

---

# NORRA ÖSTERGÖTLANDS JÄRNVÄGAR

Signatur: N.Ö.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag, Norrköping.

När på 1870-talet en resande färdades från Närke till Östergötland utefter den landsväg, som sedan långliga tider tillbaka utgjorde förbindelsen mellan Västmanlands och Närkes bergslag samt Östergötland och stapelstaden Norrköping, var det icke genom ödebygder han for fram, ej heller var han ensam på vandrarestråt. På de vägar, där fordom rövare och stigmän i de milslånga skogarna lurade på den djärve, som vågade utan manstarkt följte draga fram, rådde nu liv och rörelse. Överallt syntes rader av foror med malm, trä, kol, järn m. m. söka sig till eller från de hyttor och verk, som uppstått varhelst vattenkraft och skog fanns att tillgå. Det var ej nästgårdsväg att forsla malm från bergslagen till södra Närkes och norra Östergötlands hyttor och hammarsmedjor, men tiderna voro annorlunda, och på transportkostnaderna lades ej så stor vikt, liksom ock arbetspriserna voro låga. Visserligen funnos malm och andra fyndigheter även i norra Östergötlands bergslag, varom de talrika gruvhålen vittna, men fyndigheterna voro icke av den kvalitet, att det lönat sig att bearbeta dem, även om försök t. o. m. i senare tid gjorts, t. ex. vid Sätra svavelkisgruvor intill Doverstorps station.

Efter 1870—1871 års krig följde som bekant i vårt land ett mäktigt uppsving för industri och näringar, och från utlandet var förfrågan på järn och trä större än någonsin. Till följd härav stegrades i motsvarande grad fordringarna på bättre transportanordningar. När västra stambanan öppnats 1862, insåg snart den dåvarande kraftige och fram-

synte ägaren av de stora Finspång-verken, brukspatronen CARL EKMAN, att de verk, som lågo vid sidan av stambanan, skulle ligga under i konkurrensen med mer välbelägna bruk, om icke bättre kommunikationer skaffades. Hans kraftiga initiativ åstadkom *Pålsboda—Finspångs järnväg*, vilken öppnades 1874. Sedermera byggde han själv *Finspång—Norsholms järnväg*, öppnad 1882, varefter *Örebro—Pålsboda järnväg* tillkom 1901 och linjen *Kimstad—Norrköping* 1906, alla nu förenade till ett helt, *Norra Östergötlands järnvägar*.

### Pålsboda—Finspångs järnväg.

Såsom nämnts, var det hos brukspatronen CARL EKMAN å Finspång, som tanken väcktes på fördelarna att med järnväg få förbindelse med statsbanan, och denna tanke vann livlig anslutning hos innehavarna av de många bruken längs och i närheten av stora landsvägen Pålsboda—Finspång samt i kommunerna.

Förarbetena hade 1870 framskridit så långt, att ett möte under brukspatronen EKMANS ordförandeskap kunde äga rum i Finspång den 30 dec. Sedan han där redogjort för läget, uttalade sig mötet för Pålsboda som anknytningspunkt med statsbanan och för utfärdandet av inbjudning till aktieteckning. Kapitalet skulle utgöra 1 400 000 rdr, fördelade i aktier å 200 rdr. Till interimstyrelse valdes bruksägarna C. EKMAN, frih. H. J. HAMILTON, greve C. O. MÖRNER, godsägaren frih. J. O. V. LAGERFELT och bruksägaren FR. BERGVALL.

Redan år 1869 hade EKMAN vänt sig till majoren CL. ADELSKÖLD för erhållande av plan och kostnadsförslag för en järnväg Pålsboda—Finspång. Uppdraget fullgjordes i febr. 1871, och kostnaden slutade på 1 400 000 rdr. Detta förslag upptog en största lutning av 16,67 ‰, en minsta krökningsradie av 800 fot och en skenvikt av 10 skålp. pr fot.

Aktieteckningen uppgick i juni 1871 till ej mindre än 1 255 000 rdr. Återstående 145 000 rdr tecknades av styrelsens medlemmar.

Genom brukspatronen EKMAN inlämnades till K. M:t anhållan om koncession och statslån och om fastställande av bolagsordning. I handlingarna saknas protokollet från det sammanträde, då detta beslöts, vadan man ej kan avgöra, huruvida i nämnda anhållan avvikelse skett från förslaget om aktiekapitalets storlek och varje akties belopp. I den av K. M:t fastställda bolagsordningen grundades emellertid bolaget på 7 000 aktier, lydande på vardera 100 rdr, och bolaget berättigades att upptaga lån å samma belopp som aktiekapitalet eller 700 000 rdr.

Bolaget var solidariskt, och i bolagsordningen stadgades: »Aktie-

ägare vare ej skyldig någon betalning utöver tecknade aktiebeloppet, såvida icke årliga behållningen av järnvägstrafiken bliver otillräcklig till ränta och amortering av lån, som av bolaget i och för järnvägsbyggnaden upptages, för vilket fall aktieägare äro förbundna att i mån av vars och ens andel i bolaget fylla det bristande beloppet som styrelsen äger uttaxera.» Denna bestämmelse spelade en viktig roll i utvecklingen.

Ehuru ingenting därom säges i protokollen, kan man mellan raderna läsa, att de personer och kommuner, som tecknat aktier i järnvägen, fasthållit vid det före bolagsordningens fastställande anmälda antalet aktier och således det tecknade beloppet minskats med hälften på grund av aktiernas lydande å 100 rdr i stället för 200 rdr.

Den 3 febr. 1872 hölls stämma i Finspång under ledning av brukspatronen EKMAN. Då bolaget icke tillerkänts något lån av allmänna medel, beslöts att ett lån å 700 000 rdr skulle upptagas i form av ett obligationslån att amorteras under 25 år och löpande med 5 % ränta.

Till överingenjör utsågs hr O. KAMPH, förut anställd vid västra stambanan, och till bolagets kontrollant majoren CL. ADELSKÖLD. Arbetet torde ha igångsatts i början av mars 1872.

Den 5 juni 1872 höll bolaget sin första lagtima stämma. Bland aktietecknarna märktes brukspatronen C. EKMAN med 1 500 aktier, frih. H. J. HAMILTON 1 300, Risinge kommun 700, Boo kommun 500, Hällestads kommun 420, greve G. O. MÖRNER 300, Tjällmo kommun 200, kaptenen O. TRÄGÅRDH 150 aktier o. s. v. Till styrelse valdes medlemmarna i interimsstyrelsen.

Järnvägsbyggnaden skred emellertid framåt. Finspångs styckebruk levererade skenor och lastvagnar för malmtransporter, allt i enlighet med ADELSKÖLDS ritningar. Skenorna, som voro av järn, valsades i Finspång och voro av så utmärkt kvalitet, att de delvis kvarlägo i huvudspår ända till år 1900 och ännu finnas kvar å något mindre trafikerat sidospår.

År 1873 började pengarna tryta. Det av majoren ADELSKÖLD uppgjorda kostnadsförslaget var för lågt, och det som överingenjören KAMPH på uppdrag av styrelsen därefter upprättade översköt det förra med ej mindre än 413 000 rdr. Årets bolagsstämma beslöt därför, att preferensaktier till ett belopp av 500 000 rdr skulle kunna utfärdas att i första hand tecknas av förutvarande aktieägare i förhållande till deras innehav. Preferensaktierna övertogs till största delen av brukspatronen EKMAN och frih. HAMILTON, och därmed kunde bolagets ekonomiska ställning anses säkerställd.

Efter alla svårigheter var järnvägen 1874 färdig att öppnas men hade med nödvändiga kompletteringsarbeten dragit en kostnad av omkr. 2 001 350 kr. Den stora höjningen berodde bl. a. på de efter 1870 års krig stegrade materiell- och arbetspriserna, på ökad vagn- och lokomotivpark och uppförande av ett flertal, i det ursprungliga förslaget ej upptagna banvaktsstugor samt slutligen på ett stabilare byggnadssätt än ADELSKÖLD hade tänkt.

Järnvägen invigdes högtidligen den 19 sept. 1874 i närvaro av konung OSCAR, vilken färdades med invigningståget från Pålsboda till Finspång. I ett referat över invigningen beskrivas personvagnarna. 1:a klass bestod av fyra kupéer, av vilka två hade genomgång. Soforna voro klädda med grön sammet och vid fönstren och förbindelse-dörren funnos gröna sidengardiner. Utvändigt voro vagnarna mörkblå med guldlistor. 3:e klass voro, »i motsats till statens, mycket trevliga och snygga», hållna i ekfärg samt försedda med näthyllor »något som styrelsen för Statens järnvägar borde tänka på att anskaffa å sina». Den utvändiga målningen var brun med gula lister. »Något i sitt slag storartat» var brukspatronen EKMANS egen, vid Atlas tillverkade vagn. Den innehöll ett enda rum med toalett samt var försedd med soffa och länstolar, klädda med röd sidendamast, tjock matta, divansbord av mahogny, »så dyrbart och tillika smakfullt inredd, att det är svårt att taga ögonen därifrån». På aftonen gavs på Finspångs slott stor middag i stora galleriet, varefter ett praktfullt fyrverkeri avbrändes.

