

---

## Kap. II

# Mellersta Östergötlands Järnvägar intill år 1934

I en av framlidne lektor K. L. Hagström till Mellersta Östergötlands Järnvägs-aktiebolags 25-årsdag den 1 december 1922 utarbetad minnesskrift har tillkomsten av de järnvägslinjer, vilka ingingo i aktiebolaget — från den första linjen Fågelsta—Vadstena till den senaste linjen Motala—Fornåsa — utförligt skildrats.

Ur denna minnesskrift meddelas i korthet följande rörande de olika linjernas tillkomst, ävensom några data rörande deras ekonomiska historia.

*Linjen Fågelsta—  
Vadstena.*

Bland de järnvägsföretag, vilka i slutet av 1860-talet diskuterades i samband med Östra Stambanans utbyggnad mellan Linköping och Nässjö, märktes även en normalspårig förbindelse från Hallsberg över Motala till den föreslagna stationen Mjölby, vilken avsågs att utföras såsom privatbana. Särskild kommitté tillsattes för att föra frågan framåt och bland annat verka för ekonomiskt bidrag från de orter, vilka ansågos få nytta av järnvägen. I förmodan att inbyggarna i Vadstena ville begagna sig av tillfället att få järnvägen dragen så nära staden som möjligt, hade kommittén föreslagit, att järnvägen antingen skulle från Skänninge dragas i västlig riktning till Vadstena och därifrån till Motala eller ock från Skänninge över Fågelsta till Motala. Vid Norrsten söder om Motala sammanföllö båda förslagen. Vederbörande i Vadstena visade så föga intresse för linjens dragande över Vadstena, att ingen hänvändelse framfördes till stadsfullmäktige, i vars arkiv en inbjudan till aktieteckning minner

om det försummade tillfället för Vadstena stad att komma i normalspårig förbindelse med landets järnvägsnät. Under det utbyggandet av järnvägen Mjölby—Hallsberg pågick, synas vederbörande i Vadstena ha ändrat uppfattning om betydelsen av järnvägsförbindelsen, ty sedan Mjölby—Hallsbergslinjen i slutet av år 1873 öppnats för trafik, beslöt stadsfullmäktige i Vadstena att anlägga järnväg från Vadstena till Fågelsta station å Mjölby—Hallsbergslinjen, vilken anläggning med hänsyn till kostnaderna skulle utföras i samma spårvidd som den under byggnad varande järnvägen från Pålsboda till Finspong. Sedan koncession erhållits, bedrevs arbetet på järnvägsanläggningen i så rask takt, att densamma kunde öppnas för allmän trafik redan den 10 oktober 1874. Därmed hade den i tidsföljden andra länken fullbordats i den kedja av järnvägsenheter, vilken f. n. administreras under namnet "Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga Järnvägar". Järnvägen Fågelsta—Vadstena hade helt bekostats av Vadstena stad och till allra största delen med upplånat kapital. Järnvägens inkomster och utgifter ingingo i stadens budget, vilket medförde, att då särskilt under de första åren utgifterna för järnvägsdriften betydligt överstego inkomsterna, skattesatsen per bevillningskrona steg till en då för tiden bland landets städer ovanlig höjd. Med tiden lättades skattetrycket, och fördelarna av järnvägsförbindelsen blevo så påtagliga, att då förslag framkom att utbygga järnvägen västerut, staden lämnade sin medverkan. Förslaget utgick i verkligheten från ledande män i Vadstena. Inbjudan till teckning av aktier i ett företag, som avsåg att inköpa järnvägen Fågelsta—Vadstena och utbygga denna järnväg till Ödeshög med spår till Hästholmens hamn utfärdades år 1885 av borgmästare T. Lagercrantz, brukspatron G. Hanström, trafikchef G. Asplund och godsägare K. Gustafsson. Betydande svårigheter mötte vid erforderliga aktiekapitalets anskaffande, men dessa övervunnos, så att den 6 februari 1886 kunde hållas konstituerande bolagsstämma med Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs Järnvägsaktiebolag. Den 25 juni samma år stadfästes bolagsordningen, och samtidigt beviljades koncession å företaget. Entreprenör härför antogs, och arbetet gick sin gilla gång, så att banan kunde öppnas för trafik den 13 november 1888.

