
NORRKÖPING—SÖDERKÖPING— VIKBOLANDETS JÄRNVÄG

Signatur: V. B. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag,
Norrköping.

Många av de järnvägsplaner, som sågo dagen under det för samfärdselns förbättrande i Sverige märkliga 1870-talet, kunde av skilda orsaker icke då realiseras, men det arbete som utfördes bar omsider frukt. Detta kan sägas gälla de första planerna för den järnväg, om vilken nu är fråga.

Det första förslaget till en järnväg mellan Norrköping och Söderköping framkom nämligen i början av 1870-talet, då skapandet av en dylik förbindelse mellan nämnda städer den 3 april 1873 dryftades vid ett möte i Söderköping. Frågan växte därvid ut till förslag om en smalspårig järnvägsanläggning från Norrköping över Söderköping och Valdemarsvik till Hultsfred i anslutning till Nässjö—Oskarshamnsbanan. En interimsstyrelse valdes och ansökan om erhållande av koncession gjordes av kabinettskamarherren F. A. FUNCK, Bolltorp, samt brukspatronerna CARL EKMAN, Finspång, och GUST. DE MARÉ, Ankarsrum. Den tekniska undersökningen och utredningen verkställdes av ingenjören O. KAMPH. Utredningen gav vid handen, att hela järnvägen Norrköping—Hultsfred skulle draga en kostnad av 9 milj. kr., av vilket högst avsevärda belopp tredjedelen beräknades kunna uppbringas genom aktieteckning och två tredjedelar genom lån.

Nytt sammanträde hölls i Norrköping den 19 juni 1874, därvid förslaget framlades samtidigt som meddelande lämnades, att en konkurrerande koncessionsansökan förelåg för en järnväg Linköping—Väs-

tervik. Mötet beslöt emellertid att utfärda inbjudan till aktieteckning i järnvägen Norrköping—Hultsfred.

Den 7 dec. 1875 sammanträdde åter järnvägsförslagets intressenter i Norrköping. Härvid meddelades, att aktieteckningen ej krönts med framgång för banan i densammans helhet. För sträckningarna Norrköping—Valdemarsvik och Verkeback—Gunnabo—Hultsfred hade däremot tecknats ungefär en tredjedel av den beräknade kostnaden. För dessa linjer hade förlängd koncession erhållits. Man beslöt nu, att frågan om järnväg mellan Norrköping och Hultsfred skulle få vila och aktieteckningen annulleras. Däremot skulle teckning för banan Norrköping—Valdemarsvik stå öppen, och med hänsyn härtill utsågos kommitterade, som skulle verka såväl för denna bansträcka som för projektet Verkeback—Hultsfred. Järnvägsförslaget Norrköping—Valdemarsvik beräknades kräva en anläggningskostnad av 2 300 000 kr. och delsträckan Norrköping—Söderköping 660 000 kr. Vid sammanträde i Söderköping den 25 aug. 1876 meddelades, att teckningen för en järnväg Norrköping—Valdemarsvik uppgick endast till 393 500 kr., därav för delen Norrköping—Söderköping 183 300 kr. Man beslöt då att inskränka arbetet till en järnväg Norrköping—Söderköping och tillsatte en kommitté för ytterligare åtgärder.

Starka krafter hade emellertid börjat framträda till förmån för en järnväg Norsholm—Västervik—Hultsfred. Dessutom avsåg sig Norrköpings stads ombud i nyssnämnda kommitté uppdraget och markerade därigenom stadens ringa intresse för frågan. Även järnvägsförslaget Norrköping—Söderköping var nu i förväg dömt att misslyckas. Innan kommittén hann komma till något resultat, hade f. ö. högkonjunkturen efter fransk-tyska kriget hunnit dala. De ekonomiska förhållandena åtstramades och utlöstes 1878 i en kris, som gick våldsamt fram över världen, vållande inom Sverige och ingalunda minst inom Norrköpings samhälle många grusade förhoppningar och mångens ruin.

Under senare delen av 1880-talet började lantbrukaren GUST. BOTVIDSSON på Vittinge intressera sockenbor i Kuddby och inflytelserika personer i närliggande bygd för en järnväg på Vikbolandet. Dessa planer, som motsvarade befolkningens livliga önskan om bättre kommunikationer, möttes av förståelse och sympati av såväl stad som landsbygd, vilka nu förenade sig i enig samverkan för järnvägsplanens förverkligande.