Under 1875 tog trafiken ett glädjande uppsving med påföljd, att icke blott preferens- utan även de stamaktier, som ägdes av kommunerna och som enligt bolagsordningen hade företrädesrätt, kunde erhålla utdelning. Även åren 1876—1877 voro mycket gynnsamma.

År 1878 visade sig emellertid de dåliga tidernas inverkan, och följande år lämnades ingen utdelning. Till följd härav företogs en allmän lönenedsättning. Då lönerna för s. k. betjante varierade mellan 360 och 600 kr. och för banvakter nedgick till 25 kr. pr månad, är det svårt att förstå, huru, även med dåvarande penningvärde, en familj kunde draga sig fram, låt vara att den hade fri bostad och bränsle. Under de följande åren beviljades under hand en förhöjning av 5 kr. pr månad till nästan all personal.

År 1879 inställde Haddebo bruk, en av järnvägens större trafikanter, sin verksamhet under större delen av året, vadan inkomsterna ytterligare sjönko, och i dec. förelåg en brist av över 62 000 kr. I förhopp-

ning, att tiderna skulle bli bättre, beslöt styrelsen att taga ett lån å 120 000 kr., varjämte brukspatronen EKMAN erbjöd sig att för blivande frakter förskottera vad däröver kunde erfordras. Till följd av besparingarna i driften kunde ock bokslutet för 1879 fortfarande visa vinst, ehuru ingen utdelning kunde ske på stamaktierna.

År 1882 lades genom stämmobeslut all makt i ordförandens händer, vilket med all tydlighet visar det förtroende, som den märklige mannen åtnjöt.

Då Finspång—Norsholms järnväg tillkom, var man inom styrelsen ense om fördelen av gemensam förvaltning. Överenskommelse träffades att gälla fr. o. m. 1 okt. 1885 eller den dag, då Finspång—Norsholms järnväg öppnades för allmän trafik, från vilken tid Pålsboda—Finspångs järnväg årligen skulle erhålla 12 000 kr. i ett för allt. Summan höjdes dock snart till 13 000 kr. Efter nuvarande grunder för anslutningskostnader kan man säga, att Finspång—Norsholms järnväg slapp ifrån oerhört billigt. Någon ersättning för sina anläggningar fick Pålsboda—Finspångs järnväg sålunda ej, endast för rena personallöner.

Finspång—Norsholms järnväg uppsade emellertid överenskommelsen från och med 1892 års slut. Ordförande i båda styrelserna var brukspatronen C. EKMAN, och det är sannolikt, att stridigheter börjat uppstå inom styrelsen för Pålsboda—Finspångs järnväg, närmast emedan Finspångs styckebruk icke inom utsatt tid betalt sina frakter.

Vid bolagsstämman den 7 juni 1893 anmälde ordföranden, att han ej önskade omval i styrelsen. Möjligen medverkade därtill ett styrelsesammanträde kort förut, varvid yrkande gjordes om lagsökning å Finspångs styckebruk för obetalda fraktkrediträkningar till ett belopp av 22 734 kr., vilket yrkande dock av styrelsen avslogs.

Därmed avgick från bolagets styrelse den man, som med sin enastående energi och duglighet och sitt stora inflytande lyckats bringa järnvägsbolaget till stånd och sedermera under brydsamma ekonomiska förhållanden fullbordade banbyggnaden. Emellertid försvann han ej ur järnvägens historia utan kom ännu en gång att spela en stor roll i densamma.

På grund av den skedda uppsägningen upptogos förhandlingar, vilka resulterade i att Finspång—Norsholms järnvägs avgift till Pålsboda—Finspångs järnväg för den gemensamma förvaltningen bestämdes till 12 000 kr. pr år och att samtrafiken skulle fortgå efter förut gällande avtal med undantag för träkol.

Så ingick året 1895. Det blev märkvärdigt i flera avseenden. Efter Pålsboda—Finspångs järnvägs tillkomst hade icke mindre än fyra nya

järnvägsbolag bildats för järnvägar inom området Pålsboda—Hultsfred, nämligen Finspång—Norsholms, Norsholm—Ristens kommunikationsaktiebolag (innefattande linjen Norsholm—Bersbo), Västervik—Åtvidaberg—Bersbo och Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag. Finspångsbolagen och de tre senare hade var för sig gemensam förvaltning, och fråga uppstod nu om utredning om förläggning av de fem bolagen under en trafikförvaltning. Detta var det första förslaget till projektet om sammanslagning av alla Östergötlands smalspåriga banor till ett enda företag. Den beslutade utredningen synes emellertid ha väckt betänkligheter och fullföljdes icke.

Vid stämman sagda år förelåg ett av brukspatronen C. EKMAN väckt förslag, i vilket disponenten för A.-b. Finspångs styckebruk AX. EKMAN instämt, om försäljning av järnvägen. Motivet härför var järnvägsbolagets svaga ställning och de dåliga framtidsutsikterna.

Stämman beslöt också att åt styrelsen lämna i uppdrag att efter eget beprövande och på de villkor, styrelsen funne vara för bolaget fördelaktigast, försälja järnvägen, dock finge järnvägen ej avyttras på lägre villkor än att köparen dels »med stamaktieägarnas befriande» iklädde sig ansvar för bolagets återstående skuld till innehavarna av bolagets obligationer och preferensaktier, dels ock åtog sig bolagets förbindelser gentemot personalen, därvid köparen särskilt skulle förplikta sig att bibehålla pensionsfonden till det med densamma avsedda ändamålet.

På urtima stämma s. å. bekräftades beslutet. Inom styrelsen utsågos sedermera frih. H. J. HAMILTON jämte brukspatronen AX. EKMAN att ingå till K. M:t för sökande av fastställelse å stämmobeslutet samt att underhandla med blivande köpare och upprätta förslag till köpekontrakt.

K. M:t biföll den 7 nov. 1895 försäljningen. Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag hade under tiden bildats och övertog den 1 jan. 1896 järnvägen samt bl. a. obligationsskulder till ett belopp av 554 000 kr. och skulder till preferensaktieinnehavare till ett belopp av 500 000 kr. Sedan avdrag skett för det belopp köparen mottagit uti värdepapper och kontant, motsvarande reserv- och pensionsfonden, samt mellanavgift å värdet å inventarier och förråd den 1 jan. 1895 och jan. 1896, betalades för järnvägen med tillhörigheter 1 100 000 kr. 99 öre.

Sedan preferensaktierna blivit inlösta, bestod bolaget endast av innehavare av stamaktier. De hade att besluta om användningen av det överskott, som uppstått vid järnvägens försäljning, 29 339 kr. 23 öre. Pr aktie utdelades 4 kr., och resten lämnades till pensionsfonden.

En överblick av bolagets affärer visar, att betydliga avskrivningar gjorts och att ränta kunnat betalas å preferensaktier och flera år på kommunernas aktier. Bolagets ställning var alltså god. Huruvida nedläggningen av en del bruk utefter banan skulle medföra de risker, som befarades, var visserligen svårt att då avgöra, men kan nu besvaras nekande. Annan trafik kom i stället, och inkomsterna ha stegrats i avsevärd grad. Med säkerhet spelade fruktan för det solidariska ansvaret enligt § 16 i bolagsordningen den största rollen, när aktieägarna släppte ifrån sig järnvägen till så pass billigt pris.

### Finspång—Norsholms järnväg.

Pålsboda—Finspångs järnväg stod i förbindelse och samtrafik med den av Fiskeby ångbåtsaktiebolag ombesörjda ångbåtstrafiken å sjön Glan, till en början mellan Finspång och Fiskeby och därefter, sedan östra stambanan blivit fullbordad, med Eksunds station. Denna transportled hade dock sina olägenheter, i det att dels isen var ett hinder under flera månader, dels den dubbla omlastningen var både besvärlig och kostsam. Det var därför helt naturligt, att den kraftige ledaren av Finspångsverken och själen i Pålsboda—Finspångs järnväg ej skulle nöja sig med denna förbindelse utan rikta sina tankar på en järnväg, som kunde förena Finspång med någon punkt vid östra stambanan. Styrelsen för Pålsboda—Finspångs järnväg hyste farhågor för att en sådan bana skulle draga trafik från den äldre banan, och måhända var detta oraken till att detta bolag icke byggde ut sin linje. Kanske förväntade man också, att den nya banan skulle förränta sig väl och att det därför icke låge i ägarens intresse att samgå med Pålsboda—Finspångs järnväg. Huru som helst bildades ett nytt bolag, i vilket brukspatronen EKMAN ägde nästan alla aktier.