*Linjen Vadstena—  
Ödeshög.*

Under tiden hade tanken på att utsträcka Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnväg till Linköping genom de bördiga, folkrika socknarna Fornåsa och Klockrike tillvunnit sig allt större uppmärksamhet. Den 18 december 1888 avhölls i Linköping möte i frågan, varvid upprättat förslag till bolagsordning antogs och

*Linjen Fågelsta—  
Linköping.*

beslöts att inbjuda till aktieteckning. Vid mötet valdes interimsstyrelse, som fick i uppdrag att söka fastställelse å bolagsordningen, ingiva ansökan om koncession samt utfärda inbjudningslistor till aktieteckning. I slutet av år 1890 stadfäste Kungl. Maj:t bolagsordningen och beviljade koncession å järnvägsanläggning från Linköping till Fågelsta.

På grund av svårigheten att uppbringa för järnvägsanläggningen erforderligt kapital kunde konstituerande bolagsstämma med M. Ö. J. hållas först den 18 maj 1895. Järnvägens anläggande påbörjades omedelbart och avslutades endast två månader senare än vad i kontrakt med entreprenören intagits. Den 1 december 1897 öppnades banan för allmän trafik.

*Linjen Klockrike—  
Borensberg.*

Vid 1901 års ordinarie bolagsstämma med M. Ö. J. framlades motion om anläggande av en järnväg mellan Klockrike och Borensberg. Motionen tillstyrktes av styrelsen, men stämman beslöt, att frågan skulle avgöras vid extra bolagsstämma. Av olika anledningar avhölls icke den ifrågasatta extra stämman, så att ärendet upptogs till förnyad behandling först vid 1906 års ordinarie bolagsstämma, då i något förändrat skick, och bifölls av stämman. I kostnadsberäkningen hade upptagits elektrisk drift å linjen, men då den elektriska materielen icke kunde anskaffas i tillräckligt god tid, öppnades linjen för ångdrift den 21 december 1907 och först den 15 mars 1908 för elektrisk drift, såsom den första för elektrisk växelström anordnade järnvägen i Sverige.

*Linjen Linköping—  
Ringstorp.*

I den inbjudan till aktieteckning, som förelades inför den i Linköping anordnade sammankomsten angående byggandet av järnvägen Linköping—Fågelsta, framhölls angelägenheten av att berörda järnvägsföretag utsträcktes österut från Linköping till station å N. V. H. J. för att därigenom vinna obruten spårförbindelse med det smalspåriga järnvägsnätet från Örebro till Västervik och Hultsfred. Meningarna om nyttan av den ifrågasatta järnvägslinjen voro delade. Vårdsbergborna ansågo den om inte direkt skadlig så dock utan nytta, men i Askeby och Örtomta var intresset så mycket större. Utslaget till järnvägens förmån fälldes av Linköpings Stadsfullmäktige, vilka tecknade först 75 000 och senare ytterligare 25 000 kr. i järnvägsföretaget, under villkor att koncessionen överflyttades å M. Ö. J. Mellersta Sveriges Sockerfabriksaktiebolag bidrog med en teckning å 50 000 kr. Sedan genom inteckning i den blivande banan och mot styrelsens personliga borgen upplånats 250 000 kr., kunde järnvägsbyggandet påbörjas. De första spadtagen togos i medio av januari 1906,

och arbetet fördes så raskt fram, att trots en två månaders strejk under sommaren anläggningen var i det närmaste fullbordad från en punkt 3 kilometer öster om Ladugårdsbacke fram till slutpunkten Ringstorp. I de återstående 3 km. ingingo viadukt över statsbanan samt över landsvägen Linköping—Norrköping jämte bro över Stångån och ingången på Linköpings station. Förhandlingarna med de olika myndigheterna rörande dessa konstarbetens utförande vållade styrelsen mycket besvär och tidsspillan. Först den 24 april 1908 kunde banan anmälas till avsyning. Denna förrättades den 27 och 28 samma månad, varefter järnvägen öppnades för allmän trafik påföljande 1 maj.

