
MELLERSTA ÖSTERGÖTLANDS JÄRNVÄGAR

Signatur: M.Ö.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag, Linköping.

Mellersta Östergötlands järnvägar är det gemensamma namnet för ett antal järnvägar, som dels byggts av Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag, dels av Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnvägsaktiebolag, nämligen linjerna *Fågelsta—Vadstena*, öppnad 1874, och *Vadstena—Ödeshög—Hästhalmens hamn*, öppnad 1888, linjen *Fågelsta—Linköping*, öppnad 1897, *Klockrike—Borensberg* 1907, *Linköping—Ringstorp* 1908 och *Fornåsa—Motala* 1915. De båda nämnda bolagen sammanslogos 1919, varefter hela järnvägs-systemet kallas *Mellersta Östergötlands järnvägar*.

Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnväg.

När järnvägen Hallsberg—Motala—Mjölby i början av 1870-talet planerades, höjdes flera och ganska inflytelserika röster för banans dragande över Skänninge och Vadstena samt därifrån på lämpligt avstånd från Vättern till Motala och vidare norrut. Orsaken till att denna praktiska tanke ej förverkligades berodde bl. a. därpå att man var rädd om sina sekelgamla affärsområden och befarade intrång på dem. Emellertid koncessionerades Motala—Mjölbybanan år 1871, och där-efter ville Vadstena erhålla förbindelse med den nya linjen.

Initiativet till banan Fågelsta—Vadstena togs av Vadstena stadsfullmäktige, och banan byggdes av Vadstena stad, som härför upptog

ett obligationslån å 425 000 kr. Ritningar och kostnadsförslag uppgjordes av ingenjören C. SUNDBLAD och koncession erhöles den 2 maj 1873. Arbetet utfördes under ledning av ingenjören SUNDBLAD åren 1873 och 1874. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 10 okt. 1874.

Den var en »lilleputtbana», åt vilken folket i orten till en början hade roligt, ty man hade ingen erfarenhet av smalspåriga järnvägar. Tågen stannade var som helst för av- och påstigning, och man kunde få extratåg för endast 5 kr. Men för Vadstena blev banan under några år allt annat än ett glädjämne, enär den tyngde så i stadskassan, att skatterna voro bland de högsta i riket. Tack vare omtanke och energiskt arbete fick Vadstena emellertid efter tio år sin bana skuldfri. Då beslöt man sig för att fortsätta banan till Ödeshög.

Inbjudan till aktieteckning utfärdades i nov. 1885 av borgmästaren T. LAGERCRANTZ, brukspatronen G. HANSTRÖM, trafikchefen GUST. ASPLUND och godsägaren KRISTOFFER GUSTAFSSON. Meningen var att bilda ett bolag för att övertaga linjen Fågelsta—Vadstena och bygga den nya, 33 km. långa linjen till Ödeshög.

Aktieteckningen krävde under månader inbjudarnas hela energi. Flera gånger såg det synnerligen mörkt ut, ehuru banan hade åtminstone någon förespråkare i varje socken. Bland de svåraste motståndarna befann sig komministern SNELLMAN i Ödeshög, vars opposition betydde så mycket mera, som han ägde åtminstone småböndernas hela förtroende. Detta hade till följd, att kommunalstämman i Ödeshög den 7 jan. 1886 avslög begärd teckning å 20 000 kr.

Emellertid framlades fjorton dagar senare ett nytt förslag upptagande alternativa summor, och nu hade bladet vänt sig med resultat, att 10 000 kr. tecknades.

Omsider var företaget tryggt. *Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnvägsaktiebolag* konstituerades den 6 febr. 1886. Till styrelse utsågos härvid kaptenen K. VON WERNSTEDT, boktryckaren A. NORÉN, trafikchefen G. ASPLUND, possessionaten A. J. ANDERSSON och godsägaren K. GUSTAFSSON.

Ordförande blev kaptenen VON WERNSTEDT och verkst. direktör trafikchefen ASPLUND.

Bolagsordningen stadfästes den 25 juni 1886, samtidigt med att koncession beviljades på grundvalen av ritningar och kostnadsförslag, som uppgjorts av civilingenjören C. AHLBOM, Motala. Kostnaden för linjen Vadstena—Ödeshög med bispår till Hästholmens hamn beräknades till 600 000 kr.

Banan byggdes av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. SCHMIDT, och den 13 nov. 1888 kunde den betydelsefulla samfärdsvägen öppnas för trafik. Invigningen, som förrättades av landshövdingen greve R. DELA GARDIE, ägde rum under stora högtidligheter.

Styrelseberättelserna under de följande åren äro belysande för den energi och den målmedvetna blick, som bolagets ledande män lade i dagen till företagets bästa. Den ekonomiska utvecklingen blev mycket gynnsam.

Redan under järnvägens första år gick bolaget i författning om en förbindelseled över Vättern med Hjo—Stenstorps järnväg, först genom att förhyra ångbåt och därefter genom den för traden särskilt byggda ångaren »Trafik», i vilken bolaget efter hand blev en allt större intressent. Vidare försäkrade bolaget sig om bestämmanderätten i Hästholmens hamn- och magasinsbolag och om en torvtillgång i Dagsmosse. Slutligen främjade bolaget av naturliga skäl turisttrafiken, särskilt till Omberg. Bangårdarna utvidgades avsevärt, banans överbyggnad förstärktes, varigenom tåghastigheten kunde uppdrivas, vagnsparken tillökades, och nya, starka lokomotiv anskaffades.

Mellersta Östergötlands järnväg.

Innan ännu Vadstena—Ödeshögs järnväg var färdig, uppstod i kommunerna mellan Fågelsta och Linköping tal om önskvärdheten av att banan fortsattes genom dem till Linköping och att således en förbindelseled kunde erhållas både med länets residensstad och Hästholmens hamn. Genom en den 21 febr. 1888 tillsatt kommitté, i vilken grosshandlaren AUG. FREDHOLM på Karlshov var ordförande, insamlades medel till undersökning. Sedan denna ägt rum, uppgjordes kostnadsförslag av ingenjören W. LINDEGREN. Enligt denna plan skulle banan bliva 39,327 km. lång, ha en spårvidd av 0,891 m. och kosta 607 000 kr. utan och 788 000 kr. med rullande materiell.

Den 18 dec. 1888 hölls i Linköping ett möte under ordförandeskap av landssekreteraren AD. WALLENBERG, därvid en kommitté av 19 personer utsågs. Vidare antogs förslag till bolagsordning och inbjudan till aktieteckning. I denna inbjudan hette det bl. a.: »Då omkring två mil på andra sidan Linköping framgår en redan färdig järnväg, som sammanbinder södra Närkes och norra Östergötlands bergslager med Gamleby och Västerviks hamnar vid Östersjön; då det mellan denna järnväg och Linköping liggande området är lika lämpligt för en billig

järnvägsbyggnad, som det redan undersökta befunnits vara, och då för Östergötland, som med avseende på lokalbanor står icke obetydligt efter Skåne, Västergötland och åtskilliga andra med detsamma jämförliga provinser, skulle genom fortsättning av den först ifrågasatta banan till lämplig station på den sistnämnda åvägbringas ett sammanhängande smalspårigt nät av sådana järnvägar, hava vi ansett skäl att redan nu såsom mål uppställa en sådan sammanbindning. Därigenom skulle icke allenast fördelen av en billig och därför även moderata frakter betingande järnvägsförbindelse beredas sådan nu saknande kommuner med Östergötlands bästa jord inom sitt område, utan även betydligt förkortad utfartsväg erhållas både till Östersjön och Västerhavet för även övriga invid och omkring detta järnvägsnät belägna kommuner. Från Norrköping skulle t. ex. genom begagnande av denna i förbindelse med Fågelsta—Ödeshögbanan stående järnväg och sjötrafiken över Vättern samfärdseln med Göteborg förkortas mer än 100 km. och från mellersta Östergötland ännu mera samt i sammanhang med en sådan bana jämväl kunna anbringas hamnspår vid Linköping för vinnande av fördelaktig sammanbindning av land- och sjötrafik.»

Vid mötet valdes en interimsstyrelse bestående av landssekreteraren A. WALLENBERG, ordförande, vice häradshövdingen P. ORRE, grosshandlaren C. THORNGREN, greve L. DOUGLAS samt hrr FR. LARSSON i Hornstäve och AUG. FREDHOLM på Karlshov. Interimsstyrelsen fick i uppdrag att söka fastställelse å bolagsordningen, göra framställning om koncession samt utfärda inbjudningslistor för aktieteckning.