Det förmåles, att tanken varit uppe att norr om Glan söka förbindelse med Norrköping men att initiativtagaren icke av staden möttes med det intresse, han väntade, och under sådana förhållanden fann det förmånligare att gå till Norsholms station, där förbindelse vanns såväl med statsbanan som med Norsholm—Västerviks smalspåriga järnvägar. Härigenom vanns även trafiken från Skärblacka pappersbruk.

Plan och kostnadsförslag upprättades av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren P. PETERSSON, vilken också blev kontrollerande ingenjör vid byggnaden. Kostnadsförslaget upptog ett belopp av 1 131 000 kr.

Vid Kimstad skulle statsbanan korsas, men både K. järnvägsstyrelsen och Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen önskade korsning vid Nors-

holm. Det egendomliga förhållandet inträffade nu, att K. M:ts resolution fastställde kaptenen PETERSSONS förslag såsom överensstämmande med dessa myndigheters åsikter, men därmed fastställdes även korsningen i Kimstad. Ett misstag måste ha förelegat och upptäcktes, då planerna av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle förses med påskrift. Denna skedde i den av K. M:t avsedda riktningen, enligt vilken banan mellan Kimstad och Norsholm skulle förläggas väster om statsbanan. Påskriften stred således i sin tur mot ordalydelsen, om än icke mot andemeningen i K. M:ts brev. K. järnvägsstyrelsen tyckes emellertid ha ändrat mening, och på denna styrelses förslag träffades sedermera överenskommelse om korsning i Kimstad och banans framförande till Norsholm. Vid Kimstad byggdes och överlämnades till Statens järnvägar fullständig station i st. f. den hållplats, som upptagits i planen.

Den 1 sept. 1882 erhöll brukspatronen C. EKMAN koncession å järnvägen, och samtidigt fastställdes bolagsordning. Den 11 maj 1883 erhöles på vissa villkor ett statslån å 500 000 kr.

Konstituerande sammanträde med *Finspång—Norsholms järnvägsaktiebolag* hölls i Finspång den 28 sept. 1883.

Till styrelse valdes brukspatronen C. EKMAN, landssekreteraren A. WALLENBERG, bruksägaren J. ÖRVALL, dr G. STRÖMBERG och bankdirektören G. HERLENIUS. Ordförande i styrelsen blev brukspatronen EKMAN, och han kvarstod som sådan, så länge bolaget fortlevde. I likhet med förhållandet i Pålsboda—Finspångs järnväg fungerade ordföranden även som verkst. direktör.

I aktier hade tecknats 594 000 kr. och brukspatronen EKMAN försträckte mot inteckning efter statslånet 37 000 kr. Vidare åtog sig hr EKMAN att för kostnadsförslagets summa utföra järnvägsbyggnaden.

Arbetet påbörjades omedelbart av den till underentreprenör antagna löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. G. BORGSTRÖM och pådrevs så, att banan i hela sin längd, eller 27 km., den 1 okt. 1885 kunde öppnas för allmän trafik. Överenskommelse träffades med Pålsboda—Finspångs järnväg om gemensam förvaltning.

Genast från början lämnade trafiken överskott, och redan 1886 års drift medgav 5 % utdelning. Samma utdelning ägde rum även för 1887 samt höjdes under återstående år av bolagets tillvaro till 6 %.

I skildringen av Pålsboda—Finspångs järnvägs historia har antytts, att samarbetet inom styrelsen 1892 icke längre var det bästa. Styrelsen hemställde därför till nämnda års bolagsstämma att få full frihet att

vidtaga åtgärder ifråga om järnvägens förvaltning och samtrafik med andra järnvägar. Att beslutet skulle gå efter önskan var ju klart, då järnvägen nu till allra största delen ägdes av brukspatronen EKMAN.

Vart udden var riktad, visade sig snart. Samtrafiken med Pålsboda—Finspångs järnväg uppsades att gälla fr. o. m. 1 jan. 1893, likaså överenskommelsen om gemensam förvaltning och begagnandet av Finspångs station. I början av 1893 förlängdes emellertid samtrafikavtalet för 3 år, men avgiften nedsattes från 13 200 kr. till 12 000 kr.

År 1895 begärde styrelsens ordförande, att extra bolagsstämma skulle utlysas för att yttra sig om, huruvida bolaget vore villigt att till ett konsortium sälja sin järnväg mot ett pris, som motsvarade aktiekapitalet och bolagets skuld. Styrelsen tillstyrkte försäljningen under förutsättning, att även Pålsboda—Finspångs järnvägsaktiebolag, som ägde Finspångs station, försålde sin järnväg till samma konsortium, varigenom hela sträckan Pålsboda—Norsholm erhöle genomgående trafik och därigenom de intressen, som föranlett anläggningen Finspång—Norsholm, bleve tillgodosedda. Vidare skulle försäljningssumman minst motsvara aktiekapitalet med tillägg av ett års ränta från 1 jan. 1895 samt köparen ikläda sig alla bolagets förbindelser och förbinda sig att bibehålla pensionsfonden.

Å extra bolagsstämmor den 5 aug. och 12 sept. 1895 beslöts järnvägens försäljning på nämnda villkor med undantag av att räntan, som motsvarade 6 % utdelning, betalades av säljaren. Sedan K. M:t godkänt överlåtelsen av koncessionen på det nybildade Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag, fattades vid ordinarie stämma den 27 juni 1896 beslut om det gamla bolagets upplösning.

Liksom brukspatronen CARL EKMAN varit den, som med kraftigt bistånd av kommuner och enskilda åvägabragt Pålsboda—Finspångs och genom egen kraft Finspång—Norsholms järnvägsaktiebolag, så var det nu ock på hans förslag, som båda förenades till en enhet.

### Norra Östergötlands järnvägar.

Den 30 nov. 1895 sammanträdde i Stockholm följande personer, som tecknat aktier i ett bolag benämmt Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag med huvudsakligt ändamål att efter förvärvande av Pålsboda—Finspångs och Finspång—Norsholms järnvägar trafikera dessa, nämligen: brukspatronen C. EKMAN med 3 000 aktier, bankdirektören B. SÖDERBAUM med 2 000, överstelöjtnanten frih. G. K. FALKENGREN med 1 000 och bruksägaren O. LUNDQVIST med 2 000 aktier.

*Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag* konstituerade sig därefter. Till styrelse valdes överstelöjtnanten frih. G. K. FALKENGREN, bankdirektören B. SÖDERBAUM och bruksägaren O. LUNDQVIST. Till verkst. direktör utsågs frih. FALKENGREN. Enligt bolagsordningen skulle styrelsens säte vara i Norrköping.

K. M:t godkände bolagsordningen den 6 dec. 1895, lämnade tillstånd för det nya bolaget att bibehålla statslånet och godkände överlåtelsen av koncessionerna. Ett amorteringslån å 1 200 000 kr. upptogs därefter.

Under den gångna tiden av de båda järnvägarnas tillvaro hade det skilts så noga på vars och ens egendom, att genomgående personvagnar ej tillåtits, utan ombyte måste ske i Finspång. Det behöver knappast nämnas, att ändring härutinnan genast vidtogs.

*Linjen Pålsboda—Örebro.* Med sammanslagningen av barnorna följde tanken på utvidgning, och det låg nära till hands att först försöka få förbindelse med Örebro. Styrelsen dröjde ej heller att gripa sig verket an. Banningenjören J. GRÖNVALL, Örebro, erhöll i uppdrag att verkställa undersökning av en linje från Pålsboda, som ginge mellan de torrlagda Kvismarssjöarna till Örebro.

Ansökan om koncession ingavs av bankdirektören B. SÖDERBAUM, landskamreraren N. H. JOACHIMSSON, överstelöjtnanten frih. G. FALKENGREN och bruksägaren O. LUNDQVIST. Vid stämma den 12 april 1898 övertog bolaget koncessionen, varjämte beslöts, att behöfligt byggnadskapital skulle anskaffas genom utsläppande av 2 000 nya aktier och upptagande av ett obligationslån mot in-teckningar i Pålsboda—Finspångs järnväg och Finspång—Norsholms järnväg å 400 000 kr. i vardera. Genom andra lån skulle de under byggnadstiden erforderliga medlen anskaffas.

Emellertid stego arbetspriserna och nytt kostnadsförslag måste göras. Löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren ARV. BLOMBERG omräknade det gamla förslaget och höjde det från 650 000 till 730 000 kr. Anbud å byggnaden utan rullande materiell ingavs nu av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren K. A. LAGERGREN och ingenjören A. SJÖGREN. Anbudet slutade å 415 000 kr., vilken summa emellertid med 60 000 kr. översteg det av löjtnanten BLOMBERG uppgjorda förslaget, och ansågs därför icke antagbart. Det visade sig sedermera, att bolaget skulle ha gjort en avsevärd vinst, om anbudet godtagits. Slutet blev, att bolaget självt skulle bygga järnvägen. Som arbetschef anställdes löjtnanten BLOMBERG.