Vid extra bolagsstämma den 9 januari 1912 och ordinarie bolagsstämma den 24 maj samma år med M. Ö. J. beslöts, att bolaget skulle övertaga åt major P. H. Stjernspets, regementspastor Oskar Söderström, grosshandlare Thure Liljedahl och godsägare Carl Th. Petterson beviljad koncession å järnvägsanläggning från Motala till Fornåsa. Den 22 juni 1912 underskrevs kontrakt med entreprenören, enligt vilket arbetet skulle påbörjas 1 april 1913 och vara avslutat 1½ år efter kontraktets datum. Då det förutsågs att anslutningen till Motala station kom att vålla underhandlingar med olika myndigheter, infördes i entreprenadkontraktet bestämmelsen, att om de från koncessionen undantagna 1,5 kilometerna närmast Motala på grund av förhållanden, varöver entreprenören icke rådde, icke kunde utföras i följd med det övriga arbetet, entreprenören ägde att, om så påfordrades, bliva befriad från utförandet av detta arbete. Vid 1913 års slut var den av Kungl. Maj:t koncessionerade delen av banbyggnaden i det närmaste färdig. Vad bolagsstyrelsen befarat ifråga om de 1,5 kilometerna överträffades av verkligheten. Enligt det ursprungliga förslaget skulle järnvägen sluta vid det s. k. Gästisområdet, där station skulle anläggas. Motala stads representanter yrkade, att järnvägen borde framdragas till Statens Järnvägars station i Motala. Med Kungl. Järnvägsstyrelsen förhandlades om den enskilda banans framdragande på S. J:s broar över Motala ström och Göta kanal fram till Motala station och hamnen genom tre- eller fyrskenigt spår, men då förslaget upptog, att denna anordning vore endast provisorisk och att den enskilda banan skulle inom 10 år förbinda sig att anlägga egna broar, förföll förslaget. Motala stadsfullmäktige yrkade fortfarande på broar över strömmen och kanalen och förklarade sig villiga ikläda sig borgensansvar för räntan å det lån, som kunde ifrågakomma för gäldande av den merkostnad brobyggnaderna beräknades med-

*Linjen Motala—  
Fornåsa.*

föra, eller högst 130 000 kr. Göta Kanalbolag uppställde fordringar för kanalbron, vilka i avsevärd grad fördrade anläggandet. Järnvägsbolagets styrelse räknade med att den nya kanalbron skulle få läggas så nära intill S. J:s bro över kanalen, att båda samtidigt skulle öppnas för fartygs genomsläppande, men kanalbolagets styrelse höll på att avståndet mellan de båda broarna skulle utgöra minst tre fartygslängder av den största typ, som trafikerade kanalen. Kanalbolaget segrade i denna fråga. Bakom det av Motala stad hävdade intresset för järnvägens dragande till Motala station och därigenom förbindelse till hamnen låg förhoppning om att åt ångbåtsleden Motala—Karlsborg vinna en del av den godssamtrafik, som förmedlades av ångbåtsbolaget Hjo—Hästholmen. Efter det alla förhandlingar om banans indragande till Motala C. station slutförts, beslöts på extra bolagsstämma med M. Ö. J. den 21 februari 1914 att till bestridande av kostnaderna för Motala—Fornåsa järnvägs anslutning till Motala statsbanestation genom en järnvägslinje, dragen över Motala ström och Göta kanal på egna broar med ett avstånd från nu befintliga svängbroarna av 132 meter, upptaga ett lån å 130 000 kr., för vilket lån Motala stadsfullmäktige iklädde sig räntegaranti. Det visade sig sedermera, att den form stadsfullmäktige givit åt förbindelsen, icke godtogs av kreditgivande penninginstitutioner, enär i förbindelsen utelämnats ansvarighet även för lånekapitalet. För det lån M. Ö. J. upptog för finansieringen av här berörda anslutning, nödgades bolagsstyrelsen gå i borgen såsom för egen skuld. Borgensmännen blevo ock längre fram i tiden ålagda att infria sin borgensutfästelse.