Som villkor för koncessionen uppställde K. järnvägsstyrelsen, dit ärendet remitterades, att den nya banan icke, såsom föreslagits, skulle få i banans plan övergå Fågelsta station. Detta skulle emellertid medföra en ökad byggnadskostnad av omkring 30 000 kr., och efter förhandlingar medgav K. M:t på vissa villkor övergång i samma plan som statsbanan.

Den 14 nov. 1890 blev bolagsordningen av K. M:t stadfäst, och samma dag erhöles koncession.

Så långt var allt gott och väl. Men nu kom en följd av år, under vilka järnvägsföretaget ej skred vidare framåt. Interimsstyrelsen sysslade med uppgörande av förslag för den planerade järnvägens utsträckning över Linköpings hamn genom Vårdsberg och Askeby till någon punkt på Norsholm—Västerviks-banan. Man levde i den föreställningen, att Linköpings stadsfullmäktige icke skulle bevilja något anslag till järn-

vägsföretaget förrän i samband med den föreslagna utsträckningen av banan. Också gjorde interimsstyrelsen i mars 1891 framställning till stadsfullmäktige om ett anslag av 500 kr. till undersökning, men stadsfullmäktige avslog framställningen. Med undantag för ett par betydselösa försök att erhålla medverkan av en större järnvägsentreprenör och medel till nya undersökningar bedrevs arbetet därefter lamt och inga sammanträden höllos. Den 1 okt. 1892 befanns aktieteckningen inom de för järnvägen intresserade kommunerna utgöra 85 500 kr., ett belopp, som var alldeles otillräckligt för att sätta företaget i gång. Man satte nu sitt hopp till Linköpings stadsfullmäktige, men för att icke vedervåga ett avslag ansåg man nödvändigt att med ledning av förhållandena vid Fågelsta—Ödeshögbanan uppgöra en detaljerad beräkning av den nya järnvägens bärighet. Uppdraget lämnades åt trafikchefen vid nämnda bana, G. ASPLUND.

Emellertid framlades frågan i Linköpings stadsfullmäktige, som beslöt att anslå högst 100 000 kr. under förutsättning, att kommunernas och enskildas aktieteckning uppginge till 300 000 kr. och stats- eller obligationslån å 400 000 kr. erhöles. Vidare uppläts fri mark för hamnspår i Linköping, dock med villkor, att förbindelsen ej skulle gälla för längre tid än till utgången av år 1895. Det gällde nu att få enskilda personer att teckna. Nya teckningslistor utsändes och förtroendemän i de olika socknarna uppmanades att i var sin kommun med all kraft bedriva aktieteckningen. Framställning gjordes även till Hjo—Stenstorps järnväg, som under vissa villkor tecknade 15 000 kr.

Konstituerande bolagsstämma med *Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag* hölls den 18 maj 1895 i Linköping under ordförandeskap av grosshandlaren AUG. FREDHOLM. Aktieteckningen uppgick nu till 375 000 kr., av vilka landskommunerna tecknat 97 500 kr., Vadstena stad 5 000 kr., Linköpings stad 100 000 kr., ingenjören C. JEHANDER som entreprenör event. 100 000 kr. och enskilda 72 500 kr.

Då halva aktiekapitalet ännu icke var tecknat, uttalades vid stämman betänkligheter mot bolagets konstituerande, men de närvarande beslöt dock detta, varefter styrelse valdes. Valda blevo grosshandlaren AUG. FREDHOLM, häradshövdingen FRITH. GUSTAFSON, grosshandlaren C. THORNGREN, trafikchefen G. ASPLUND och grosshandlaren A. KARLSSON. Styrelsen skulle innehava sin befattning till slutet av det år, då järnvägen blivit öppnad för allmän trafik.

Styrelsen utsåg inom sig till ordförande hr GUSTAFSON och till verkst. direktör hr ASPLUND.

Förnyad koncession beviljades av K. M:t den 16 aug. 1895 med undantag för en sträcka av 3 km. närmast Linköping, för vilken koncession erhöles först den 18 dec. 1896.

På hösten detta år utvecklade styrelsen en rastlös verksamhet för att kunna uppfylla alla de villkor, som stipulerats av Linköpings stadsfullmäktige för att staden skulle göra sin aktieteckning. Det gällde att före årets slut öka aktieteckningen med 25 000 kr., uppgöra kontrakt med byggnadsentreprenörer och slutligen träffa avtal med bank om lån å 400 000 kr. Styrelsen själv tecknade först 12 100 kr. och därefter ytterligare 2 000 kr. Men icke nog härmed. För en del av jordteckningen iklädde sig styrelsen personlig borgen, likaså för Hjo—Stens torps teckning, 15 000 kr., m. m.

Efter åtskilliga underhandlingar underskrevs den 1 nov. kontrakt med civilingenjörerna K. A. LAGERGREN och O. F. H. MALMSTEDT om järnvägens utförande för 540 000 kr., av vilka 100 000 kr. skulle lämnas i aktier. Styrelsen beslöt nu ingå till stadsfullmäktige med begäran, att staden skulle fullgöra sin teckning. Då en del av teckningarna ej voro bindande och styrelsens borgen ej ansågs tillfredsställande samt stats- eller obligationslån för bolagets räkning icke erhöles, förklarade sig stadsfullmäktige den 12 dec. emellertid ej kunna bifalla den gjorda framställningen men prolongerade tiden för stadsfullmäktiges teckning till 1896 års slut å för övrigt oförändrade villkor. Dagarna efter stadsfullmäktigesammanträdet lyckades styrelsen träffa avtal om uppläggandet av ett 4 % obligationslån å 400 000 kr. Redan den 16 dec. kunde därför stadens aktieteckning fullgöras. Härmed var efter sju-årigt, tråget arbete järnvägsföretaget säkerställt.

Såsom förut nämnts, hade styrelsen redan innan aktieteckningen var avslutad undertecknat entreprenadkontrakt om järnvägsbyggnaden. Kontraktet upptog järnvägsbyggnaden i sin helhet med tillhörande husbyggnader och hamnspår i Linköping. Undantag gjordes för jordlösen med allt vad därtill hörde och rullande materiell. Arbetena skulle så bedrivas, att banan kunde öppnas den 1 okt. 1897. Till bolagets kontrollerande ingenjör antogs ingenjören R. HENN. EKMAN.

Järnvägens högtidliga invigning ägde rum i Linköping den 30 nov. 1897 och banan öppnades för allmän trafik följande dag, alltså endast två månader efter den kontrakterade tiden.

Vid 1898 års slut, då jordexpropriationerna betalats, hade järnvägsbyggnaden inkl. rullande materiell kostat 997 932 kr. 74 öre. Samma år upplades ett 40-årigt 4 % obligationslån å 500 000 kr.

I den mån arbetet med järnvägsbyggnaden framskred, förekommo helt naturligt överläggningar med styrelsen för Fågelsta—Vadstena—Ödeshögsbanan om den gemensamma stationen vid Fågelsta samt blivande samtrafik. Överläggningarna präglades åtminstone i början av gott samförstånd och stort tillmötesgående från det äldre bolagets sida. Till stor del var detta nog trafikchefen ASPLUNDS förtjänst, då ju ASPLUND var trafikchef i Vadstenabanan, på samma gång han var verkst. direktör i Mellersta Östergötlands järnväg. Jämte FREDHOLM var ASPLUND den drivande kraften vid järnvägsbolagets tillkomst och gjorde under byggnadstiden styrelsen stora tjänster. ASPLUND var emellertid även stationsinspektor i Fågelsta. På grund av order från K. järnvägsstyrelsen anmälde han sig 1896 förhindrad att kvarstå i bolagets styrelse, men denna ansåg sig ej kunna undvara honom och lyckades också hos järnvägsstyrelsen utverka tillstånd för honom att kvarstå, alldenstund befattningen som bolagets verkst. direktör icke var förenad med någon avlöning.

År 1897 enades Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs och Mellersta Östergötlands järnvägar om genomgående persontåg med lokomotiv och tågpersonal utan ombyte i Fågelsta samt utbyte av person- och godsvagnar vid förefallande behov. Något formligt kontrakt upprättades dock icke, och detta gav anledningen till stridigheter, som vållade, att samtrafiken under år 1900 var avbruten halva året från juni till december. Först den 27 dec. samma år ordnades åter förhållandena. Man återgick till det gamla, men uppsatte nu skriftliga kontrakt med detaljerade bestämmelser.

Den 29 dec. 1902 beslöts, att gemensamt sammanträde skulle hållas för att dryfta frågan om sammanslagning av de båda järnvägsbolagen. Trafikchefen ASPLUND fick icke vara med om detta sammanträde, ty han dog den 13 mars 1903.

