis för gods i motsatt riktning från de nämnda platserna till Norrköping.

Dessa förändringar i godstågstidtabellerna medföra, att järnvägarna bättre kunna utnyttja lokomotiv, godsvagnar och personal. Sålunda kunna genom det snabbare vagnomloppet flera godsvagnar nu vara tillgängliga på dagen för lastning och lossning i stället för att tidigare då ha gått i tågen. Godset transporteras härigenom huvudsakligen under den tid på dygnet, då trafikanterna icke lasta eller lossa. Resultatet har också blivit, att de ökade transportuppgifterna ha kunnat tillfredsställande lösas utan att utöka godsvagnsparken, en fördel av stor ekonomisk betydelse för järnvägsföretagen.

Persontågen.

Även beträffande persontrafiken vidtogos från och med tidtabellsskiftet år 1937 förbättringar, dels genom att såväl å N. Ö. J. som M. Ö. J. nya tåg insattes och dels genom att de blandade tågen ändrades till rena persontåg, som



Expeditionsrum i Skärblacks stationshus.

icke längre medförde godsvagnar, varigenom snabbare gångtider erhöles. Detta möjliggjordes genom de förändrade godstågstidtabellerna.

Särskilt å M. Ö. J., där arbeten utförts på banan för höjande av hastigheten å de elektriska linjerna Linköping—Vadstena och Fornåsa—Motala från 40 till 60 km per timme och där ombyggnad och nyanskaffning av elektriska dragkrafter ägt rum samt en ny motorvagn inköpts för linjen Vadstena—Ödeshög, ökades tågantalet avsevärt och gångtiderna förkortades. Även å linjerna Linköping—Ringtorp och Linköping—Skänninge förbättrades persontidtabellerna. Antalet persontågkilometer å hela M. Ö. J. ökades sålunda från tidtabellsskiftet år 1937 per månad från c:a 44 000 till c:a 66 000 eller med c:a 50 %. Vid föreningsstationerna blevo förbindelserna även härigenom förbättrade.

Från och med tidtabellsskiftet år 1939 insattes boggierälsbussar å alla icke elektrifierade linjer, varigenom en betydande förändring inträdde i fråga om persontrafiken. Rälsbussarna fingo nämligen framföras med en hastighet av 75 km per timme, varjämte igångsättning och avsaktning med dessa lätta fordon,

Rälsbussarna.



Väntsal i Sköllersta stationshus.

som endast vägde 10 ton men ändock rymde 80 personer, varav 46 sittande, kunde ske snabbare än förut. Flera nya tåg kunde härigenom insättas, varjämte anslutningarna vid föreningsstationerna förbättrades.

Å linjen Örebro—Finspong—Norrköping insattes rälsbussar i samtliga persontåg med undantag av posttågen, vilka framfördes av motorvagn, intill dess att släpvagn till rälsbuss innehållande postkupé erhöles år 1941. Inga persontåg framföras därefter i regel med ångkraft, undantagandes lördagar och söndagar, då den större trafiken så kräver.

Gångtiden för rälsbusstågen nedbringades för sträckan Örebro—Pålsboda (30 km) till 35 minuter mot att den förut varit 50 minuter, och mellan Örebro och Norrköping blev gångtiden 2 tim. 50 minuter mot tidigare 3 tim. 35 minuter.

För närvarande framgå mellan Örebro och Norrköping dagligen 4 tågpar, varjämte under lördagar och söndagar tillkommer ännu 1. Mellan Finspong och Norrköping framgå 8 tågpar, lördagar och söndagar 9.

Å linjen Linköping—Ringstorp (21 km) nedbringades gångtiden från 45 minu-



Bergskärning vid "Sundet" å N. Ö. J.

ter till 25, och antalet tågpar ökades. Lördagar framföras å denna bansträcka 8 tågpar. I Ringstorp finnes förbindelse till och från Västervik med nästan alla tåg.