Samtidigt med arbetet å Fornåsalinjen pågick elektrifiering även av linjen Linköping—Fågelsta. Av det pågående världskriget förorsakade prisstegringar och dröjsmålet med leverans av utifrån erhållna erforderliga materialier försenades anläggningarna, så att banan blev godkänd för elektrisk drift först den 28 juli 1915, och kostnaden för Fornåsalinjen, som beräknats till 505 000 kr., uppgick vid 1916 års slut till 720 000, varav upplånats 251 000 kr. Bolaget, som vid 1911 års slut hade varit fritt från bank- och reversskulder, hade vid 1916 års slut åsamkat sig bankkulder till ett belopp av mera än 500 000 kr.

Vid förhandlingarna under år 1918 och 1919 om sammanslagning av Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs Järnvägsaktiebolag och M. Ö. J. hade överenskommits, att linjen Fågelsta—Vadstena skulle elektrifieras, så snart omständigheterna det medgäve. Förberedande åtgärder vidtogos redan år 1919, och arbetet

fullbordades under 1921, så att den elektriska driften kunde taga sin början julaftonen 1921.

Härmed voro utbyggnaderna av M. Ö. J:s olika delar avslutade. Förslag till utbyggnad av ännu flera linjer framkommo under årens lopp, men då finansieringen av desamma krävde större eller mindre bidrag från bolagets sida, kommo de icke till utförande. Bland dessa tilldrog sig förslaget Ringstorp—Slätbaken det största intresset. Enligt bolagsstyrelsens förslag beslöts på extra bolagsstämma den 13 april 1911 och ordinarie stämma den 23 maj att övertaga av intresserade beviljad koncession å järnvägsanläggning mellan ovannämnda orter, varför kostnadsförslag upprättats av dåvarande majoren John Ekelund, slutande på 1 112 000 kr. Ansökan om statslån ingavs till Kungl. Maj:t och beviljades under förutsättning att 606 000 kronor anskaffades genom aktieteckning. Under försöken att åstadkomma sådan meddelades det, att Söderköpings stad och Västra Husby kommun beslutat nedsätta förut tecknat belopp 180 000 kr. till 115 000 kr. Härigenom fälldes förslaget, som under år 1916 helt övergavs.

*Förslag till utsträckning av M. Ö. J:s banlinjer.*

Likaledes avböjdes förslagen att övertaga av Motala stad erhållen koncession å järnväg mellan Motala C. och Motala Verkstad samt framdragande av treskenigt spår från Motala C. till hamnområdet i Motala. Anledningen till den senare åtgärden var, att den transitotrafik mellan Östergötland och Västergötland över ångbåtsleden Motala—Karlsborg, varav man i Motala väntat sig så mycket, på grund av samtrafikföreskrifterna minskades till en obetydlighet. Ångbåtstrafiken å berörda led nedlades också ett par år därefter.

Efter anmodan av för järnvägsförbindelse intresserade personer i Nykil upprättades av trafikchef H. Ekman och trafikdirektör P. Kock preliminärt förslag till järnväg mellan Linköping och Nykil, men vid den tiden hade lastbilstrafiken konkurrerat ut järnvägen på de korta avstånd, som här kunde komma ifråga, varför styrelsen beslöt, att utredningen icke skulle till någon vidare åtgärd föranleda.

Enahanda beslöts ifråga om järnvägsförslaget mellan Gullberg och Malfors. Interesse för detta förslag förefanns inom stadsfullmäktige i Linköping men stördes av en samtidigt till stadsfullmäktige ingiven motion om en järnväg Borensberg—Tjällmo. Motionen blev dock avslagen.