Innan arbetet påbörjades, ville man emellertid ha klarhet rörande in-

gången till Örebro Södra och Pålsboda. Den förra mötte inga svårigheter, men annorlunda var förhållandet med den senare. K. Järnvägsstyrelsen ville ej medgiva korsning i plan. Det beslöts, att banan skulle 850 m. väster om stationen dragas under statsbanan för en kostnad av 35 000 kr., och i sammanhang härmed skulle Pålsboda—Finspångs järnväg omläggas 4,6 km. Denna omläggning har vållat svårighet för den genomgående trafiken. Senare undersökningar ha visat, att omläggningen kunnat med synnerligen förmånlig plan och profil inskränkas till 2,9 km.

Arbetena å Örebro—Pålsbodalinjen började den 1 april 1899 och man beräknade, att banan skulle vara färdig den 1 okt. 1900. Kostnadsberäkningen visade sig emellertid icke hålla streck. Därtill kom även, att tvist uppstod med Örebro stad om en landsvägsövergång, vilket förorsakade rättegångar, ur vilka dock bolaget gick segrande. Härigenom fördröjdes banans fullbordande och uppskov måste begäras av K. M:t. Järnvägen öppnades först den 5 jan. 1901 för allmän trafik. Tåghastigheten bestämdes till 40 km/t. De slutliga byggnadskostnaderna uppgingo till icke mindre än 1 026 000 kr.

*Linjen Kimstad—Norrköping.* Redan 1899 förelåg plan på att från Kimstad utdraga bolagets järnväg till Norrköping och kostnadsförslag uppgjordes härför, slutande på 423 000 kr.

Det intresse, som A.-b. Finspångs styckebruk förr haft i Finspång—Norsholms järnväg, upphörde emellertid genom försäljningen, och snart förspordes, att tankar voro uppe att förena Finspång med Fiskeby och därigenom Norrköping medelst en bana norr om Glan. Det stannade ej endast vid tanken, utan 1902 var stakningen i gång. Då förverkligandet av en sådan bana skulle utgöra »spiken i Finspång—Norsholms järnvägars likkista», för att använda brukspatronen EKMANs ord, beslöt styrelsen att upprätta ett förslag å järnväg från Finspång via Fiskeby, dock utan anslutning till statsbanan, till Kneippbaden, där den skulle förenas med linjen Kimstad—Norrköpings Östra. Koncession begärdes 1903 av häradshövdingen P. ORRE, landskamreraren J. S. LINDBY och överstelöjtnanten frih. G. FALKENGREN.

Samma år ingåvo brukspatronen AX. EKMAN, bankdirektören B. SÖDERBAUM och kaptenen C. W. LOKRANTZ — de två sista återtogo senare sina underskrifter — koncessionsansökan å en järnväg Finspång—Butbro—Norrköping. Ej mindre än tre ansökningar rörande smalspåriga banor, utmynnande i Norrköping, funnos nu hos K. M:t, nämligen den nämnda samt förslagen Maspelösa—Ljusfors—Norr-

köping samt Kimstad—Norrköping. Den 3 juli 1903 beviljade K. M:t koncession för sistnämnda, och i dec. övertog bolaget densamma.

Vid renstakningen måste tyvärr konstateras, att de beräknade kostnaderna voro för låga, vartill kom, att bolaget vid ingången till Norrköping syntes få bereda sig på svårigheter av oanad art. Bolaget skulle självt vara byggherre med trafikchefen, löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren E. LINDGREN som arbetschef.

I koncessionen var en sträcka av 5 km. å huvudlinjen och 1,5 km. å hamnspåret närmast Norrköpings Östra undantagna, och därom utspann sig nu en långvarig och tyvärr även ganska hetsig strid.

Vad ingången till Norrköpings Östra beträffar, hade bolaget helt naturligt räknat med anslutning till den dåvarande östra stationen. Emellertid hade i samband med ordnandet av Norrköpings stadsplan och hamnfråga den bekante tyske ingenjören O. G. GLEIM anmodats att upprätta plan för östra stationen, och staden anhöll 1905 hos K. M:t, att linjen närmast staden icke måtte fastställas. Bolaget, som fann sig hindrat i arbetets fullbordande, hade emellertid på egen risk och efter träffat avtal med jordägarna byggt fram till Kneippbadens station. Härunder kom av misstag fyllning att påbörjas på en omkr. 20 m. lång sträcka av staden tillhörig mark, vilket i en tidning föranledde en artikel med tumshöga rubriker om övergrepp m. m. Marken var på några timmar återställd i sitt gamla skick, men anfallet förorsakade officiella förfrågningar, bl. a. från landshövdingen och civilministern. Denna episod visar bäst, hur spänd situationen var. I förväntan på avgörande måste arbetet avstanna och stod stilla flera månader, under vilka bolaget, som icke kunde för så kort tid avskeda sina ingenjörer, måste avlöna dessa.

Sedan staden och Vikbolandsbanan överenskommit om nytt stationsläge, bestämde slutligen K. M:t, att Kimstadsbanan skulle ansluta till detta, varigenom Kimstadsbanan påtvangs en förlängning av ej mindre än 600 m. utan någon motsvarande fördel. Detta har under årens lopp medfört en ej ringa utgift för bränsle, oljor m. m. Först efter årslånga tvister blev så frågan om Kimstadsbanans inledande till Norrköping klar. Koncessionen å hamnbanan avstods åt staden.

Den stora utställningen i Norrköping öppnades den 1 juni 1906, och den 3 juni tog den ordinarie trafiken sin början å Kimstad—Norrköpings järnväg. Sedan den 1 juni hade emellertid i väntan på tillstånd persontågen gått, därvid passagerarna till sin glädje och häpnad fingo åka gratis.

Härmed var hela sträckan Örebro—Norrköping fullbordad och alla de smalspåriga järnvägarna i Östergötland sammanknutna med varandra och med Norrköping samt dess hamn. Frånsett de stora utgifterna för Norrköpings Östra station, hade kostnadsförslaget för banan i stort sett kunnat hållas.

I och med fullbordandet av Kimstadsbanan förlorade bolagets järnvägar sin karaktär av lokalbanor med mindre betydelse och blevo en viktig sammanbindning mellan två större städer och ett helt smalspårigt nät. De fordringar, som ställdes på ett sådant nät, måste också bli andra och större än de förutvarande.

Därmed inträdde den tredje perioden i bolagets historia. Till den första kan räknas tiden före sammanslagningen till Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag år 1896, den andra från detta år till öppnandet av Kimstadsbanan 1906 och den tredje från detta år till nuvarande tid, under vilken järnvägarnas modernisering i stort sett fullbordats.

*Bana och materiell.* Pålsboda—Finspångs järnväg hade ursprungligen järnskenor vägande 15 kg/m. Efterhand utbyttes de mot stålskenor med kraftigare profil. År 1900 var huvudspåret i sin helhet omlagt med sådana skenor vägande 17,2 kg/m.

Under senare år omlades hela linjen Finspång—Kimstad med grövre räls och linjen Örebro—Pålsboda erhöll tätare syllar. Sedan även i övrigt de åtgärder vidtagits, som föreskrivits för erhållande av hastigare fart, medgavs 1923 en hastighet av högst 50 km/t. mellan Norrköping Ö. och Finspång och mellan Örebro och Hjortkvarn. År 1925 lämnades medgivande av denna hastighet å hela linjen.

Några år in på det nya århundradet började den allt tyngre trafiken kräva starkare dragkraft. Nya lokomotiv inköptes och vissa broar förstärktes. 1908 uppfördes i Finspång en reparationsverkstad.

Den största olägenheten med de smalspåriga järnvägarna är otvivelaktigt, sedan bärigheten å vagnarna ökats till 12 à 15 ton, omlastningen vid anslutning till bredspårig bana. År 1921 inköptes därför från Tyskland 10 st. transportörer.

År 1915 framlade verkst. direktören förslag om spritmotordrift, och två motorvagnar beställdes till ett pris av 74 500 kr. pr st.

Sommaren 1917 anlände äntligen dessa vagnar, och de syntes vid avprovningen fylla de uppställda fordringarna. Första tiden gick allt bra. Regeringen lade emellertid snart beslag på all sulfitsprit, varför vagnarna fingo stå överksamma över ett år. När så sprit erhöles, vi-

sade det sig snart, att särskilt den elektriska utrustningen var både kristids- och fuskarbete och den kontrakterade effekten omöjlig att ernå. Fabrikanten sökte visserligen göra allt för att fullgöra sina skyldigheter men inställde så betalningarna. De rena tillverkningsfelen ha emellertid avhjälpats, och vagnarna, som nu gå synnerligen väl och driftsäkert, uppehålla lokaltrafiken mellan Finspång och Norrköping och fylla där behovet. All den fördel, man hade tänkt sig, vanns dock icke, vartill även de orimligt höga spritprisen efter kriget bidraga.