Med hans död synes endräkten inom styrelsen ha tagit slut och en helt ny styrelse valdes. Om den fortsatta utvecklingen, se under avdelningsrubriken »Mellersta Östergötlands järnvägar».

Linjen Linköping—Ringstorp. Den ursprungliga planen att utsträcka Mellersta Östergötlands järnväg till någon punkt på Norsholm—Västerviksbanan kom snart nog till förverkligande. I Ringstorp hade hovmarskalken greve PH. KLINGSFOR, Ekenäs, och nämndemanen A. P. PETTERSSON, Banka, under årtal verkat för en järnväg Ringstorp—Linköping men mött hårdnackat motstånd från en del socknar, som icke ville höra talas om någon järnväg. De läto emeller-

tid verkställa undersökning och utstakning av den föreslagna järnvägen genom baningenjören vid Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg, löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren JOHN NYSTRÖM. Kostnadsförslaget för den 20,7 km. långa järnvägen, inkl. rullande materiell, uppgick till 385 500 kr. Ändstationen vid Linköping skulle då ligga öster om Stångån.

Meningarna om den föreslagna järnvägen voro mycket delade, och protester avgavs från en del kommuner. Sålunda anförde Svinstadsborna att »aktieteckning å banan från kommunens sida jämlikt erfarenheten från andra enskilda järnvägsföretag blott skulle komma att åsamka såväl den nu levande som kommande generationer en årlig, odrägligt tryckande skattebörd i form av räntor och amorteringar» samt att »denna järnvägsanläggning, som i sin stora helhet saknar allmänhetens sympatier, alltså slutligen synes hava satts i fråga för främjande av några få personers egoistiska syften och för att dessa skola få sina namn burna på ryktets vingar icke endast på denna ort utan även i domsaga, landstingsområde och för övrigt i hela landet». Då sedermera greve KLINGSPOR inlämnade koncessionsansökan för den nya järnvägen, ingåvo ett femtiotal Vårdsbergs- och Askebybor till länsstyrelsen en skrift, i vilken de förklarade sig icke kunna inse nyttan och behovet av den projekterade Linköping—Ringstorpsjärnvägen. Tvärtom fruktade de, att den skulle föranleda obehag, därigenom att den skulle sönderskära åkerjorden och förstöra ägofigurerna samt dessutom bliva till obehag för dem, som foro på landsvägen, å vilken de komme att föra sina produkter till Linköping, även om järnvägen komme till stånd. Under sådana förhållanden hemställde de, att länsstyrelsen måtte avstyrka koncessionen.

På grund av det sega motståndet slappades intresset hos förslaget upphovsmän, och frågan fick vila några år. Så kom Östergötlands sockerfabrik till stånd, och då kom järnvägsfrågan åter upp, denna gång genom ingripande av styrelsen för Mellersta Östergötlands järnväg. En interimsstyrelse av fem personer tillsattes, bestående av greve PH. KLINGSPOR och nämndemannen A. P. PETERSSON jämte härads hövdingen FR. GUSTAFSON, grosshandlaren AX. KARLSSON och lantbrukaren W. DANIELSON.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade kostnaden för hela järnvägslinjen Linköping—Ringstorp med ändstationen i Linköping förlagd väster om Stångån jämte rullande materiell till 538 500 kr., vilken summa enligt trafikchefen HENN. EKMANS beräkningar borde

höjas till 560 000 kr. Den 17 dec. 1901 beslöt styrelsen för Mellersta Östergötlands järnväg att ingå till Linköpings stadsfullmäktige med anhållan om ett i form av aktieteckning lämnat anslag av 75 000 kr. Vidare beslöt styrelsen att, sedan koncession erhållits, på billigaste sätt genom statslån eller annorledes anskaffa halva kostnadssumman och att färdigbygga och trafikera järnvägen.

På extra bolagsstämma godkändes styrelsens förslag med 858 ja mot 797 nej. Motståndet kom från Vadstenahåll, där man ansåg, att beslutet till sina konsekvenser påkallade så vitt gående förpliktelser, att de icke stodo i proportion till bolagets dåvarande svaga ekonomiska ställning. Framtiden gav opponenterna delvis rätt.

En ny extra bolagsstämma, den 27 jan. 1902, bekräftade föregående bolagsstämmobeslut, men entusiasmen för företaget var icke större än vid förra stämman. Mot 1 092 ja avgåvos 1 032 nej. Samma dag ingick styrelsen till Linköpings stadsfullmäktige med anhållan om ytterligare teckning i Mellersta Östergötlands järnväg till ett belopp av 75 000 kr. Den 27 maj 1902 biföllo stadsfullmäktige den gjorda framställningen på villkor, att koncessionen överflyttades på Mellersta Östergötlands järnväg och att fullt tillräckligt kapital kunde åstadkommas. Beslutet var bindande för stadsfullmäktige till 1903 års slut.

Det ser ut, som om den iver, med vilken järnvägens styrelse hittills bedrivit frågan, nu med ens skulle ha slocknat. Protokollen ha ej mycket att förmåla. Två gånger, i dec. 1903 och dec. 1904, måste styrelsen ingå till stadsfullmäktige med begäran om prolongation under ett år av stadsfullmäktigebeslutets giltighet. Styrelsens anhållan beviljades båda gångerna. Koncessionen överläts den 29 sept. 1904 på styrelsen för Mellersta Östergötlands järnväg, men styrelsen måste två gånger förnya den, sista gången i febr. 1905, då den av K. M:t medgavs med villkor, att arbetet skulle vara påbörjat den 1 febr. 1906 och fullbordat den 1 febr. 1908. Orsaken till denna skenbara likgiltighet hos styrelsen låg nog uti svårigheterna att få tillräcklig aktieteckning.

I skrivelse av den 30 sept. 1905 till Linköpings stadsfullmäktige framhöll styrelsen, att den trots oavlåtliga bemödanden att genom aktieteckning uppnå halva den beräknade anläggningskostnaden, 250 000 kr., icke lyckats åstadkomma högre teckning än 175 000 kr., stadens teckning inberäknad. Emellertid hade styrelsen utsikt att erhålla 50 000 kr. och hemställde därför, att stadsfullmäktige ville teckna ytterligare 25 000 kr. Stadsfullmäktige gävo sitt bifall härtill under villkor, att styrelsen anskaffade halva aktiekapitalet, så när som på 100 000 kr.

De 50 000 kr. tecknades av sockerbruket. Därmed var saken klar, och styrelsen kunde gripa till verket med järnvägsbyggandet. Aktie-teckningen uppgick då till 264 000 kr.

Bland entreprenadanbudena hade firman BRÖCHNER LARSEN & KROGH ingivit det lägsta, 390 000 kr., och detta antogs. Varnad av svårigheterna vid föregående järnvägsbygge, intog styrelsen i kontraktet en mängd stränga bestämmelser. Banan skulle vara skenlagd den 1 okt. 1906 och färdig till avsyning samma dag 1907. Till kontrollerande ingenjör antogs trafikchefen HENN. EKMAN.

Arbetet å banan började i jan. 1906 och bedrevs med sådan fart, att, trots en mer än två månaders strejk under sommaren, banan vid årets slut i det närmaste var färdig.

Som vanligt voro i den ursprungliga koncessionen de 3 km. närmast Linköping samt banans indragande på Linköpings station undantagna. Båda dessa frågor vållade styrelsen mycket besvär och många obehag. I kontraktsförslag med K. järnvägsstyrelsen upptogs sålunda en persontunnel under järnvägsspåren, för vilken en del av stadens hamnplan behövde disponeras. Stadsfullmäktige i Linköping, som fruktade, att spåren och tunneln skulle göra alltför stort intrång på hamnens smalaste del, avslog emellertid framställningen.

Då ingick bolagets styrelse till K. järnvägsstyrelsen med förslag att få banan indragen uteslutande på Statens järnvägars mark med utlämnande av tunneln. På denna lösning ville K. järnvägsstyrelsen emellertid icke ingå utan vidhöll kravet på tunneln och uppgjorde ny ritning över tunnel och spårläge, som visade, att dessa anordningar icke skulle behöva inkräkta på hamnens smalaste del. Styrelsen beräknade kostnaden för tunneln till 60 000 kr. och förklarade sig villig att bidra med en fjärdedel av anläggningskostnaden. En framställning till stadsfullmäktige hösten 1907 om bidrag av staden till halva kostnaden för statens persontunnel avslogs av stadsfullmäktige. Frågan om persontunneln står ännu öppen, men medel ha reserverats för densamma.

Banan blev icke, såsom man väntat, färdig vid årets slut utan först våren 1908. Betecknande för styrelsens svårigheter är, att vid avsyningen företeddes ett trettiotal skrivelser rörande järnvägsbyggnaden från åtskilliga myndigheter, bland dem 15 resolutioner av K. M:t.