Efter denna orientering beröras de omständigheter, vilka så småningom ledde till sammanslutningen med N. Ö. J. och V. B. Såsom främsta drivfjädern här-

*Anslutning till T. Ö. J.*

till kunna uppställas de gällande godssamtrafiksbestämmelserna. Dessa hade tillkommit redan år 1882 och omfattats av, förutom statsbanorna, de flesta enskilda järnvägar och innehöllo bland annat reglerande föreskrifter för bestämmandet av samtrafiksväg, då ny järnväg skulle intagas i godssamtrafiken. I den mån allt flera järnvägar tillkommo under årens lopp, ansågo sig de äldre järnvägarna bliva utsatta för trafikavledning genom ny järnväg, som påstods hava tillkommit ur ren konkurrenssynpunkt. I avsikt att förebygga dylik konkurrens enades Kungl. Järnvägsstyrelsen och majoriteten av de enskilda järnvägarnas förvaltningar under år 1890 om sådan skärpning av bestämmelsen om ny järnvägs anslutning till samtrafiken, att den nya järnvägen kunde ändra den bestående samtrafiksvägen, endast om avsevärt billigare frakt enligt särskilt beräkningssätt uppkomme över den nya vägen. Om hur dessa bestämmelser verkade kan i detta sammanhang meddelas, att då M. Ö. J. såsom ny järnväg i jämförelse med S. J. och Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnväg, intogs i samtrafiken, föranleddes härav ingen ändring av den bestående samtrafiksvägen mellan stationerna väster om Fågelsta å ena sidan samt öster om Linköping å andra sidan, oaktat den nya linjen var 10 km. kortare än vägen över Mjölby. Genom inrättandet av station vid Aska utföllo jämförelsetalen enligt samtrafikföreskrifterna till förmån för den nya vägen, vilken därefter kom att användas för berörda godsfränsändelser.

Missnöjet med samtrafiksbestämmelserna utbredde sig allt mera och upptogs till behandling av Svenska Järnvägsföreningen, vilken genom en kommitté förhandlade med Kungl. Järnvägsstyrelsen. Något tillfredsställande resultat uppnåddes härvid icke, varför Järnvägsföreningen i underdånig skrivelse till Kungl. Maj:t anhöll, att en kommitté måtte tillsättas för att en fullt nöjaktig utredning av samtrafiksfrågan måtte åstadkommas.

Den 28 juni 1907 tillsatte Kungl. Maj:t en representativ, stor kommitté för uppgörande av förslag till ny taxa för S. J. samt ändrade bestämmelser för godssamtrafiken.

Den 25 maj 1917 avgav taxekommittén ett betänkande med förslag till ny godssamtrafikstaxa. Men redan innan taxeförslaget publicerades, hade man inom järnvägskretsar blivit upplyst om vissa detaljer av de i taxeförslaget intagna bestämmelserna, särskilt de som gällde omändring av beräkningssättet vid fastställande av samtrafiksväg. Såsom det mest anmärkningsvärda i taxe-



förslaget ansågs att såsom *en* järnväg skulle betraktas en järnvägssträcka eller en sammanfattning av järnvägssträckor, för vilken Kungl. Maj:t fastställt en gemensam taxa. (Tidigare hade man i allmänhet som särskild järnväg betraktat varje sträcka, som tillhörde *en* ägare.)

Genom den nya bestämmelsen syntes möjlighet förefinnas att genom gemensam taxa kunna åt det smalspåriga järnvägsnätet i Östergötland vinna den trafik med Norrköping, som hittills omlastats i Linköping. Omfattande förarbeten hade redan förut vidtagits. Så hade t. ex. linjen Ringstorp—Linköping utbyggt, förhandlingar om sammanslagning av Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs och M. Ö. J., som redan tidigare varit i gång, hade återupptagits år 1916 och avslutats med överenskommelse år 1919. N. Ö. J. hade år 1914 inköpt en större post aktier i Norsholm—Ristens Kommunikationsbolag såsom det första ledet för åvägabringande av en sammanslutning mellan N. Ö. J. och M. Ö. J. för att därigenom kunna utöva inflytande å bandelen Ringstorp—Norsholm.