Vid sammanträde i Höckerstads tingshus den 18 febr. 1889 under

ordförandeskap av häradshövdingen E. AUG. LANDEGREN motiverade hr BOTVIDSSON sitt förslag och redogjorde för sträckningen. Huvudlinjen Norrköping—Gröngata—Arkösund skulle bli 51 km. och bilinjen Gröngata—Stegeborgs färjplats vid Slätbaken 14 km.

Byggnadskostnaden hade av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. A. AHLBOM approximativt uppskattats till omkr. 1 340 000 kr., inberäknat markförvärv men utan rullande materiell, och man påräknade att erhålla halva beloppet i statslån och andra hälften i aktieteckning. För frågans vidare beredning tillsattes en kommitté av tio personer.

Denna kommitté eller interimsstyrelse sammanträdde i Norrköping den 19 mars, varvid till ordförande utsågs borgmästaren C. A. R. LOTHIGIUS och till vice ordförande kronofogden CARL GRÖNLUND. Sekreterare blev järnvägsbolagets ivrige förespråkare, lantbrukaren GUST. BOTVIDSSON.

Interimsstyrelsen ansåg sig emellertid på grund av det ringa intresse, som i vederbörande orter visats förslaget, liksom av den obetydliga trafik, som där kunde påräknas, böra avstyrka bibanan Gröngata—Stegeborg men beräknade, att en linje Tingstad—Söderköping skulle tillföra järnvägen större trafik och öka intresset för det hela såväl i Norrköping som Söderköping. Med denna förändring beräknades kostnaden, inkl. markförvärv och rullande materiell, uppgå till 1 450 000 kr., varför krävdes en aktieteckning av 725 000 kr. Interimsstyrelsen utfärdade därför inbjudan till sådan och begärde koncession å en järnväg från Norrköping över Kummelby till Söderköping och från Kummelby till Arkösund. Koncessionen beviljades den 27 nov. 1891.

Sedan bolagets minimikapital tecknats, hölls konstituerande bolagsstämma med *Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag* i Norrköping den 18 maj 1892. Till styrelseledamöter utsågos borgmästaren C. A. R. LOTHIGIUS, disponenterna PH. VALENTIN, C. D. MOBERG och AX. WESTERBERG, häradsskrivaren O. J. MÖLLER, kronofogden C. GRÖNLUND, kronolänsmannen J. E. ERICKSON samt godsägarna A. ODÉN och G. BOTVIDSSON. Vid sammanträdet övertog bolaget koncessionen.

Den 3 juni s. å. erhöles statslån till belopp av 653 000 kr., och den 5 nov. 1892 anmäldes till K. M:t, att bolaget förfogade över erforderliga tillgångar till järnvägsanläggningens utförande.

Till entreprenör utsågs ingenjören frih. K. FÄGERSKIÖLD, som åtog sig banarbetet för en kostnad av 760 000 kr., av vilka 100 000 kr. skulle

likvideras med aktier i bolaget. Som arbetschef anställde FÄGERSKIÖLD ingenjören CARL HULT, vilken 1893 fick entreprenadkontraktet på sig överlåtet.

Linjen Norrköping—Söderköping av »Vikbolandsbanan», såsom sträckan Norrköping—Arkösund i dagligt tal benämnes, öppnades för trafik den 23 dec. 1893, Kummelby—Östra Husby den 8 sept. 1894 och Östra Husby—Arkösund den 15 juni 1895. Sedan under år 1896 diverse kompletteringar vidtagits å bananläggningen, uppgick kostnaden för densamma vid nämnda års slut till 1 712 474 kr.

Arkösund. Det var från början bolagets avsikt att vid Arkösund skapa en uthamn för Norrköping, en uthamn, som under den tid, då Bråviken var isbelagd och Norrköpings hamn följaktligen med dåtidens begränsade isbrytningsmöjligheter var otillgänglig, skulle bli av stor betydelse för stadens handel och industri, samtidigt som den tänktes skola tillföra Vikbolandsbanan rätt så avsevärd trafik. Med denna plan förenades tanken att vid den av naturen mycket gynnade platsen med sitt öppna läge vid Östersjön skapa en trevlig bad- och rekreationssort. Vid Arkösund byggdes för en kostnad av 45 000 kr. en hamn med ett vattendjup av omkr. 7 m. och en 45 m. lång kaj med spårförbindelse till järnvägsstationen. Hotell och restaurantbyggnader uppfördes och området vid sjön reserverades för villatomter.