Vid slutavsyning den 15 nov. 1910 medgavs en största tåghastighet av 40 km/t. Den fullt färdiga banan upptogs i räkenskaperna för år 1911 till 560 757 kr. utom omkr. 70 000 kr. för rullande materiell.

Järnvägen Linköping—Ringstorp blev aldrig vad den var tillämnad att bliva, en förmedlare av samtrafiken mellan Östergötlands smalspåriga järnvägar. Då koncession första gången söktes för Ringstorpslinjen, voro alla tillstyrkande myndigheter ense om att banans enda berättigande var denna samtrafik. Man hade då hoppats, att gods skulle kunna dirigeras utan omlastning mellan de smalspåriga järnvägarna. Detta mål har dock icke ernåtts, då de av K. järnvägsstyrelsen återopade samtrafiksbestämmelserna hittills utgjort ett absolut hinder. Upprepade gånger ha framställningar gjorts hos K. järnvägsstyrelsen och slutligen även hos riksdagen att i detta fall bortse från bestämmelserna, då så mycket vore att vinna för allmänheten och endast en förhållandevis ringa trafik härigenom avhändes Statens järnvägar. Dessa strävanden ha emellertid alla strandat på K. järnvägsstyrelsens orubbliga fasthållande vid gällande samtrafiksbestämmelser, som under årtal varit under omarbetande av en för ändamålet tillsatt kommitté.

Ringstorpsbanan blir icke heller vad den kunde vara, förr än Mellersta Östergötlands järnvägar komma att uppgå i ett större bolag, omfattande Östergötlands hela smalspåriga järnvägsnät.

Linjen Klockrike—Borensberg. Planen till denna linje framlades av godsägaren C. W. LANDELIUS, Jakobslund. Vid 1901 års bolagsstämma i Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag väckte han nämligen en motion om en järnväg Klockrike—Borensberg för en kostnad av 185 000 kr., inberäknat rullande materiell. Enligt förslaget skulle halva kostnaden, 92 500 kr., åstadkommas genom aktieteckning, nämligen av kommuner och enskilda 77 500 kr. jämte 15 000 kr. bidrag av Mellersta Östergötlands järnväg. Innan förslaget framlades för bolagsstämman, underkastades beräkningarna en noggrann granskning av trafikchefen HENN. EKMAN, som kom till en slutsumma av 190 000 kr. Styrelsen tillstyrkte på det livligaste den gjorda framställningen och föreslog, att bolaget skulle bidraga med högst 15 000 kr., sedan aktieteckningen nått 95 000 kr. Den nya järnvägslinjen skulle dessutom helt och hållet ingå i Mellersta Östergötlands järnvägs förvaltning.

Bolagsstämman beslöt emellertid, att frågan skulle avgöras å extra bolagsstämma. Denna lät vänta på sig, och det gick årtal, innan frågan ånyo togs upp, denna gång på initiativ av dr P. F. LANDELIUS, Västanå.

Vid ett sammanträde med intresserade den 24 mars 1905 uppdrogs åt en kommitté att söka koncession å järnvägen, verka för anskaffande av medel och underhandla med Mellersta Östergötlands järnvägsaktie-

bolag om villkoren för att järnvägen måtte få ingå såsom en del av bolagets järnvägar. Bolaget förklarade sig villigt härtill men beslöt avvakta fullständig utredning om kostnaderna och de tillgängliga medlen.

I okt. 1905 hade aktieteckningen inbragt 91 600 kr., nämligen av kommuner och enskilda 51 600 kr., av Motala ströms kraft a.-b. 25 000 kr. och av Allm. Svenska elektr. a.-b. 15 000 kr. med villkor från de båda sistnämnda att få leverera ström och elektrisk materiell. Då kommitterade icke trodde sig kunna åstadkomma vidare teckning, ville de överlämna det fortsatta arbetet åt styrelsen för Mellersta Östergötlands järnväg. Styrelsen ansåg sig dock på grund av bolagsstämmobeslutet icke kunna taga befattning med saken i dess dåvarande skick. 1906 års bolagsstämma biföll emellertid övertagandet.

Den 7 april 1906 erhöilo dr LANDELIUS m. fl. koncession på järnvägen Klockrike—Borensberg, och denna koncession överflyttades på Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag. Den 6 sept. synes aktieteckningen ha varit klar, ty då uppgjordes kontrakt med Asea om leverans av elektrisk materiell, och den 10 sept. undertecknades entreprenadkontrakt med firman BRÖCHNER LARSEN & KROGH. Entreprenadsumman var 116 200 kr. jämte 20 000 kr. i bolagets aktier, eller tillhopa 136 200 kr. Från entreprenaden undantogs jordlösen m. m. samt den elektriska utrustningen och rullande materielen. Arbetet skulle börja den 1 okt. 1906 och banan vara färdig att öppnas för allmän trafik den 1 juli 1907.

Motala ströms kraft a.-b. tecknade aktier i järnvägsbolaget till ett belopp av 30 000 kr. att avbetalas under 10 år med kraftleverans. För den elektriska utrustningen inkl. motorvagn skulle till Asea betalas 60 000 kr. Leverantören tecknade dock aktier för 15 000 kr.

Arbetet med järnvägsbyggnaden bedrevs ej med den fart, som kontrakten förutsatte. Först den 21 dec. 1907 kunde järnvägen öppnas för allmän trafik. Denna måste dock startas medelst lokomotivdrift, då den elektriska motorvagnen vid besiktningen befanns för tung och icke kunde godkännas. De nödvändiga förändringarna gjordes dock på bolagets verkstad. Först den 15 mars 1908 kunde den elektriska driften på banan taga sin början.

För Borensbergsbanans fullbordande hade styrelsen att tillgå aktieteckningen, 117 800 kr., och ett lån å 125 000 kr. I 1907 års bokslut är värdet å järnvägen upptaget till 200 000 kr., men först vid 1911 års slut kunde järnvägen anses vara fullt färdig. Järnvägen var då bokförd för 250 355 kr.

Järnvägsprojektet Ringstorp—Slätbaken. I maj 1907 erbjödo greve P. H. KLINGSPOR, Ekenäs, godsägaren O. DANIELSON, Åkerby, och borgmästaren i Söderköping A. HAGBERG Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag att övertaga den koncession, som K. M:t den 31 dec. 1906 beviljat dem för anläggandet av en järnväg av 0,891 m. spårvidd från Ringstorp till Slätbaken efter plan, som upprättats av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren JOHN NYSTRÖM.

Bolagsstämman beslöt att extra bolagsstämma skulle besluta i ärendet, sedan fullständigt förslag framlagts. Koncessionsinnehavarna anmodade nu distriktschefen i Östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren J. EKELUND, att renstaka järnvägslinjen och uppgöra kostnadsförslag. Detta slutade på en summa av 1 212 000 kr., varför aktieteckningen måste uppbringas till 606 000 kr. Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag tecknade på extra bolagsstämma den 13 april 1911 35 000 kr. och beslöt att efter koncessionsöverlåtelsen söka ett statslån å 606 000 kr. samt att färdigbygga och trafikera järnvägen, sedan lånet erhållits.

Den ordinarie bolagsstämman s. å. bekräftade den extra stämmans beslut. Koncessionen överläts på järnvägsbolaget den 26 maj 1911 med villkor, att arbetet skulle vara påbörjat den 1 febr. 1913 och färdigt den 1 febr. 1915. Innan statslånet beviljats, kunde styrelsen emellertid icke vidtaga några åtgärder för järnvägsföretagets förverkligande utan sökte och erhöll ett års anstånd med fullgörande av koncessionsvillkoren. Den 31 jan. 1913 beviljade K. M:t det begärda statslånet å 606 000 kr. med villkor, att bolaget skulle före den 1 aug. s. å. styrka, att det förfogade över ett kapital, som jämte statslånet vore fullt tillräckligt för järnvägsanläggningens utförande.

Nu kom emellertid ett annat hinder i vägen för järnvägsföretaget. Söderköpings stadsfullmäktige, som förut beslutat en teckning av 150 000 kr., upprevo detta beslut och nedsatte teckningen till 100 000 kr. En annan kommun, Västra Husby, följde Söderköpings exempel och nedsatte sin teckning till 15 000 från förut beslutade 30 000 kr. Styrelsen såg då ingen annan utväg än att hos K. M:t begära ytterligare anstånd såväl med uppfyllandet av koncessionsvillkoren som av villkoren för statslånet, allt i förhoppning, att dessa hinder snart skulle vara undanröjda. Anstånd beviljades till slutet av året 1913 och på ytterligare ansökan till 1 aug. 1914. Under tiden gjorde styrelsen och för järnvägen intresserade personer ute i socknarna fruktlösa försök att få de felande 65 000 kr. tecknade. Under de osäkra krigstiderna

kunde man icke forcera saken, helst som materiell- och arbetsprisernas höjning gjorde kostnadsförslagets byggnadssumma otillräcklig.