Å linjen Linköping—Skänninge, 34 km, förkortades gångtiden från 1 tim. 15 minuter till 45 minuter, och antalet dagliga tågpar utökades till 4, vissa dagar 5. Samkörning ordnades även, så att rälsbusstågen från Skänninge i regel fortsätta direkt till Ringstorp och likaså i motsatt riktning.

Å linjen Vadstena—Ödeshög hade antalet tågpar redan år 1937 utökats till 6. Gångtiderna minskades genom rälsbussarna från 1 timme till 45 minuter.

På grund av bristen på flytande bränsle påbörjades år 1940 montering av gengas å samtliga rälsbussar, varför från och med tidtabellsskiftet år 1941 vissa av ovan angivna gångtider måste något förlängas.

Gengasdriftens inverkan på tågtidtabellerna.

N. Ö. J:s 7 st. rälsbussar utförde under år 1943 633 000 tågkilometer och M. Ö. J:s 6 st. 385 000.

För befordran av il- och resgoods påkopplas till rälsbussarna 2-axliga släpvagnar, vägande 2 ton och med 3 tons lastförmåga. Dessutom har Kungl. Post-

Släpvagnar.



Manövrering av ljussignaler vid Prästköps hållplats.

verket anskaffat boggiesläpvagnar, innehållande postkupé och godsutrymme. Under år 1944 ha ytterligare beställts släpvagnar, rymmande 40 personer samt gods, till såväl N. Ö. J. som M. Ö. J.

Dubbleringar.

Då resandetrafiken är så stor, att den ej kan ombesörjas av rälsbussarna, insätts ångtåg, vilka stanna endast vid de större stationerna. Dylika ångtåg dubblas av rälsbuss, som följer omedelbart efter ångtåget och stannar vid alla stationer och hållplatser. Härigenom vinnes dels att rälsbusstidtabellerna kunna hållas, vilket icke vore möjligt, om ångtågen skulle stanna överallt, och dels att resan för det större antalet resande blir behagligare genom ett fåtal uppehåll. I ångtågen sparas dessutom bränsle.

Persontrafikökningen åren 1938—1943.

Från år 1938 till år 1943 har resandeantalet ökat å N. Ö. J. från 331 000 till 646 000 och å M. Ö. J. från 535 000 till 1 074 000. Medelreselängden har stigit å N. Ö. J. från 24,6 till 25,8 km, och å M. Ö. J. från 19,5 till 22,0 km.

Antalet personkilometer har ökat å N. Ö. J. från 8 144 000 till 16 659 000 och å M. Ö. J. från 10 441 000 till 23 600 000.



N. Ö. J:s inspektionsbil.



*Landshövdingen friherre Hamilton, styrelseledamöter och revisorer i N. Ö. J. och M. Ö. J. m. fl.
å resa på N. Ö. J. sommaren 1943.*

I maj år 1936 inträdde trafikchef Carl Carlsson i pensionsåldern och lämnade då sina befattningar hos T.Ö.J. och de till T.Ö.J. anslutna järnvägsföretagen. Till hans efterträdare utsågs trafikinspektören vid Varberg—Borås—Herrljunga Järnväg Eric Johnsson, född 1891, vilken tillträdde sina befattningar som verkställande direktör för T. Ö. J. och järnvägsbolagen samt som trafikchef för dessa den 15 juli 1936.

Av förvaltningstjänstemännen vid T.Ö.J. avgingo underingenjören Albert Hansson den 15 januari 1937, trafikassistenten Oscar Stiernström den 1 oktober 1937 och kassören Alfr. Bolin den 1 november 1939, den sistnämnde på grund av uppnådd pensionsålder.

Som maskiningenjör för hela förvaltningen antogs från den 1 februari 1937 ingenjören vid Mellersta och Norra Sveriges Ångpanneförening Yngve Blomstrand, född 1903.

Som trafikinspektör anställdes från den 1 juni 1937 stationsskrivaren vid Varberg—Borås—Herrljunga Järnväg Allan Almqvist, född 1900.

Till kassör befordrades den 1 november 1939 byråbokhållaren vid T. Ö. J. Nils Ahlin, född 1897.