Fråga om banans elektrifiering har varit före men icke ännu lett till något resultat.

*Utvidgningsplaner.* År 1901 framlades i Norrköping plan till en bredspårig bana Norrköping—Godegård—Åmmeberg—Askersund—Laxå, hotande den smalspåriga banans intressen på delen Norrköping—Finspång. Koncession var dock ej begärd och kostnaderna voro avskräckande stora. I Kimstadsbanans styrelse väcktes nu förslag att med smalspårig bana från Borggårds hållplats å Pålsboda—Finspångs järnväg förena nyssnämnda orter. Härigenom skulle en avsevärd vägförkortning vinnas i jämförelse med det bredspåriga förslaget och all den nya trafiken dragas över bolagets färdiga linje till Norrköping. Fullständigt förslag avlämnades den 8 maj 1906, och koncessionsansökan inlämnades av bolagets styrelse m. fl.

Intressenter i det bredspåriga projektet i Norrköping begärde emellertid hos K. M:t, att avgörandet skulle uppskjutas, tills även de hunnit lämna in ansökan, varefter båda ärendena skulle behandlas samtidigt. Flera år skulle förflyta, innan frågan blev avgjord.

Genom förslaget Borggård—Askersund—Laxå hade i Västergötland väckts tankarna på en sammanbindning över Askersund mellan de smalspåriga bannäten i de båda landskapen. Trafikchefen, kaptenen ERIC M. LINDGREN, inbjöds i början av 1907 jämte chefen för Västergötland—Göteborgs järnvägar, majoren JOHN NYSTRÖM, av landshövdingen i Skaraborgs län, frih. F. DE GEER, till ett sammanträffande i Mariestad, där planen dryftades. I stället för till Laxå skulle linjen dragas till Gårdsjö station å västra stambanan och där möta den från Mariestad redan beslutade fortsättningen av västgötarnas järnväg. Förslaget var ganska tilltalande, och styrelsen lät därför under trafikchefens överinseende uppgöra alternativt förslag för linjen Askersund—Gårdsjö.

Den 15 april 1910 beviljades koncession å bandelen Askersund—Borggård men avslogs å bandelen Laxå—Askersund, och 1912 övertog

bolaget koncessionen. Till Norrköpings stad gjordes följande år hemställan om teckning av aktier till belopp av 1 milj kr. i järnvägen Askersund—Borggård. Likaså avlätos till Tjällmo kommun och till A.-b. Vieille-Montagne framställningar om tecknande av aktier till resp. 150 000 och 500 000 kr. Innan ännu svar erhållits, uppstod tanken att uppdelna koncessionen i två och först utbygga delen Godegård—Borggård.

Norrköpings stad tecknade 1914 500 000 kr. i ett blivande järnvägsbolag Godegård—Borggård, och Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag tecknade för sin del under vissa villkor rörande trafikens ombesörjande m. m. 100 000 kr. Den mest intresserade av företaget borde ha varit Tjällmo kommun, som ännu helt och hållet saknar järnvägskommunikationer. Socknen framställde först anhållan om en alternativ linje, som dock skulle draga betydligt högre kostnader, och tecknade 100 000 kr. men på fullständigt oantagliga villkor. Underhandlingarna ägde rum med ett kommunalombud, som lovade återupptaga frågan utan villkor men som trots detta å nya stämmor föreslog än det ena, än det andra. Under tiden stego omkostnaderna oupphörligt, tills förslaget måste uppskjutas i väntan på bättre tider, och på denna ståndpunkt befinner det sig fortfarande. Nu har bilkonkurrensen med järnvägarna tillkommit och avskräcker från byggande av nya banor. Hade Tjällmo genast tecknat det begärda beloppet eller blott 125 000 kr., skulle järnvägen ha varit färdig och trafikerad i flera år.

För vinnande av förbindelsen med Mellersta Östergötlands järnvägar uppdrog styrelsen för Norra Östergötlands järnväg 1916 åt distriktschefen, majoren J. EKElund, att verkställa undersökning för en smalspårig järnväg Norsholm—Linköping med sträckning mellan statsbanan och Roxen samt med anslutning till Mellersta Östergötlands järnvägs spår i Linköping. Sedan majoren EKElund fullbordat sitt uppdrag, ingick bolaget till K. M:t med ansökan om koncession å järnväg Norsholm—Linköping, men den avlogs efter avstyrkande utlåtande från K. järnvägsstyrelsen.

*Ekonomi.* Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag startade 1896 med ett aktiekapital av 800 000 kr. och ett obligationslån å 1 200 000 kr. År 1898 upptogs ett lån å 400 000 kr. för att täcka byggnadskostnaderna.

När koncessionen för linjen Kimstad—Norrköping beviljats 1903, ökades aktiekapitalet med 300 000 kr., och ett obligationslån å 1 milj. kr. upptogs. Ända från 1899 hade inkomsterna stadigt sjunkit, vartill

framför allt bidrog, att Örebro—Pålsbodabanans trafik ännu icke kunde förränta de höga byggnadskostnaderna, och den omständigheten, att man icke lyckats få samtrafiken från orterna söder om Pålsboda till sådana norr om Örebro över bolagets bana.

År 1912 beslöts att fastställa aktiekapitalet till lägst 1 300 000 kr. och högst 3 900 000 kr. Då aktiekapitalet emellertid var väl litet i förhållande till rörelsens storlek, ökades det 1917 från 1 300 000 kr. till 1 560 000 kr. genom överförande från dispositionsfonden av 260 000 kr. Av samma skäl ökades det år 1920 till 1 872 000 kr., likaledes genom överförandet från dispositionsfonden av 312 000 kr.

Utdelningen var 1899 och 1900 9 %, de två följande åren 7 % samt 1903—1906 resp. 6 %. Efter en höjning till 6,5 % år 1907, sjönk den 1908 till 5,5 %, och 1909 till 4 % samt utgjorde 1911 och 1912 2,5 %. Följande år var den uppe i 5 %, 1913 i 5,5 %, och från 1916 har den varit 6 % med undantag för år 1922, då den utgjorde 3 %.

*Frågan om sammanslagning av Östergötlands smalspåriga järnvägar.* Redan i början av århundradet dryftades frågan om sammanslagning av de smalspåriga järnvägarna i Östergötland. Ivriga målsmän för denna tanke voro hr PER SWARTZ inom styrelsen för Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag och baron TH. ADELSWÄRD inom styrelsen för Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag. För att närmare utröna meningarna sammankallade landshövdingen i Östergötlands län, greve L. DOUGLAS, representanter för de smalspåriga bolagen till sammanträde i Linköping den 16 febr. 1910. En kommitté tillsattes, vilken i sitt utlåtande framhöll fördelen av en sammanslagning, vilken borde göras så intim som möjligt, därigenom att samtliga bolag sammansloges till ett enda.

Kommittén avlämnade 1912 sitt betänkande. I detta voro bolagens aktier åsatta följande jämförelsevärden, om aktierna i det eventuella bolaget sattes till 100:

Norra Östergötland 144, Norrköping—Söderköping—Vikbolandet 61, Norsholm—Bersbo 148, Västervik—Åtvidaberg—Bersbo 10, Hultsfred—Västervik 10, Mellersta Östergötland 28 och Fågelsta—Vadstena—Ödeshög 111.

Dessa värden voro relativa och avsågo att utgöra den norm, efter vilken en sammanslagning borde ske, men sammanhängde ej med aktiernas absoluta, d. v. s. deras börsvärde. Efter denna beräkning skulle det nya aktiekapitalet bliva 4 192 500 kr. Beräkningarna visade, att på detta kapital vinsten skulle bliva så stor, att den borde för varje

aktieägare innebära en kraftig maning att ansluta sig till det framlagda förslaget till sammanslagning av järnvägarna eller till något annat förslag, som kunde befinnas lämpligt.

En ny kommitté tillsattes, vilken emellertid snart fann, att knappt någon av intressenterna vore villig att omedelbart ingå i det nya bolaget samt att på en del håll tungt vägande betänkligheter mot och missnöje med värdesättningen framkommit. Tiden syntes därför ännu ej vara inne. Uppslaget påverkade dock partiella sammanslagningar.

För Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags räkning inköptes 1914 1 143 aktier i Norsholm—Ristens kommunikationsaktiebolag (Norsholm—Bersbo järnväg). Köpet utgjorde ett steg i arbetet på en sammanslutning mellan Norra Östergötlands järnvägar och Mellersta Östergötlands järnvägar, för vilket ändamål inflytande på den mellanliggande bandelen Ringstorp—Norsholm var erforderligt.