Förenämnda aktiepost försåldes sedermera till intressenter i N. V. H. J., vilket bolag i särskilt kontrakt tillförsäkrade N. Ö. J. rättigheten att i händelse av sammanslagning med M. Ö. J. få begagna bandelen Norsholm—Ringstorp som egen bana.

Under år 1917 hade N. Ö. J. och M. Ö. J. upprättat gemensamt kontrollkontor i Linköping såsom en ringa början till kommande samarbete. Allt syntes vara klart för gemenskap enligt de väntade nya samtrafiksbestämmelserna. Dessa läto emellertid vänta på sig.

Under tiden började verkningarna av det avslutade världskriget bliva allt mer betungande, i den mån prisindex återgick till eller närmade sig det normala läget. De relativt rikliga inkomsterna under åren 1919—1921 hade icke endast till en del uppkommit genom ny trafik utan även till största delen genom de kraftiga höjningarna av person- och godstaxorna, vilka upprepade gånger företagits under åren 1916—1921. Höjningarna nådde sitt maximum år 1920, då den per personkilometer uppgick till 146 % och per godstonkilometer till 352 %.

Konkurrensen från dels den yrkesmässiga linjetrafiken med omnibussar, dels yrkesmässig lastbilstrafik och dels privattrafik med motorfordon blev allt skarpare. För att möta denna konkurrens företog styrelsen omfattande nedsättning av taxorna. Såsom för järnvägen ytterligare försvårande omständighet tillkom den meningsskiljaktighet, som uppstått mellan Sockerfabriksbolaget och bet-

*Besparingsåtgärder.*



odlarna angående priset på sockerbetor. Denna meningsskiljaktighet kunde icke utjämnas under år 1922, varför transporterna av betor och betmassa lämnade synnerligen nedslående resultat. I stället för en inkomst av betor och betmassa under år 1921 av 481 837 kr. gav 1922 års inkomst av samma godsslag endast 100 771 kr., således 381 066 kr. mindre. Minskningen av den övriga trafiken uppgick till ungefär samma belopp eller 374 762 kr. och sammanlagda minskningen från 1921 till 1922 sålunda till 755 828 kr. Minskningen på utgiftssidan svarade tyvärr icke mot den på inkomstsidan. Utgiftsminskningen av driftkostnader, häri inberäknat räntor och skatter, från 1921 till 1922 stannade vid 620 627 kr., och bruttovinsten av 1922 års rörelse blev 135 201 kr. sämre än för 1921.

Styrelsen hade med oro iakttagit försämringen av bolagets ekonomiska ställning. Förutom att medelst taxenedsättningar söka återvinna förlorad trafik vidtogos åtgärder i driftförbilligande syfte. Enär stenkolspriset fortfarande var så högt, att insättandet av ångtåg på de icke elektrifierade linjerna för bättre tillgodoseende av persontrafiken ställde sig för dyr, inköptes 2 st. dieselelektromotorlokomotiv, för vilka drivkraften beräknades uppgå till en kostnad av endast hälften mot ånglokomotivens. Nytt tjänstgöringsreglemente antogs, varigenom väsentliga besparingar i avlöningskontot ansågs vinnas.