Emellertid anskaffade Norrköpings hamnstyrelse år 1904 ett kraftigt isbrytarefartyg, varigenom sjötrafiken på Norrköping kunnat ostörd fortgå året runt. Arkösunds uppgift som uthamn för Norrköping kunde nu ej förverkligas. Hamnen besökes huvudsakligen av skärgårds- och kanalångare, varjämte strömmingsfisket utanför Arkösund lämnar ett utbyte av 500 à 600 ton pr år, som till övervägande delen fraktas från Arkösund. Valdemarsvik, där fisket lämnar ungefär samma resultat, är detsammans södras uppsamlingsort.

Som rekreationssort har Arkösund tillvunnit sig ett med åren befäst anseende. Ett 40-tal villor finnas, huvudsakligen ägda av Norrköpingsbor.

Linjen Söderköping—Valdemarsvik. Tillkomsten av Arkösundslinjen väckte till liv minnena av 1870-talets plan till järnvägsanläggning genom Hammarkinds härad, och det gick nu lättare än tidigare att vinna förståelse för ett dylikt företag. Koncession för en järnväg från Söderköping till Valdemarsvik beviljades den 22 mars 1901 åt borgmästaren C. A. R. LOTHIGIUS, brukspatronen Ax. WESTERBERG, kaptenen L. DE GEER, kronofogden A. G. HALLIN samt

hemmansägarna A. G. SVENSSON, AUG. PETERSSON, S. M. PETERSSON och ALB. JOHANSSON. För järnvägsanläggningens utförande konstituerades den 30 maj 1902 Hammarkinds järnvägsaktiebolag, vilket bolag den 30 okt. 1903 på Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag överlät såväl koncession som det för den nya järnvägen beviljade statslånet 591 500 kr. Sedan järnvägens styrelse beslutat att själv låta bygga järnvägen, antog den till överingenjör för arbetet majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren E. WESTERBERG och till arbetschef löjtnanten i samma kår C. AF KLINTBERG.

Byggandet av Söderköping—Valdemarsvikslinjen eller »Hammarkindsbanan», såsom den i dagligt tal kallas efter häradets namn, börjades i okt. 1903, och hela sträckan öppnades för trafik den 1 okt. 1906. Det ursprungliga kostnadsförslaget, vilket uppgjorts år 1898, slutade på 1 118 000 kr., men den verkliga kostnaden uppgick den 31 dec. 1907 till 1 996 014 kr., rullande materiell för 229 150 kr. inräknad. Till fördyringen bidrogo huvudsakligen oförutsedda grundförhållanden över mossmarker och kostsamma utfyllningar i och för bangården vid Valdemarsvik.

Hamnspåret och stationen i Norrköping. För att komma i förbindelse med Statens järnvägar begärde bolagets intressenter koncession på en järnväg från Norrköpings Östra station till Kimstad, vilket dock vägrades. Bättre lycka hade Norra Östergötlands järnvägsbolag, som den 3 juni 1903 beviljades koncession såväl härför som för ett bispår till Norrköpings hamn.

År 1906 träffades överenskommelse mellan de båda järnvägsbolagen och Norrköpings stad om stadens övertagande av hamnbanan, som sedermera skulle trafikeras av Vikbolandsbanan, och om uppförandet av en gemensam bangård. Staden utförde sedermera såväl den nämnda smalspåriga hamnbanan som en normalspårig järnvägsförbindelse mellan Statens järnvägars station i Norrköping och södra hamnplanet, varigenom direkt förbindelse mellan statsbanan och Vikbolandsbanan erhöles. Den 4 dec. 1915 öppnades de nya spåren och hamnbron för trafik. Samtrafiken till och från Vikbolandsbanan, som sedan år 1906 gått över Norra Östergötlands järnväg, går dock ännu fortfarande samma väg.

På grund av den ökade trafik, som såväl Hammarkindsbanan som den nya järnvägen Kimstad—Norrköping beräknades tillföra Norrköpings Östra station, blev en utvidgning av stationen nödvändig. Genom resolution av den 10 aug. 1906 lämnade K. M.:t tillstånd till för-

flyttning av östra stationen jämte anläggning av ny ingångslinje till denna. Förslaget utarbetades först av ingenjörfirman UNANDER & JONSON men omarbetades år 1908 av bolagets nyanställda verkst. direktör, ingenjören CARL CARLSSON, som sedermera var kontrollant för bangårdsanläggningen. Den nya bangårdsanläggningen togs i bruk den 3 aug. 1910 efter att ha kostat 555 000 kr. Senare ha tillkommit ett nytt lokomotivstall för 68 000 kr. samt tillbyggnad av godsmagasinet för 39 000 kr., varjämte ytterligare terrasseringsarbeten utförts för omkr. 30 000 kr. samt några jordområden inköpts för 60 000 kr.