I Västervik väckte detta aktieköp oro, då man befarade, att Norra Östergötlands järnväg skulle kunna så att säga avstänga Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnväg från anslutningsstationen med statsbanan i Norsholm. Båda järnvägarna hade jämte Västervik—Hultsfreds järnväg samma förvaltning och utgjorde tillsammans ett trafikbolag. Ett konsortium bildades därför, som inköpte övriga aktier, något över två tredjedelar, alltså majoriteten, och inledde förhandlingar om förvärvande även av Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags aktier i banan. Detta bolag ställde sig ej ovilligt, om blott avsikten vunnes. Utom ett pris av 150 kr. pr aktie begärdes tillstånd att utlägga dubbelspår Norsholm—Ringstorp. Då enighet härom ej kunde träffas, fick köpet anstå.

År 1920 upptogo Norsholm—Bersbo järnvägs intressenter ånyo frågan om inköp av Norra Östergötlands järnvägs aktier. Då köparna förklarade sig villiga att betala 125 kr. pr aktie och dessutom tillförsäkra Norra Östergötlands järnvägar rättighet att i händelse av sammanslagning med Mellersta Östergötlands järnvägar få begagna bandelen Norsholm—Ringstorp som egen bana, försåldes aktiepartiet. Därmed syntes det med inköpet avsedda ändamålet vunnet.

En annan åtgärd i samma syfte var det förslag till ett för Östgötabanorna gemensamt kontrollkontor, som verkst. direktören i Norra Östergötlands järnvägs a.-b. framlade i syfte att vinna större enhetlighet och även besparing. Kontoret skulle förläggas till Linköping. Såväl Östra Centralbanan som Mellersta Östergötlands och Fågelsta—

Vadstena—Ödeshögs järnvägar förklarade sig villiga att biträda förslaget. År 1917 trädde kontoret i funktion. Senare har Vikbolandsbanan och Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg även ingått i kontoret.

#### Styrelse och chefer år 1926.

RAMSAY, C. H., borgmästare, *ordförande*,  
 VON DER LANCKEN, V. E., landssekreterare, *statens ombud*,  
 SWARTZ, P., direktör, *vice ordförande*,  
 TROLLE, E. B., landshövding,  
 LINDGREN, E. M., major i V. V. K., *verkst. direktör*, se nedan,  
 EHRENBORG, H., grosshandlare,  
 DJURKLOU, G., frih., advokat.

#### *Verkställande direktör och trafikchef.*

LINDGREN, E. M., major i V. V. K. .... t.-c. 1902—, v. d. 1909—

#### Förutvarande styrelseordförande och chefer.

##### Pålsboda—Finspångs järnväg.

##### *Ordförande och verkställande direktörer.*

EKMAN, C., brukspatron ..... 1874—1892  
 HAMILTON, H. J., frih..... 1892—1895

##### Finspång—Norsholms järnväg.

##### *Ordförande och verkställande direktör.*

EKMAN, C., brukspatron ..... 1884—1895

##### Norra Östergötlands järnvägar.

##### *Ordförande.*

LUNDQUIST, O., brukspatron..... 1896—1897  
 ORRE, P., häradshövding..... 1898—1905

##### *Verkställande direktörer.*

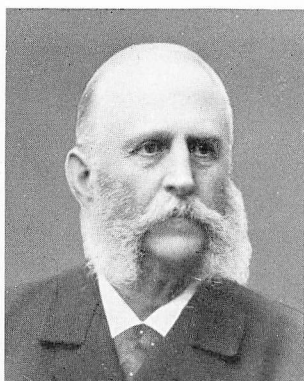
FALKENGREN, G. H., frih..... 1896—1905  
 ORRE, P., häradshövding ..... 1906—1908

##### *Trafikchef.*

KAMPH, O..... 1874—1901



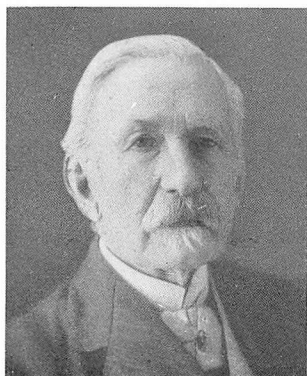
C. EKMAN,  
brukspatron.



Frih. H. HAMILTON,  
bruksägare.



Greve G. O. MÖRNER,  
bruksägare.



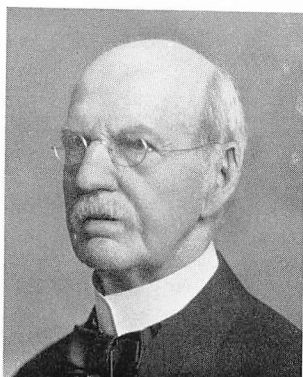
Frih. G. H. FALKENGREN,  
överstelöjtnant.



P. ORRE,  
v. häradshövding.



C. H. RAMSAY,  
borgmästare.



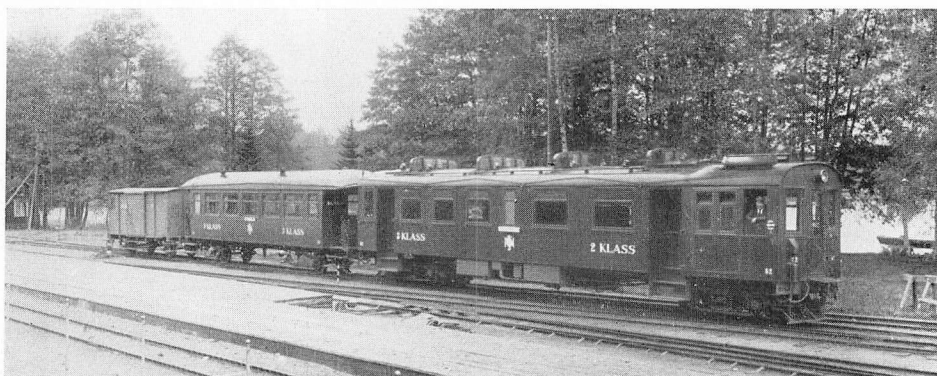
O. KAMPH,  
trafikchef.



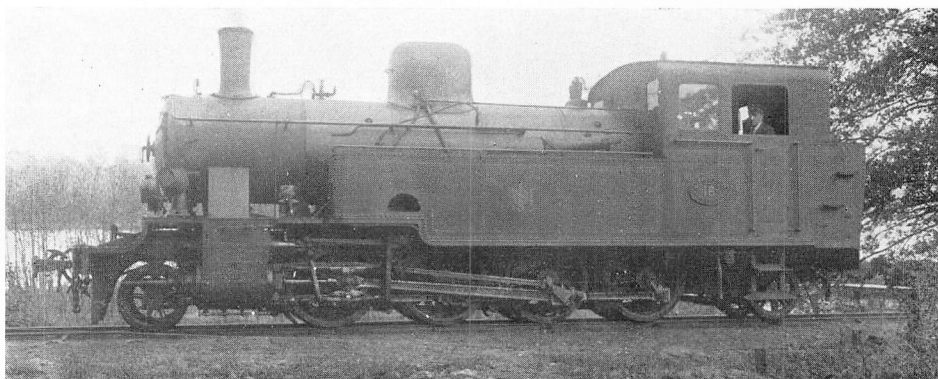
E. M. LINDGREN,  
verkst. direktör, trafikchef.



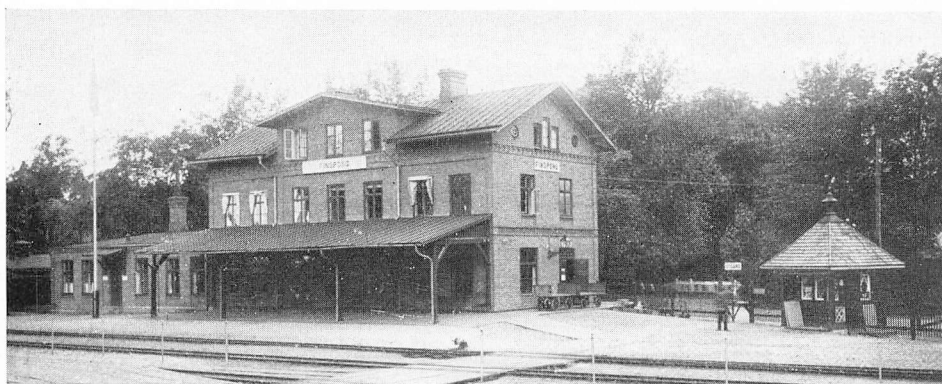
Tågsätt från 1874.