Med anledning av trafikchef P. Kocks övertagande av högre befattning vid annat järnvägsbolag uppdrog styrelsen åt en kommitté, bestående av medlemmar av styrelsen, att upprätta förslag till ändring av organisationen för bolagets trafikförvaltning, vilken kunde bli en följd av herr Kocks avgång. Kommitterade anmälde sedermera till styrelsen, att under kommittéarbetet framkommit förslag om samförvaltning med andra järnvägar. I anledning därav hade kommitterade ansett det vara av vikt att få till stånd en utredning av helt utomstående fackmän och hemställde, att styrelsen ville till trafikchef Carl Carlsson vid V. B. och maskiningenjör Erik S. Halén lämna i uppdrag att upprätta förslag till omorganisation av trafikförvaltningen. Redan efter ett par månader hade herrar Carlsson och Halén avlämnat sitt utlåtande, vilket föredrogs vid styrelsens sammanträde den 1 september 1922. Kommitterade föreslog att någon efterträdare till herr Kock icke skulle anställas, utan att dennes åligganden kunde överflyttas på verkställande direktören; dock skulle en del av det med trafikchefsbefattningen förenade arbetet utföras av en byråassistent.

Dylik anordning finge emellertid betraktas såsom ett provisorium och i framtiden utbytas genom samarbete med annan järnvägs förvaltning. Härvid hade undersökts dels ett förslag till samarbete med Ö. C. J., dels med N. Ö. J. Beträffande det förstnämnda funno kommitterade, att båda järnvägarna visserligen hade förvaltningscentra förlagda till Linköping men eljest icke stodo i ekonomisk förbindelse med varandra eller kunde påräkna ökad trafik genom den väntade nya samtrafikstaxan, varför samarbete med Ö. C. J. icke kunde rekommenderas.

Beträffande åter samarbete med N. Ö. J. erinrade kommitterade om de förhandlingar härom, som flera gånger varit på tal och endast på grund av rådande samtrafiksbestämmelser icke kunnat leda till av båda parterna eftersträvat resultat. Kommitterade ansågo sig kunna hoppas på att berörda bestämmelser inom närmaste tiden fingo sådan ändrad lydelse, som taxekommitterade föreslagit, och att därefter intimare samarbete mellan de båda förvaltningarna kunde komma till stånd. Vidare ansågo kommitterade lämpligt, att ett arbetsutskott, bestående av tre à fyra av styrelseledamöterna, inrättades för handläggning av ärenden av underordnad betydelse, varigenom styrelsens sammankallande för dylika ärendens avgörande kunde undvikas. Styrelsen anslöt sig helt till de av kommitterade anförda synpunkterna och föreslagna åtgärderna. Såsom de första av dessa åtgärder avsågos upptagande av förhandlingar med N. Ö. J. om sammanslagning samt vidtagande av besparingsåtgärder. För närmare utredning av dessa frågor tillsattes tvenne kommittéer, den ena för att utreda sammanslagningsfrågan, den andra för besparingsfrågan. Beträffande den första frågan träffades överenskommelse om att i kommittén skulle insättas bolagens verkställande direktörer E. M. Lindgren och H. Ekman samt trafikdirektör P. Kock och kontrollör C. Rydén. Ät trafikchef C. Carlsson och maskiningenjör E. S. Halén överlämnades att utreda besparingsfrågan. Sistnämnda kommitté, som erhöll uppdraget den 20 december 1922, avlämnade sitt utlåtande redan den 11 januari 1923. Ur nämnda utlåtande må anföras några rader såsom betecknande för huru läget vid järnvägarna i allmänhet betraktades och huru de uppkomna driftsförlusterna borde motverkas.

Kommittén skriver:

”Det läge vartill Mellersta Östergötlands järnvägar nu kommit, eller att inkomsterna sjunka hastigare än driftskostnaderna, är icke något för dessa järnvägar särskilt utmärkande utan

fastmera så gott som regel för sådana mindre banor, vilkas läge i förhållande till landsvägsnätet gjort dem synnerligen känsliga för konkurrens från automobiltrafiken. Mellersta Östergötlands järnvägars sammanlagda längd är ju för en smalspårig bana rätt aktingsvärd, men man får härvid icke bortse från det faktum, att banans trafikområde dels genom anslutningsstationerna till främmande järnvägar, dels av andra anledningar avskiljes i flera grupper, som sins emellan utbyta högst obetydlig trafik. Detta förhållande framkommer synnerligen tydligt i järnvägens statistiska uppgifter, där exempelvis medeltalen för rese- och transportlängd äro synnerligen låga, och bidrager i sin mån till att vissa driftskostnader komma att i förhållande till andra banor av samma utsträckning stiga till relativt höga belopp. Man kan därför göra det påstående, att M. Ö. J. har att dragas med samma svårigheter och utsättes för samma bilkonkurrens som avsevärt kortare banor, det vill säga sådana av 40 à 50 km längd.