Den 31 juli 1914 erhöll styrelsen anstånd till 1 aug. 1916 med koncessionsvillkorens uppfyllande, men ännu en gång, juli 1916, gjordes ansökan om förlängd koncession, men då avtog K. M:t framställningen. Frågan om järnvägen till Söderköping—Mem är sålunda f. n. fallen. Skulle en sammanslagning av Östergötlands smalspåriga järnvägsnät under ett bolag komma till stånd, blir väl järnvägen överflödig, men i annat fall kommer nog frågan upp igen.

Linjen Fornåsa—Motala. Våren 1908 inlämnade majoren P. H. STJERNSPETS, regementspastorn O. SÖDERSTRÖM, grosshandlaren TH. LILJEDAHL och godsägaren C. TH. PETTERSON en skrivelse till styrelsen för Mellersta Östergötlands järnväg. I skrivelsen framhölls behovet av att Motalaorten, vars industri och rörelse ökats, komme i direkt förbindelse med det växande smalspåriga järnvägsnätet i Östergötland genom en bana Fornåsa—Motala av samma spårvidd som Mellersta Östergötlands järnväg. Intresset för banan bevisades bäst därav, att de kommuner, som skulle beröras av banan, tecknat rätt avsevärda belopp till densamma. Skrivelsen slutade med en förfrågan, om Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag vore villigt att bygga och trafikera banan på villkor, att aktieteckning skaffades till ungefärligen halva den kostnad, till vilken överenskommelse med entreprenör kunde träffas. Ordinarie bolagsstämman s. å. beslöt att frågan skulle avgöras å extra bolagsstämma, sedan fullständigt kostnadsförslag framlagts.

Den 11 febr. 1910 erhöll kommittén koncession å järnvägsbyggnaden, vilken koncession förnyades den 21 nov. 1911, och den 30 dec. s. å., således efter 3 1/2 år, återkom Motalakommittén med en utredning. Å extra bolagsstämma den 9 jan. 1912 beslöts nu att bolaget, sedan erforderligt kapital blivit anskaffat, skulle övertaga koncessionen samt gå i författning om bandelens byggande och trafikering tillsammans med och såsom en länk av Mellersta Östergötlands järnväg.

Den ordinarie bolagsstämman i maj s. å. bekräftade detta beslut, varefter entreprenadkontrakt uppgjordes med Nordiska järnvägsbyggnadsaktiebolaget.

Entreprenadsumman var 395 000 kr., men entreprenörerna skulle teckna aktier för 25 000 kr. Entreprenaden gällde vanliga arbeten utom rullande materiell. Arbetet med banbygget skulle påbörjas den 1 april 1913 och banan vara färdig 1 1/2 år efter kontraktets datum.

I koncessionen var 1 1/2 km. närmast Motala undantagen. Skulle god-

kännandet av den från koncessionen fräntagna delen fördröjas utöver den bestämda tiden, ägde entreprenörerna, om så påfordrades, bliva fria från utförandet av detta arbete och skulle i så fall vidkännas motsvarande avdrag å entreprenadsumman. Detta blev också händelsen. Till bolagets kontrollant antogs trafikchefen HENN. EKMAN.

Såsom redan omtalats, har det smalspåriga nätets anslutning till Statens järnvägar vållat många bekymmer. Så var förhållandet i Fågelsta, så två gånger i Linköping. Vid Motalabanan tillkom dessutom uppgörelse med Göta kanalbolag om järnvägens framdragande på två broar över Motala ström och Göta kanal samt anläggandet av hamnspår. Underhandlingarna om dessa frågor med vederbörande myndigheter krävde en tid av mer än två år.

Efter vidlyftiga förhandlingar framlade K. järnvägsstyrelsen 1913 ett förslag till överenskommelse, enligt vilken styrelsen medgav bolaget rätt att dels framgå med Motala—Fornåsa järnväg över samt tillsvidare och intill 10 år efter banans öppnande för allmän trafik begagna Statens järnvägars broar över Göta kanal och Motala ström, dels inleda Motala—Fornåsa järnväg å Motala station, dels för sin järnvägs trafik begagna de å stationen befintliga lokalerna och anläggningarna, dels anordna viss del av Statens järnvägars spår till Motala hamn såsom treskenigt (sedermera alternativt fyrskenigt), dels ock från dag och på villkor, som genom särskild överenskommelse framdeles skulle bestämmas, få järnvägens trafik vid nämnda station besörjd genom Statens järnvägars därvarande personal. Därjämte föreskrev förslaget bl. a. dels att järnvägsbolaget för rättigheten att begagna Statens järnvägars broar vid Motala skulle erlägga en årlig avgift av 3 600 kr., dels att bolaget senast 10 år efter järnvägens öppnande för allmän trafik skulle överflytta banan från Statens järnvägars broar till egna broar samt i samband därmed förändra spårsystemet å bangården, dels att bolaget vid överenskommelsens undertecknande skulle avlämna borgensförbindelse av Motala stad.

I fråga om det föreslagna hamnspåret, vilket till stor del var förlagt å Göta kanals mark tätt intill kanalen, ansåg bolagets styrelse det vara bäst att, innan förslaget från dess sida godkändes, ingå till direktionen över Göta kanalverk med anhållan om upplåtelse av den nödiga marken. Till Motala stadsfullmäktige inlämnade styrelsen en skrivelse, i vilken bl. a. följande förslag framlades:

»De smalspåriga broarna byggas omedelbart, varigenom trafiksvårigheterna vid gemensamma broar bortfalla tillika med en hel del

kostnader, såsom för anslutningsväxlar med säkerhetsspår, signal- och växelförreglingar, ombyggnad av stationsspår m. m., representerande stora belopp, som utan nytta bortkastas. Under förutsättning, att uppgörelse om hamnspår kan träffas med vederbörande myndigheter på rimliga villkor, kan detta förslag av järnvägsbolaget realiseras, om stadsfullmäktige ställa räntegaranti för det belopp, som erfordras till betäckande av kostnaderna för de smalspåriga broarnas byggande, vilket belopp, uppgående till högst 130 000 kr., med Motala stads garanti kan av järnvägsbolaget upplånas. Härigenom frigöres Motala stad från alla förpliktelser till Statens järnvägar och järnvägsbolaget har endast att uppgöra med K. järnvägsstyrelsen om hamnspårsanläggningen och själva stationsavgiften.»

Den 3 sept. 1913 beslöt Motala stadsfullmäktige att teckna nämnda räntegaranti. Samtidigt härmed ankom meddelande, att direktionen över Göta kanalverk funnit sig förhindrad tillmötesgå styrelsens framställning. Göta kanaldirektion förklarade sig emellertid icke kunna godkänna den av K. järnvägsstyrelsen föreslagna åtgärden att under 10 år använda statens broar och efter denna tid på svängbroavstånd bygga egna smalspåriga sådana men förklarade sig gilla en av kanalens överingenjör föreslagen linje, belägen på ett avstånd av 132 m. från mitt till mitt mellan svängbroarna.

På extra bolagsstämma beslöts anläggningen av egna broar enligt kanaldirektionens önskemål. Vidare beslöts införandet av elektrisk drift å järnvägslinjerna Fågelsta—Linköping och Motala—Fornåsa. Kontrakt om elektrifieringen samt återstående delen av järnvägsbygget uppgjordes med Nya Förenade elektriska a.-b. i Ludvika samt A.-b. Svenska järnvägsverkstäderna i Linköping. Den rullande materiellen skulle bestå av 4 st. 4-axliga boggielokomotiv samt en reservboggie med motor. Priset för hela anläggningen var 370 000 kr.

Vidare uppgjordes kontrakt med Motala ströms kraft a.-b. om strömliverans från Näs' kraftstation och med Motala verkstads Nya a.-b. om stålöverbyggnader till broarna över Motala ström och Göta kanal vid Motala. Bron över Motala ström byggdes i fem spann om vardera 15 m. och tre à 10 m. Svängbron över Göta kanal med ett fast spann har en längd av 50 m. Kostnaden var 57 000 kr. Entreprenadkontrakt undertecknades vidare med ingenjören J. ANT. ANDERSSON om utförandet av de resterande arbetena å Fornåsa—Motala järnvägsbyggnad. Entreprenadsumman var 95 300 kr.