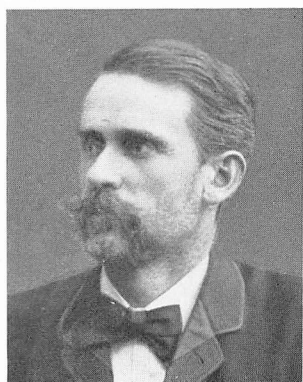
Linjen Valdemarsvik—Gamleby. Förslag om anslutning vid Söderköping av en projekterad järnväg Ringstorp—Mem väcktes år 1907 men har i likhet med 1913 års förslag om en bilinje från Gropviken till Skåresta ej förverkligats.

För en järnväg Valdemarsvik—Gamleby, 46 km., beviljades den 17 dec. 1915 koncession, som vid sammanträde i Norrköping den 21 aug. 1917 övertogs av det då startade *Norra Tjusts järnvägsaktiebolag* — aktiekapitalet är 860 100 kr. — med direktören KARL LUNDBERG som styrelsens ordförande och ingenjören CARL CARLSSON som verkst. direktör. Ursprungligen beräknades kostnaden för järnvägen Valdemarsvik—Hälgenäs, 33 km., som först var avsedd att utbyggas, till 1 750 000 kr. med rullande materiell men har sedermera omräknats till omkr. 2 200 000 kr. Linjen Hälgenäs—Gamleby är 13 km., och kostnaden har beräknats till omkr. 1 milj. kr. Det för företag av denna art och omfattning otjänliga ekonomiska läget har emellertid vållat, att järnvägen ännu ej kunnat påbörjas, om än förslag till frågans lösning i olika riktningar ej saknats. Bl. a. har man föreslagit att banvallen skulle utföras som nödhjälpsarbete etc.

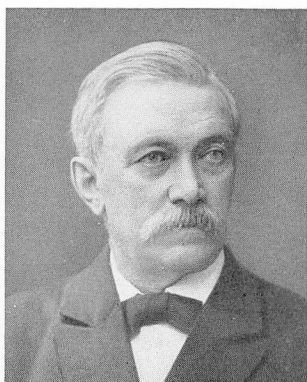
Bispår och markinköp. År 1918 byggdes för en kostnad av omkr. 140 000 kr. ett 4 km. långt bispår från *Fallingeberg* till *Birkekärrens hållplats*. Å detta spår tillföres järnvägen avsevärda mängder virke från delar av Tryserums och Hannäs socknar. Från sjön *Yxnin-gens* båtbygga går likaledes till stationen med samma namn ett bispår, förmedelst vilket den rätt betydliga trafiken av trävaror och ved från sjöns omnejd utfraktas.

Till säkerställande av järnvägens behov av virke, såsom sliprar m. m. till skäligt pris, inköptes för ett pris av inalles 280 000 kr. under åren 1912—1918 några skogsegendomar med en sammanlagd areal av omkr. 1 000 hektar, belägna vid och i närheten av Slätbaken.

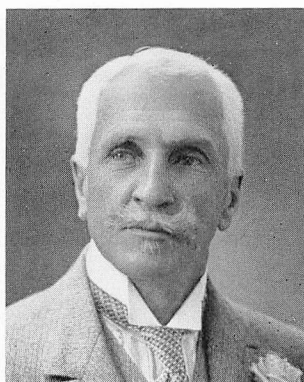
Egendomen *Fallingeberg* i Ringarums socken inköptes 1915 för



G. BOTVIDSSON,
lantbrukare.



C. A. R. LOTHIGIUS,
borgmästare.



C. F. ASKER,
kapten.



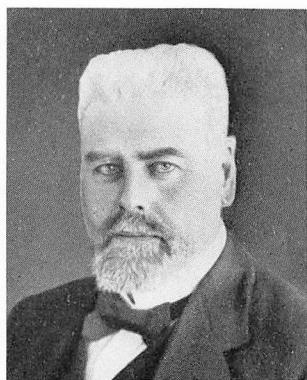
I. SWARTLING,
disponent.