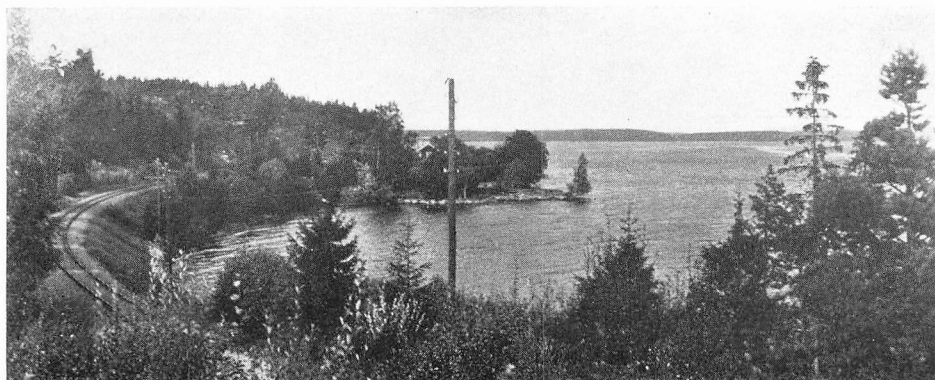
Motorvagnståg.



Godstågslokomotiv år 1922.



Finspångs station.



Från linjen vid sjön Glan.



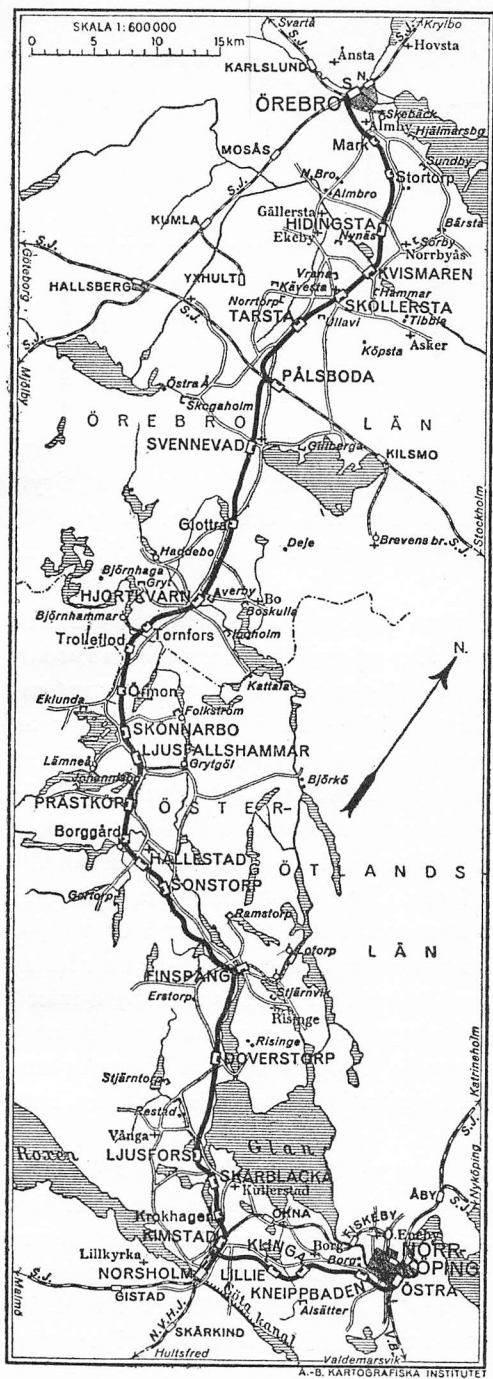
Bron över Motala ström invid Skärblacker.



Från linjen vid sjön Dovern.



Från linjen vid sjön Glan.



Norra Östergötlands järnvägar, 133 km. Med Örebro Södra station, gemensam för de båda statsbanelinjerna Örebro—Hallsberg och Örebro—Svartå samt Örebro—Pålshoda järnväg, som utgångspunkt går banan i sydostlig riktning över Örebroslätten, vidare över höjdplatån vid Marks hållplats och fortsätter genom skogstrakter till Stortorps station och genom växlande terräng till Hidingsta station med i närheten liggande tegelbruk. Därifrån sänker sig banan långsamt ned till Kvismaredalen, där på näset mellan de forna sjöarna Västra och Östra Kvismaren, stationen *Kvismaren* fått sitt läge.

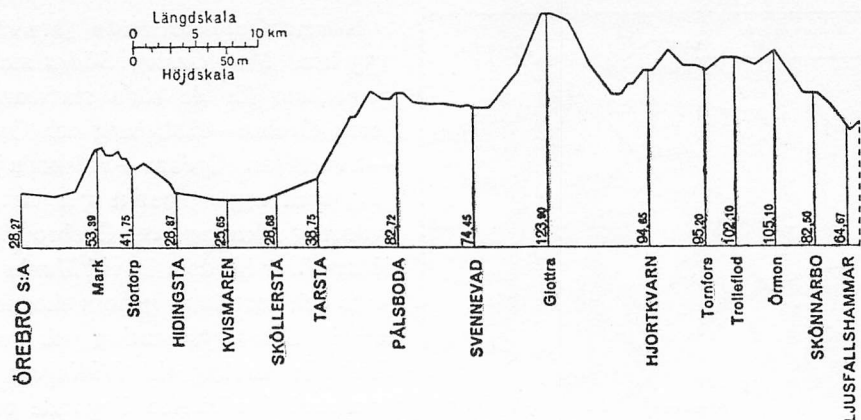
Banan fortsätter i sydlig riktning förbi *Sköllersta* station, kring vilken efter järnvägens tillkomst uppvuxit ett icke obetydligt samhälle. Sedan *Tarsta* station passerats, går banan under statsbanan in på *Pålshoda* för båda banorna gemensamma station.

Banan går vidare nästan rakt söderut förbi *Svennevads* station och *Glöttra* hållpl. med sågverk till *Hjortkvarns* station. Till egendomen med detta namn hörde vid järnvägens anläggande *Hjortkvarns* masugnar och *Gryts* hammar- och manufaktursmide. Allt är nu nedlagt. Vattenkraften vid *Hjortkvarns* fall är i stället tillvaratagen av ett kraftverk.

De forna hammarsmedjorna vid *Gryt* förändrades först till glasbruk, en filial till *Rejmyre*, men brunno 1903, varefter ett tråddrageri anlades här. Omkring 4 km. från *Hjortkvarns* station ligger *Haddebo* numera ned-

lagda järnbruk. Från *Hjortkvarn* till *Hällestad* går banan genom glest bebyggda skogsbygder och virkestransporterna därifrån ha fått utgöra ersättning för de svunna järnfrakterna. Mellan *Hjortkvarns* och *Skönmarbo* stationer äro lastplatserna *Tornfors* med bispår till *Björnhammar*, *Trolleflod* och *Örmon* belägna.

Vid *Ljusfallshammars* station har *Ljusfallshammars* fabriks a.-b. förlagt sitt



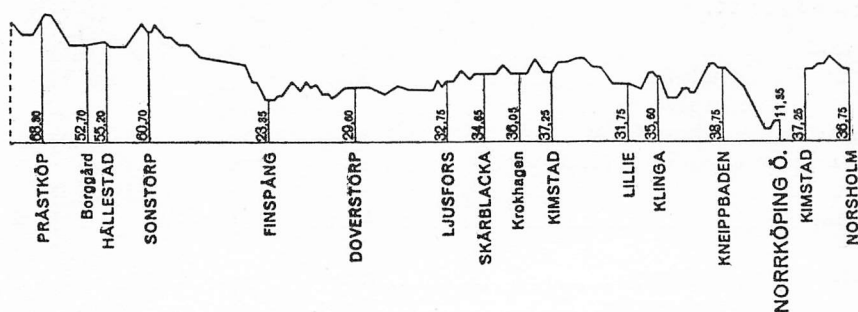
gjuteri och sina rätt betydande verkstäder. Där ansluter bibanan från Grytgöls bruk, beläget omkr. 4 km. därifrån. Stångjärns- och manufakturverket nedlades 1886 och trådtrageri med galvaniseringsverk, trådspiksfabrik m. m. anlades.

Förbi *Prästköps* station går banan därefter till *Borggårds* hållplats vid bruket med samma namn. Å egendomen drevs förr stångjärnshammare och härdar, men denna verksamhet nedlades i slutet av 1880-talet. Nu användes vattenkraften att driva fabriker för tillverkning av hängskruvar, hakar, krokar av järn och mässing m. m. Från hållplatsen går ett lastspår upp till den närbelägna sjön Tron. Nästa station är *Hällestad*. Hällestads gamla klockstapel står på Skansen i Stockholm. Järnvägen drager sig nu österut till *Sonstorps* och *Finspångs* stationer, den senare vackert belägen vid stranden av Skutbosjön.