Som vanligt vid nästan alla järnvägsbyggen överskreds den fast-

ställda tiden för järnvägens fullbordan högst betydligt. Det stora världskrigets utbrott 1914 hade denna gång en stor andel i fördröjandet. K. M:ts resolution om järnvägens elektrifiering erhöles först den 1 okt. 1914 och koncessionen om sträckan närmast Motala den 28 nov. Såsom villkor för koncessionen måste styrelsen underteckna kontrakt med K. vattenfallsstyrelsen om kungsfisket i Motala ström, ett kontrakt, som visade sig rädda järnvägen från en hel del befarade utgifter och i stället lämna en rätt avsevärd behållen inkomst.

Den 14 dec. s. å. lämnade Göta kanalbolags direktion tillstånd för järnvägsbolaget att t. v. anlägga hamnspår i Motala på kanalens mark, ett tillstånd, av vilket järnvägen emellertid ännu icke begagnat sig.

Den 28 juli 1915 erhöles tillstånd att upplåta banan för elektrisk drift, som också skedde den 31 påföljande juli. Vid slutavsyning 1916 medgavs en största tåghastighet av 40 km/t.

Bandelen Fornåsa—Motala är utan jämförelse den dyraste av Mellersta Östergötlands järnvägs banbyggnader. Enligt kostnadsförslaget skulle hela anläggningskostnaden belöpa sig till 505 000 kr. Aktieteckningen stannade emellertid vid 240 300 kr., och anläggningskostnaden översteg den beräknade med över 200 000 kr. Dels tillkom ju anläggning av broarna i Motala med 130 000 kr., dels erfordrades motorvagnsstall med spår i Motala, dels andra byggnader utöver entreprenadkontraktet, så att hela anläggningen vid 1916 års slut uppgick till 720 000 kr., banans elektrifiering icke medräknad.

Mellersta Östergötlands järnvägar.

Första gången sammanslagning av Mellersta Östergötlands och Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnvägsaktiebolag kom på tal, var vid det förstnämnda bolagets ordinarie bolagsstämma 1899, då godsägaren KRISTOFFER GUSTAFSSON väckte förslag i frågan. Först i dec. 1902 beslöt emellertid styrelsen för Mellersta Östergötlands järnväg att inbjuda styrelsen för Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnväg till gemensamt sammanträde i Linköping för att avhandla frågan om sammanslagning av de båda bolagen. En kommitté tillsattes, och denna vände sig till trafikcheferna R. C. VON ESSEN i Malmö och ALFR. OLSSON i Varberg, vilka företogo en värdering av de båda banorna. Utlåtandet ledde emellertid icke till något resultat. Först år 1916 kom frågan åter upp, även denna gång genom styrelsen för Mellersta Östergötlands järnväg. Kommittéer tillsattes, bestående av verkst. direktören dr W. HALLIN, godsägaren KL. PETERSSON och trafikchefen HENN. EKMAN för Mel-

lersta Östergötlands järnväg samt direktören E. A. ZOTTERMAN, verkst. direktören GUST. A:SON AHRÉN och trafikchefen P. KOCK för Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnväg. Sedan dessa kommittéer gemensamt framlagt sin utredning, enades styrelsen den 27 jan. 1919 om plan för sammanslagning. Enligt planen skulle Vadstenabolaget träda i likvidation. Sedan två bolagsstämmor bekräftat styrelsens förslag och K. M:t den 5 sept. 1919 utfärdat resolution om överlåtande av Vadstenabanans koncession å Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag samt fastställt ny bolagsordning, skedde sammanslagningen.

För elektrifiering av linjen Fågelsta—Vadstena erhöles koncession i sept. 1919, och arbetet var färdigt så, att den elektriska driften kunde taga sin början julaftonen 1921.

Bana, materiell och byggnader. Efter de båda järnvägsbolagens sammanslagning har styrelsen strävat efter järnvägsbyggandens och den rullande materiellens försättande i bästa skick.

Det finnes knappast en järnvägsstation väster om Linköping, där icke stationsbyggnaden blivit omändrad eller ombyggd. Tryckluftbroms har börjat införas. Två dieselektriska motorvagnar ha förhysrts för bandelarna Linköping—Ringstorp och Vadstena—Ödeshög. Efter ett visst antal år skola de bli bolagets egendom.

Trafik. Under de första åren spelade persontrafiken för bolaget en betydligt större roll än godstrafiken. Den förra inbragte då nära tre gånger så mycket som den senare. År efter år växte emellertid godstrafiken för att åren 1910—1911 nå samma höjd som persontrafiken. Under de senaste åren har godstrafiken inbringat mer än 1 1/2 gånger så mycket som persontrafiken.

Ekonomi. Aktiekapitalet i Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag utgjorde år 1898 400 400 kr. År 1906 ökades det vid övertagandet av Ringstorps- och Borensbergsbanorna till 600 325 kr., höjdes under de följande åren successivt och utgjorde 1913 vid anläggningen av Fornåsa—Motalabanen 1 006 825 kr. Vid sammanslagningen med Vadstenabanen höjdes aktiekapitalet från 1 027 300 kr. till 1 496 200 kr. genom teckning av nya aktier.

Bolaget lämnade vinst redan första året, men de år, då Ringstorps- och Borensbergsbanan började trafikeras, åren 1908 och 1909, gick bolagets verksamhet med förlust. Med undantag av dessa båda år har bolagets verksamhet gått med vinst. Årsvinsten har alltid innehållits för bolagets konsolidering.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

WAERNEUS, A. J:SON, rektor, *ordförande*,
 SYLVAN, C. A., lantbruksingenjör, *vice ordförande*,
 RAMSAY, C. H., borgmästare, *statens ombud*,
 SJUNNESSON, L. J., köpman,
 AHRÉN, G. A:SON, godsägare,
 FJETTERSTRÖM, G., amanuens,
 SUNDLING, J. A., direktör,
 KJELLIN, G. P:SON, godsägare,
 CARLSSON, C. J., godsägare,
 BROLÉN, NILS, bankdirektör.

Verkställande direktör och trafikchef.

RYDÉN, C. 1925—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Mellersta Östergötlands järnvägar.

Ordförande.

GUSTAFSON, FR., häradshövding 1895—1903
 BRÄNDSTRÖM, E., överste 1903—1906
 THORNGREN, C., grosshandlare 1906—1912
 KARLSSON, AX., grosshandlare 1913—1915
 YGBERG, H., kronofogde 1916—1920

Verkställande direktörer.

ASPLUND, G., trafikchef 1895—1903
 KARLSSON, AX., grosshandlare 1903—1913
 EKMAN, H., trafikchef 1913—1916
 HALLIN, W., lasarettsläkare 1916—1919
 EKMAN, H., trafikchef 1919—1925

Trafikchefer.

EKMAN, H. 1897—1919
 KOCK, P. 1919—1922
 EKMAN, H. 1922—1925

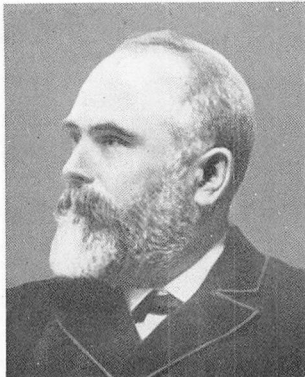
Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnväg.

Ordförande.

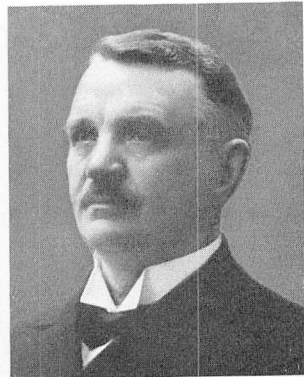
VON WERNSTEDT, K. A., kapten 1887—1918
 AHRÉN, G. A:SON, godsägare 1918—1919



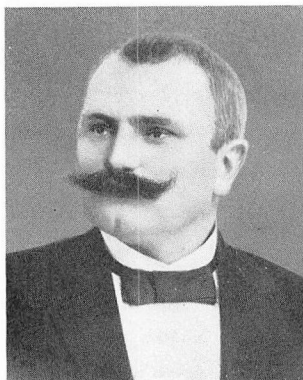
W. HALLIN,
lasarettsläkare.



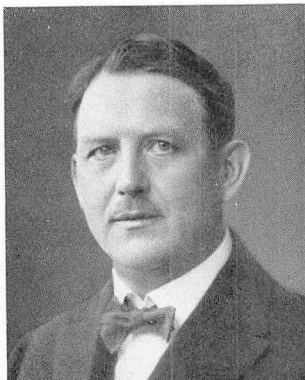
E. A. ZOTTERMAN,
direktör.