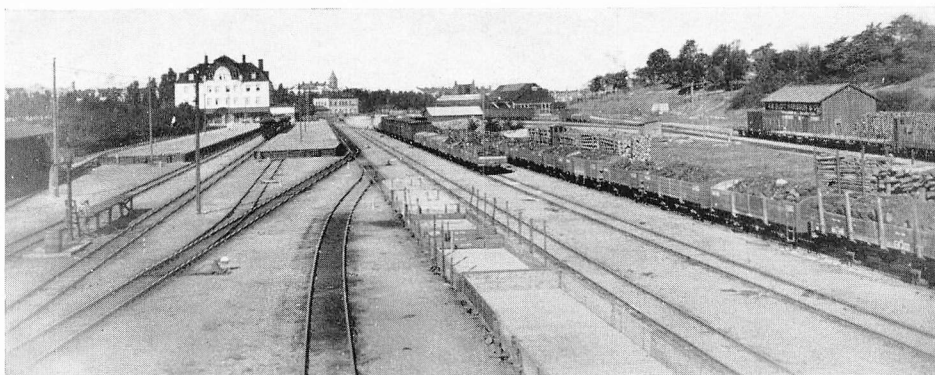
C. G. AF GEIJERSTAM,
trafikchef.



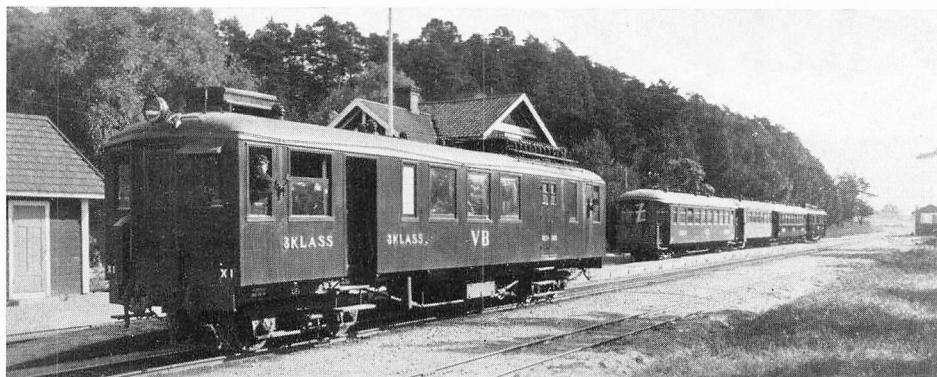
Greve N. C. A. CRONSTEDT,
verkst. direktör, trafikchef.



C. CARLSSON,
verkst. direktör, trafikchef.



Norrköpings Östra station.



Motorvagnståg vid Kummelby.



Svängbron över Göta kanal vid Söderköping.

55 000 kr. I köpet ingick utom omkr. 200 hektar god skogsmark även ett grustag med areal av omkr. 10 hektar och ett djup av 40 à 50 m., motsvarande en grustillgång av flera milj. kbm., vilken för oöverskådlig tid kan exploateras såväl för grusning av bolagets järnvägslinjer som till försäljning. Gruset utfraktas å det ovannämnda bispåret till Birkekärrens hållplats.

Svårigheterna beträffande stenkolsimporten under världskriget vårlade att Vikbolandsbanan i likhet med övriga järnvägar måste på annat sätt säkerställa sitt behov av bränsle, som årligen uppgick till omkr. 3 000 ton stenkol. På försök kom därför ved, träkol och torv till användning såsom lokomotivbränsle. För erhållande av torv till skälig kostnad inköptes 1916 till en början två mindre torvmossar invid Hammarkindslinjen. Efter omfattande undersökningar beslöt bolaget att fortgå på den inslagna vägen och inköpte i mars 1917 Kloomossen, omkr. 250 hektar, belägen omkr. 2 km. från Traryds station å Skåne—Smålands järnväg, till ett pris av 70 000 kr. för att eventuellt här uppföra en torvpulverfabrik. Järnvägsfrakten Traryd—Norrköping för torv utgjorde år 1917 6 kr. pr ton men hade redan två år därefter stigit till 17 kr., varför torven från Kloomossen såldes vid Traryd. Anläggningen, som endast utförts för tillverkning av vanlig brännertorv, övertogs sedermera år 1920 av Strömsnäs bruks a.-b. för ett pris av 500 000 kr.

Frågan om elektrifiering och motordrivna fordon.

Under året 1915 verkställdes utredning av elektrifiering av bolagets järnvägsanläggning. Då det emellertid visade sig, att vid normala pris på stenkol elektrisk drift — med den trafikintensitet bolagets järnvägar kunde påräkna — icke innebar någon ekonomisk fördel, med mindre elektrisk kraft kunde erhållas till högst 3 öre pr kilowatt, har tanken på elektrifiering t. v. måst lämnas.