Finspångs gård och bruk äro av hög ålder. Bruket omtalas vara anlagt år 1500. Det var baserat på tillverkning av kanoner. Efter att under åren 1619—1856 varit i De Geerska släktens ägo och under åren 1856—1884 innehafts av bruksägaren Carl Ekman, delades det stora komplexet i början av 1900-talet i tre bolag, Stens bruks a.-b., A.-b. Finspångs styckebruk, som övertog skogarna, och Nordiska artilleriverkstäderna. Det senaste inköptes 1913 av Svenska turbinfabriks a.-b. Ljungström (Stal). Vapenfabrikationen nedlades och den sista kanonen provsköts 1912.

Även Stens bruks a.-b. har upphört. Dess egendomar försålles, dels verkstaden i Finspång till Finspångs metallverks a.-b., som bildades 1914 och förlade sin verksamhet till de gamla kanonverkstäderna i Finspång, dels dess skogar till Finspångs styckebruk och till sist gruvorna i Kantorp och masugnarna i Graversfors till Boxholms a.-b. Järnverken i Finspång nedlades för alltid. Slutligen har Finspångs styckebruk 1918 inköpts av Fiskeby fabriks aktiebolag och därmed har, vad industrien beträffar, även det gamla namnet försvunnit.

Från Finspång går banan utefter det vackra vattendraget, som än smalnar, än vidgar sig fram till sjön Dovern och *Doverstorps* station, samt förbi Sättra svavelkisgruvor, upptagna under världskriget men åter nedlagda, och längs sjön Glans strand fram till *Ljusfors* station. Ännu två km. och tåget rullar på en

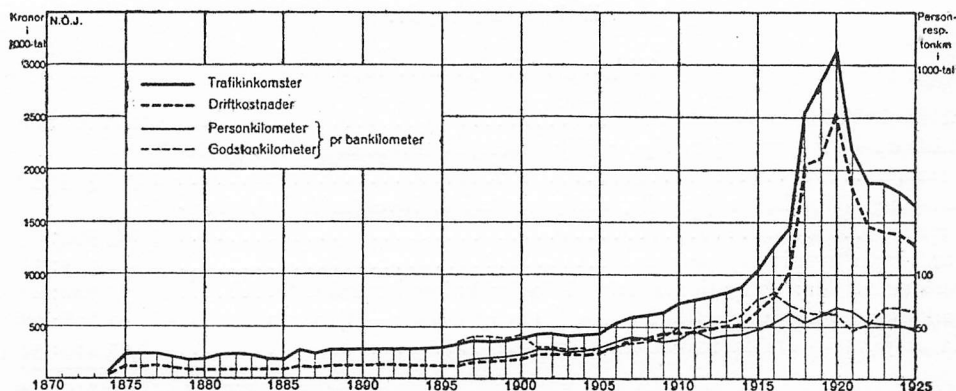


bro om 50 m. spann över Motala ström in på *Skärblacka* station. Vid denna ligger bruket med samma namn, även det från början järnbruk men ombyggt till trämassfabrik och pappersbruk och efter branden 1903 nyuppfört i stor skala. Ett bispår leder till Ljusfors pappersbruk, liksom Skärblacka sedan 1918 tillhörigt Fiskeby fabriks a.-b.

Till *Kimstads* station återstå endast 5 km. Där korsas statsbanan, och Norra Östergötlands järnväg delar sig för att dels gå parallellt med statsbanan till *Norsholm*, där förbindelsen sker med *Norsholm—Västervik—Hultsfreds* järnväg och där Göta kanal skär båda järnvägslinjerna, dels fortsätta till *Norrköping*. Förbi *Lillie* och *Klinga* hållplatser går banan till *Kneippbadens* station, som fått sitt namn efter den på sin tid så bekanta men nu nedlagda badanstalten och villa- och industrisamhälle med samma namn.

I en båge runt omkring *Norrköping Östra* station, väl den största stationen i Sverige för smalspåriga järnvägar och gemensam för *Norra Östergötlands* och *Norrköping—Söderköping—Vikbolandets* järnvägar. Stationen är belägen i den södra stadsdelen och har spårvägsförbindelse med den norra stationen.

Trafikdiagram.



## Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.	År 1874	År 1925
Spårvidd .....	m. 0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår .....	km. 57,8	132,323
» i sidospår .....	» 5,022	25,518
Största lutning i huvudspår .....	‰ 16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m. 270	200
Rälsvikt .....	kg/m. 15 (järnräls)	24,8 22 17,2
Största tillåtna hjultryck .....	ton —	4
» » tågastighet .....	km/t. 25	50

## Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok .....	st. 3	14
Motorvagnar för ång- eller annan drift .....	» —	2
Personvagnar med 2 axlar .....	» 9	19
» » 4 » .....	» —	8
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar .....	» 89	472
» » » » 3 » .....	» —	1
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar .....	» 1	3
Överföringsvagnar .....	» —	10
Sjukvagnar .....	» —	1

## Personal, antal.

Ordinarie .....	—	151
Extra .....	—	41
Verkstadsarbetare .....	—	28
Banarbetare .....	—	16

## Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1896.

På bankräkningar inestående .....	114 802: 44
Pålsboda—Finspongs järnväg, rörlig materiell, inventarier och materialier .....	1 451 593: 52
Finspong—Norsholms järnväg, rörlig materiell, inventarier och materialier .....	1 123 590: 95
Fordringar av diverse personer .....	1 975: 58
Pensionsfonder: obligationer och på bankräkning inestående .....	77 722: 44
Omkostnader för undersökning för järnväg Örebro—Pålsboda .....	1 608: 78
Kassa jämte obetalda fraktkrediträkningar .....	25 416: 51

S:a kr. 2 796 710: 22

## Skulder den 31 dec. 1896.

Aktiekapitalet .....	800 000: —	
Obligationslånet återstående .....	1 189 000: —	
Utlottade, men ej till inlösen presenterade obligationer och kupongar ..	8 112: 50	
Riksgäldskontoret återstående .....	522 088: 45	
K. järnvägsstyrelsen .....	16 092: 51	
2:ne fordringsägare .....	7 112: 11	
Pensionsfonden .....	85 253: 52	
Finspong—Norsholms järnvägs reservfond .....	4 255: 10	
Tillgångar vid årets början överskjutande skulderna .....	37 526: 08	
Årets vinst .....	127 269: 95	
		S:a kr. 2 796 710: 22

## Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen .....	5 857 144: 52	
Rullande materiellen .....	1 926 051: 81	
Inventarier .....	198 146: 01	
Förrådet .....	159 967: 24	
Främmande aktier:		
67 st. i Finspångs badhus a.-b. ....	5: —	
94 » i Kalmar verkstads a.-b. ....	4 700: —	
47 » i Kalmar verkstads a.-b. ....	4 700: —	
30 » i Pålshoda elektriska a.-b. ....	100: —	
		9 505: —
Utestående frakter .....	100 073: 87	
Diverse fordringar .....	104 680: 54	
Kassa .....	13 567: 59	
		S:a kr. 8 369 136: 58

## Skulder den 31 dec. 1925.

Järnvägsbyggnadernas värdeminskningsskonto .....	1 524 121: 31	
Rullande materiellens konto .....	1 024 016: 63	
Inventariernas konto .....	174 032: 82	2 722 170: 76
Riksgäldskontoret (urspr. lån 500 000: —):		
kapital .....	259 654: 43	
anståndsrenta .....	49 093: 75	308 748: 18
Obligationslån av den 2/1 1896 (urspr. lån 1 200 000: —):		
ej utlottade obligationer .....	517 000: —	
utlottade, men ej infriade obligationer .....	40 000: —	
förfallna, oinlösta obligationsräntekuponger .....	12 532: 50	569 532: 50
Obligationslån av den 1/4 1911 (urspr. lån 2 000 000: —):		
ej utlottade obligationer .....	1 614 000: —	
förfallna, oinlösta obligationsräntekuponger .....	14 625: —	1 628 625: —
Löpande räkning i Norrköpings enskilda bank, Finspång	171 062: 62	
Löpande räkning i Skandinaviska kreditaktiebolaget, Norrköping .....	286 827: 90	457 890: 52
Växlar .....		36 562: 88
Räntor .....		20 175: —
Skatter .....		6 615: 68
Vinstutdelning .....		3 104: —
		(forts.)

(Skulder 1925, forts.)		
Diverse skulder .....		144 047: 18
Aktieägarna .....		1 872 000: —
Örebro—Pålsboda—Finspångs och Kimstad—Norrkö- pings järnvägars reservfond .....	150 000: —	
Finspång—Norsholms järnvägs reservfond .....	<u>100 000: —</u>	250 000: —
Dispositionsfond .....		150 000: —
Vinstmedels konto:		
från föregående år överförda vinstmedel .....	82 849: 59	
1925 års vinst .....	<u>116 815: 29</u>	199 664: 88
		<u>S:a kr. 8 369 136: 58</u>

Reverser till Sv. Järnvägarnas arbetsgivareförening Kr. 13 000: —.

.....