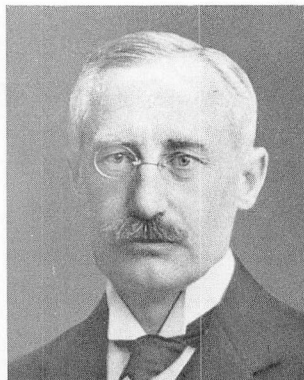
L. J. SJUNNESSON
handlande.



H. EKMAN,
verkst. direktör, trafikchef.



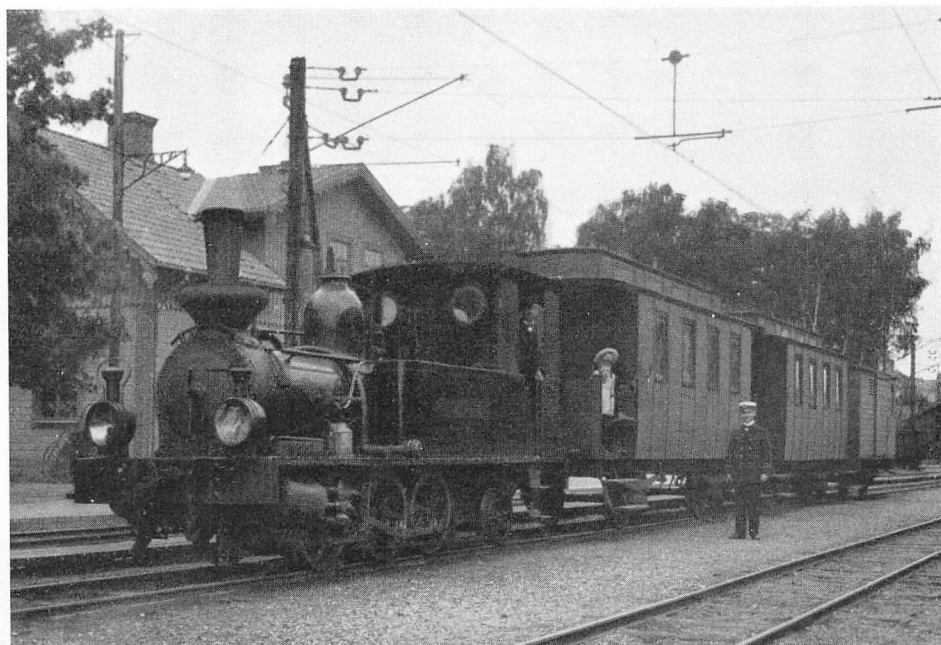
P. KOCK,
trafikchef.



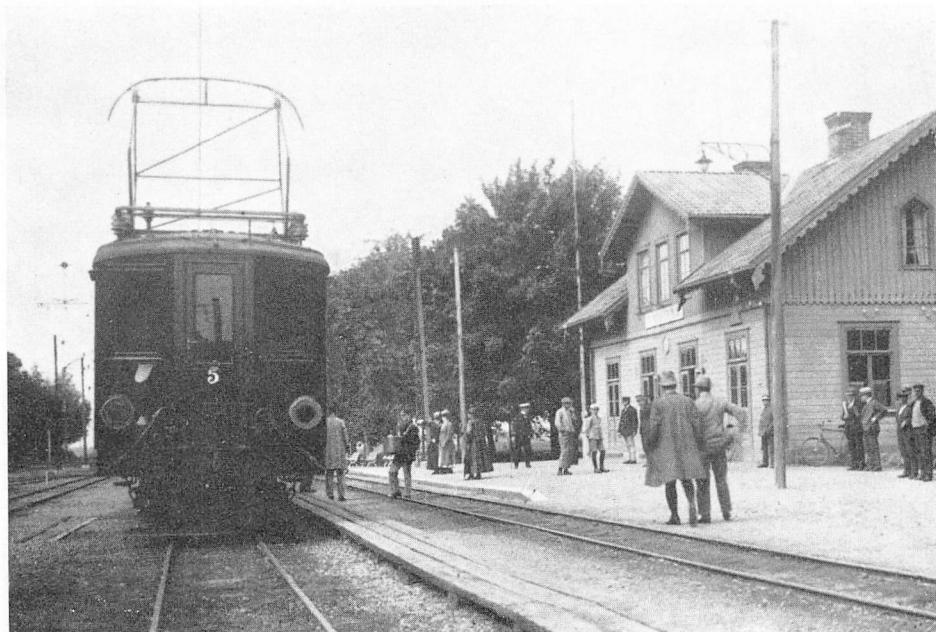
C. RYDÉN,
verkst. direktör, trafikchef.



Linköpings hamn med bron över Stångån.



Ångtågsätt å Vadstena station.



Elektriskt tåg å Vadstena station.



Vägbro vid Ähs.



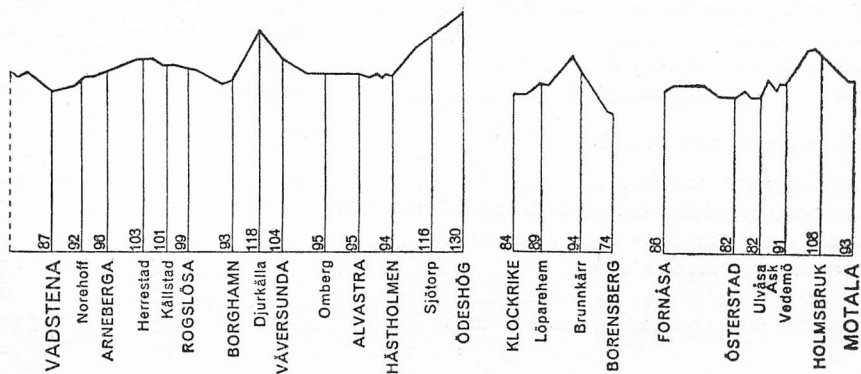
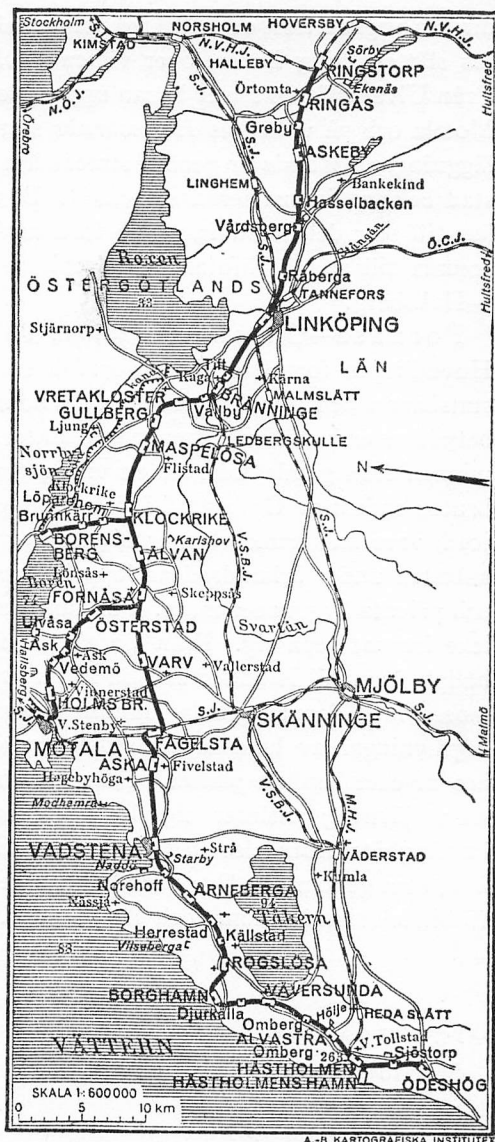
Ödeshög station med Gränna-omnibusen.

Några km. väster om Linköping passeras *Bränninge* station, förningsstation med Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg, vars tåg utgå från och ingå till Linköping, och Östergötlands, näst Motala ström, största vattendrag, Svartån, vars samtliga fall norr om Mjölby blivit utbyggda. Längre västerut men på något avstånd från *Vretaklosters* station och Göta kanal synes *Vretaklosters* medeltidskyrka och strax därbortom *Bergs* slussar. I närheten av *Gullbergs* station ligger *Malfors*, varest den bekanta *Cloetta*-chokladen tillverkas. Vidare följer *Maspelösa* station, i vars närhet det bekanta *Ljung* ligger, en gång platsen för en av landets första sockerfabriker.

Nästa station är *Klockrike*. Härifrån utgår linjen till *Borensberg*, där stort glasbruk, kalkindustri m. m. äro belägna.

Från *Klockrike* fortsätter huvudlinjen till *Fornåsa*, som ligger i en bygd, vilken i fråga om jordmånens bördighet tävlar med trakterna kring *Tåkern*. Här förgrenar sig banan med en linje till *Motala* och en till *Fågelsta*, båda platserna föreningspunkter med statsbanan.