En utredning rörande användandet av motordrivna fordon för de lättare persontågen hade emellertid verkställts och resulterade i att bolaget i okt. 1916 av Allm. Svenska elektr. a. b. först förhyrde och sedermera för 70 000 kr. köpte en dieselektrisk motorboggievagn med 75 hkr maskin, innehållande en resgodsavdelning och plats för 36 resande. Sedermera har från Dieselektriska vagn-a. b. inköpts ytterligare tre 8-cylindriga dieselektriska motorlok om 120 hkr. Utom maskinrum innehålla dessa rymliga resgodsrum och kunna medföra en släpvagnsvikt av intill 50 ton, d. v. s. att dessa lokomotiv kunna transportera omkr. 100 à 200 resande med tillhörande resgods även-

som ilgods och post. Dessa fordon ha visat sig ekonomiska i drift och förmånliga för det avsedda ändamålet.

Ekonomi. År 1910 träffades mellan Norrköpings och Söderköpings städer samt Ringarums kommun en överenskommelse, baserad på kommunernas garantiteckning med inteckningssäkerhet, om ett av bolaget upptaget lån, varigenom bolaget konsoliderades ej blott i ekonomiskt hänseende utan även med hänsyn till principen för sin utveckling. De tre garantitecknande kommunerna, som representera absolut aktiemajoritet, förbundo sig inbördes att enhetligt bevaka bolagets angelägenheter. Härigenom har Vikbolandsbanan i viss mån fått en kommunal karaktär, som tryggar det allmännas intressen i järnvägsföretaget och skyddar detta för de olägenheter, som kunna uppstå, då något större antal aktier är placerat å enskilda händer.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

Ordförande vakant,
 BJÖRKMAN, G. A., borgmästare, *statens ombud*,
 EHRENBORG, H. G., grosshandlare,
 ANDERSSON, A. E., lantbrukare,
 CARLSSON, C., *verkst. direktör*, se nedan
 ERICKSON, O. E., bankdirektör,
 KASTENSSON, K., direktör,
 LUNDBERG, K. M. S., disponent,
 WESTERBERG, L. A:SON, disponent,
 JANZÉN, G., förtroendeman.

Verkställande direktör och trafikchef.

CARLSSON, C., ingenjör 1908—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

LOTHIGIUS, C. A. R., borgmästare 1893—1895
 ASKER, C. F., kapten 1906—1907
 SWARTLING, AX. I., disponent 1908—1926

Verkställande direktörer.

LOTHIGIUS, C. A. R., borgmästare 1893—1895
 CRONSTEDT, N. C. A., greve, kapten i V. V. K. 1906—1907

Trafikchefer.

| | |
|--|-----------|
| AF GEIJERSTAM, C. G. | 1893—1895 |
| SIWERSON, A. | 1896 |
| AF GEIJERSTAM, C. G. | 1897—1906 |
| CRONSTEDT, N. C. A., greve, kapten i V. V. K. | 1907—1908 |

Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg, Norrköping—Valdemarsvik, 55 km., Kummelby—Arkösund, 47 km. Järnvägen utgår från *Norrköpings östra* station i sydostlig riktning över *Brännestads* hållplats till *Kummelby* station, där den delar sig, dels i en östlig linje över *Vikbolandet* till *Arkösund*, dels i en sydlig linje över *Söderköping* till *Valdemarsvik*.

Den östliga eller d. s. k. *Arkösunds* linjen framgår med stora krökningar över det sedan uråldriga tider bebodda *Vikbolandet*. Någon industri finnes icke utmed denna linje, men däremot ett högt uppdrivet lantbruk med flera stora

egendomar, av vilka dock de flesta ligga utefter kusten och alltså på rätt stort avstånd från järnvägen.

De mest betydande av dessa egendomar äro *Bråborg*, *Svensksund*, *Näs*, *Allonö*, *Rotenberg*, *Skenäs*, *Mauritzberg*, *Lönö*, *Broxvik*, *Gottenvik*, *Kåreholm* och *Stegeborg*, av vilka flera äro kända historiska ställen.

Till *Jonsbergs* station går linjen över rätt jämna och mycket bördiga slätter, men därefter antager landskapet skärgårdsnatur. *Arkösund* är *Norrköpings* saltsjöbad med

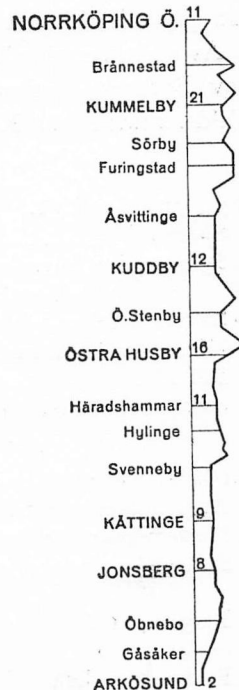
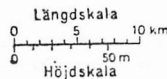


A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET

Översiktskarta av Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnväg.