Fornåsa—Motala, 15 km.,



15. Järnvägsföreningen. III.

direkta vagnar från och till Linköping i alla tåg. Efter *Österstads* station passeras slätten kring Boren, över vilken Ulvåsa slott höjer sig nära *Ulvåsa* hållpl. Från *Ulvåsa*slätten stiger banan upp på den höga bergås, vilken i söder begränsar *Motala* och på vilken ås *Holmsbruks* station ligger, omgiven av industriella anläggningar. *Motala* är genom statens kraftverksstation och de vid *Motala* verkstad belägna industrierna välbekant. Den vinst, på vilken järnvägen hoppades, har till stor del uteblivit, sedan fortsättningen till *Motala* verkstad icke kunnat komma till stånd. *Motala* är föreningsstation med statsbanan, linjen *Mjölby*—*Hallsberg*.

Fornåsa—*Ödeshög*, 54 km., direkta vagnar från och till Linköping. Huvudlinjen fortsätter från *Fornåsa* till *Varv*, *Fågelsta*, föreningsstation med statsbanan, och *Aska* på gränsen till *Vadstenaslätten*, samtliga stationer av trafikbetydelse endast för lantmannaprodukter. I *Vadstena*, som genom sina många minnen från gamla tider är en viktig turistplats, möter den stora slätten. Avbruten endast av *Ombergs* höjdsträckning, innesluter den landskapets bördigaste jord, vars kalkgrund skjuter högt upp i dagen vid *Borghamn*, där mängder av kalksten under århundradens lopp brutits, förädlats och förbrukats för statliga och privata byggnader m. m. Förlamad under krigsåren, har denna industri ännu icke kunnat repa sig. Från *Borghamn* förbi *Väversunda* station och *Ombergs* hållpl. fram till *Alvastra* station följer banan *Ombergets* fot och passerar *Dagsmosse* med dennas gamla lämningar av urtidsbebyggelse. Vid *Alvastra* pågå utgrävningar av landskapets äldsta franciskanerkloster. *Alvastra* och *Omberg* äro mycket besökta platser. Från *Hästholmens* station, där *Mjölby*—*Hästholmens* järnväg ansluter sig, leder ett hamnspår till *Hästholmens hamn*, som har ångbåtsförbindelse med *Hjo*. Från *Hästholmen* går banan söderut till *Ödeshög*, som genom sitt läge i landsvägsnätet är en framträdande trafikpunkt. Bilförbindelse med *Gränna* och *Brötjemark*.

Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1897	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	42,24	124,7
» i sidospår	»		24,6
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	200
Rälsvikt	kg/m.	14,5	14,5—20
Största tillåtna hjultryck	ton	2,733	3,95
» » tåghastighet.....	km/t.	35	40

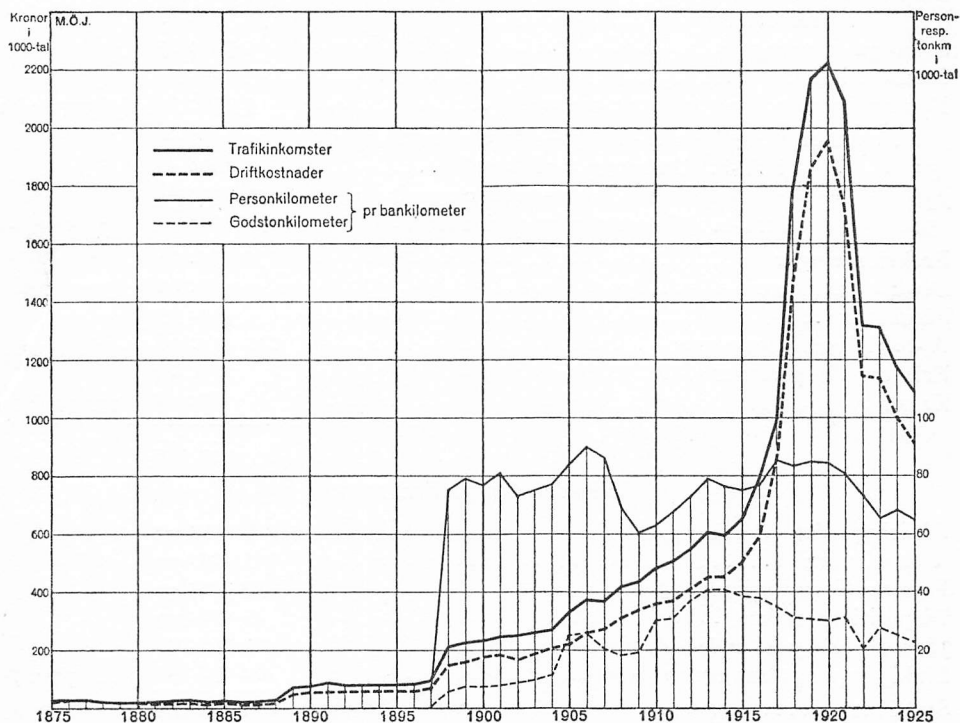
Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	3	11
Motorvagnar, elektriska med strömtillförsel utifrån	»	—	5
Motorvagnar för ång- eller annan drift.....	»	—	2
Personvagnar med 2 axlar	»	3	23
» » 4 »	»	3	6
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	45	330
» » » » 3 »	»	—	2
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	—	4

Personal, antal.

Ordinarie.....	25	127
Extra.....	11	26
Verkstadsarbetare.....	6	30
Banarbetare.....	—	13

Trafikdiagram.



Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1898.

Järnvägsbyggnaden	826 683: 31
Rullande materiellen	171 249: 43
Inventarier	12 972: 77
Förrådsmateriell	5 082: 65
Aktier	60: —
Obetalda aktier ..	355: —
Lagergren & Malmstedt ..	20 221: 23
R. Ekman	8: 67
Fågelsta—Vadstena—Ödes- högs järnväg	1 255: 42
Utestående fraktbelopp....	219: 29

S:a kr. 1 038 107: 77

Skulder den 31 dec. 1898.

Aktiekapitalet	400 400: —
Obligationslån	500 000: —
Östergötlands ensk. bank:	
lån.....	65 616: 30
i löp. räkn.	43 127: 44
Ensk. järnvägarnas pen- sionskassa	2 598: 95
Diverse personer	6 099: 24
Statens järnvägar.....	4 144: 05
Årets vinst.....	16 121: 79

S:a kr. 1 038 107: 77

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	Linköping—Fågelsta	1 229 607: 84	
»	Linköping—Ringstorp	563 000: —	
»	Klockrike—Borensberg	192 255: —	
»	Fornåsa—Motala	727 959: 51	
»	Vadstena—Fågelsta	322 083: 89	
»	Vadstena—Ödeshög	487 981: 55	
»	elektr. överbyggnaden	470 000: —	3 992 887: 79
Rullande materiellen		1 123 951: 88	
Förrådet: inventarier		102 761: 10	
» materialier		38 583: 88	
Solberga grustag		9 385: 05	
Stadsfastigheten		105 000: —	
Nya anläggn. och ny rullande materiell		5 357: 50	1 385 039: 41
42 st. aktier i Ångbåts a.-b. Hjo—Hästholmen		2 500: —	
55 » » i A.-b. Ombergs turisthotell		1 000: —	
798 » » i Hästholmens hamn- och magasins a.-b.		49 000: —	
50 » » i A.-b. Vätterstrandens biltrafik		3 000: —	55 500: —
Fraktfordringar		30 450: 95	
Diverse debitorer		2 497: 62	
Förskotter		944: 73	
A.-b. Dieselmotorvagnar		140 224: 48	
Främmande personer		277: 29	
Kassa		23: 02	174 418: 09
			S:a kr. 5 607 845: 29

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet		1 496 200: —	
Reservfonden		185 000: —	
Fonden för avskrivningar		250 000: —	
Dispositionsfonden		65 000: —	
Järnvägsbolagets understödsfond		5 852: 29	
Linköpings stations ombyggnad		62 937: 50	2 064 989: 79
Statslånet		209 481: 72	
Obligationslånet		1 088 000: —	
Sparbankslån		490 000: —	
Reverslån		729 133: 79	
Allm. Svenska elektr. a.-b.		143 000: —	
A.-b. Svenska järnvägsverkstäderna		72 000: —	
Östergötl. Enskilda bank i löpande räkning		597 323: 33	3 328 938: 84
Diverse kreditorer			153 603: 47
Vinst- och förlustkonto:			
från föregående år kvarstående		65 337: 86	
förlust för året		5 024: 67	60 313: 19
			S:a kr. 5 607 845: 29

.....