A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET





A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET

flera vackra anläggningar och skogs promenader, hotell, badhus m. m.

Den södra linjen går från Kummelby förbi hållplatserna Tingstad och Korsbrinken över Göta kanal till den lilla idylliska staden Söderköping med vackra omgivningar och bekant vattenkuranstalt. Därifrån fortsätter linjen förbi några hållplatser till Ringarums station och förbi ytterligare ett par hållplatser till Gusums station vid det 250 år gamla mässingsbruket. Sedan därefter Birkekärrs hållpl. passerats, når järnvägen Valdemarsviks köping, belägen vid nordligaste delen av den smala Valdemarsviken.

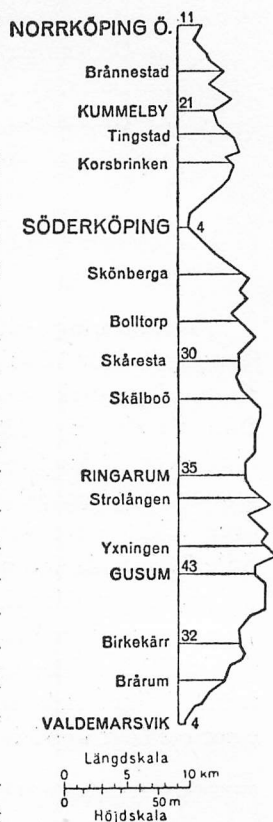
Någon större industri finnes ej heller i denna trakt

med undantag av det förut nämnda mässingsbruket vid Gusum och Lundbergska garveriet i Valdemarsvik, som är ett av de största i Sverige.

Av mera betydande egendomar inom järnvägens trafikområde märkas, Mariehov, Bolltorp, Husby, Hösterum och Ängelholm samt det omkr. 5 km. söder om Valdemarsvik från Karl Knutssons tid bekanta godset Fågelvik.

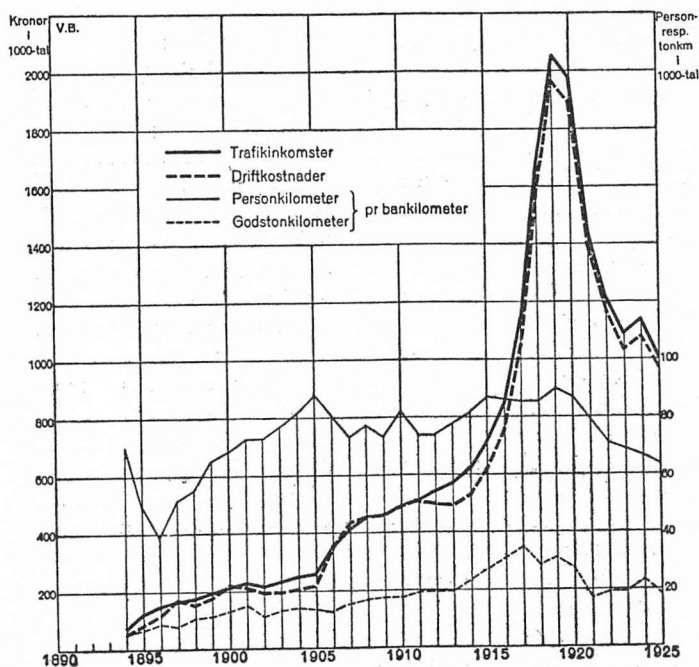
Tekniska uppgifter.

| Byggnadssätt. | | År 1895 | År 1925 |
|--|-------|---------|---------|
| Spårvidd | m. | 0,891 | 0,891 |
| Spårlängd i huvudspår | km. | 62 | 101 |
| » i sidospår | » | 4 | 25 |
| Största lutning i huvudspår..... | ‰ | 16 | 16 |
| Minsta krökningsradie i huvudspår | m. | 300 | 300 |
| Rälsvikt | kg/m. | 14,5 | 20 à 24 |
| Största tillåtna hjultryck | ton | 3 | 4 à 4,5 |
| » » tåghastighet | km/t. | 40 | 40 à 50 |
| Rullande materiell. | | | |
| Änglokomotiv, tanklok | st. | 4 | 7 |
| Motorvagnar för ång- eller annan drift..... | » | — | 4 |
| Personvagnar med 2 axlar | » | 11 | 13 |
| » » 4 » | » | 2 | 14 |
| Resgods- och godsvagnar med 2 axlar..... | » | 64 | 243 |
| » » » 3 » | » | — | 5 |
| Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar..... | » | 2 | 4 |



| Personal, antal. | År 1895 | År 1925 |
|------------------------|---------|---------|
| Ordinarie..... | 45 | 115 |
| Extra..... | 10 | 20 |
| Verkstadsarbetare..... | 5 | 10 |
| Banarbetare..... | 10 | 30 |

Trafikdiagram.



Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1895.

| | |
|---|---------------|
| Kassabehållning | 87: 30 |
| Järnvägsanläggningen | 1 282 446: 75 |
| Rullande materiell och inventarier | 294 161: 50 |
| Hamnbyggnaden i Arkösund | 38 465: 35 |
| Hotell och restaurangbyggnader i Arkösund | 20 000: — |

S:a kr. 1 635 160: 90

Skulder den 31 dec. 1895.

| | |
|--|------------|
| Aktiekapital | 718 500: — |
| Statslånet | 653 000: — |
| Upplupna räntor härå | 54 226: 24 |
| Norrköpings stad | 75 000: — |
| Skandinaviska Kreditaktiebolaget | 55 580: 35 |
| Diverse fordringsägare .. | 23 015: 87 |
| Trafikmedel | 55 838: 44 |

S:a kr. 1 635 160: 90

Tillgångar den 31 dec. 1925.

| | |
|--------------------------------------|---------------|
| Kassabehållning | 18 788: 52 |
| Järnvägsanläggningen: | |
| Norrköping—Söderköping—Arkösund | 1 446 266: 73 |
| | (forts.) |

Skulder den 31 dec. 1925.

| | |
|-----------------------|--------------|
| Aktiekapital | 1 389 600: — |
| Reservfond | 150 000: — |
| Förnyelsefond | 250 000: — |
| Bostadslånefond | 10 000: — |
| | (forts.) |

| | |
|--|---------------|
| (Tillgångar 1925, forts.) | |
| Söderköping—Valdemars- vik | 1 716 061: 24 |
| Rullande materiell: | |
| för linjen Norrköping— Söderköp.—Arkösund | 488 792: 42 |
| för linjen Söderköping— Valdemarsvik | 383 351: 04 |
| Interventier: | |
| för linjen Norrköping— Söderköp.—Arkösund | 34 686: 65 |
| för linjen Söderköping— Valdemarsvik | 9 046: 51 |
| Lantegendomar | 465 000: — |
| Fastigheter i Valdemars- vik | 39 000: — |
| Förråd | 8 427: 34 |
| Aktier: | |
| 1 990 st. i Norra Öster- götlands järnv. a.-b. | 145 350: — |
| 141 st. i Kalmar verkst. a.-b. | 7 050: — |
| 170 st. i Vikbolandets elektr. kraft a.-b. | 170: — |
| 100 st. i Norrköpings dissousgas a.-b. | 10 000: — |
| 1 500 st. i Norra Tjusts järnv. a.-b. | 100 000: — |
| 100 st. i järnv. a.-b. Ka- trineholm—Köping .. | 1 000: — |
| 20 st. i Ångfartygs a.-b. Söderköping—Skärgår- den | 1 000: — |
| Fordringar: | |
| av postverket..... | 2 029: 57 |
| » stationerna för ute- stående frakter | 14 079: 21 |
| » diverse debitorer.... | 43 903: 09 |

S:a kr. 4 934 002: 32

| | |
|---|-------------|
| (Skulder 1925, forts.) | |
| Statslån: | |
| Kapitalskuld (urspr. kr. 1 244 500: —) | 995 038: 16 |
| Anståndsränta | 106 473: 48 |
| Upplupen, ej förfallen ränta | 29 882: 81 |
| Obligationslån (urspr. kr. 250 000: —) | 63 000: — |
| Folkskollärarnas pensions- inrättning: | |
| Kapitalskuld (urspr. kr. 800 000: —) | 684 413: 79 |
| Upplupen, ej förfallen ränta | 23 013: 41 |
| Norrköpings stad | 50 000: — |
| Norrköpings enskilda bank | 94 903: 67 |
| Vikbolandets sparbank.... | 124 168: 90 |
| Söderköpings sparbank.... | 136 125: — |
| Valdemarsviks sparbank .. | 227 883: 34 |
| Östgöta hypoteksförening.. | 45 110: 32 |
| Norra Tjusts järnvägs a.-b. | 250 000: — |
| Hotellinventariernas repa- rationsfond | 1 076: 66 |
| Outtagna vinstmedel..... | 4 821: — |
| Statens järnvägar | 37 773: 23 |
| Diverse kreditorer | 222 678: 68 |
| Vinst- och förlustkonto .. | 38 039: 87 |

S:a kr. 4 934 002: 32