Vid ett stort antal av dylika kortare banor av lokal karaktär har under sistlidna sommar och höst pågått ett intensivt arbete i syfte att beskära driftskostnaderna. Sedan olika förvaltningar var för sig sökt sig fram på olika vägar, har under sistlidne november månad gemensamt tillsatts en kommitté för att närmare bearbeta de uppslag, som från skilda håll framkommit, och så att säga sätta sparandet i system. Det har härvid visat sig, att den ökning av personal och dennas avlöning, som framkommit under den före depressionen rådande högkonjunkturen, utgör ett stort hinder för ett effektivt sparande. Detta hinder har man sökt komma förbi på tvenne olika vägar. Den ena vägen består i uppsägning av all personal för att därigenom kunna i viss mån reglera avlöningarna och återtaga i tjänst endast den absolut nödvändiga personalen. Denna utväg har tillgripits endast av de mera trafiksvaga banorna, såsom Lunds stads järnvägar samt Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg. Några mindre banor i södra delen av Småland hava genom öppnandet av nya bandelar kunnat undvika eljest nödvändiga avskedanden. Vid andra banor, där inkomsterna äro något så när tillräckliga att täcka alla utgifter med undantag av avskrivningarna, har man följt den andra vägen, eller att, såsom skett vid Statens järnvägar, avskeda endast den extra eller extra ordinarie personalen och i stället för denna extra personal anlita tillfälliga arbetare. Man har med andra ord låtit de humanitära skälen tala högre än de ekonomiska."

Kommitterade ansågo M. Ö. J:s ekonomiska ställning icke vara så prekär, att uppsägningsförfarandet över lag borde tillgripas, utan rekommenderade i stället den andra utvägen. Efter genomgående granskning av alla järnvägsdriften berörande poster kommo kommitterade till det resultatet, att c:a 71 000 kr. kunde inbesparas under år 1923 och ytterligare 20 000 à 30 000 kr. de påföljande åren. Vid kommittéutlåtandets föredragning å styrelsens sammanträde den 12 januari 1923 uttalade denna sin anslutning till i utlåtandet framförda synpunkter och uppdrog åt verkställande direktören att utföra däri föreslagna åtgärder.

I enlighet med inom styrelsen väckt förslag att söka få i järnvägsföretaget intresserade kommuners lånegaranti för de kortfristiga lånens utbyte mot obligationslån, hade verkställande direktören under hand hört sig för hos ledande personligheter inom kommunerna ifråga. Samtliga av dessa hade förklarat, att tidpunkten för framställning till kommunerna härom ansågs olämplig, enär de

hoppades, att järnvägens läge skulle förbättras, så att ifrågasatt hänvändelse icke behövde framställas.

Under 1924 tilltog konkurrensen med biltrafiken ännu kraftigare än förut. Tillstånd till linjetrafik nära nog parallellt med järnvägens sträckning beviljades utan att avseende fästes vid bolagets avslagsyrkanden. Förlusten härigenom beräknades uppgå till c:a 40 000 kr. per år. Inför denna nedgång i trafikinkomsterna fann styrelsen, att den från kommunernas representanter uttalade förhoppningen om järnvägens förmåga att tillfredsställa långivarna genom styrelsens egna åtgärder icke kunde gå i uppfyllelse, varför styrelsen vid sammanträde den 28 juni 1924 uppdrog åt en kommitté, bestående av trafikchef Carl Carlsson och kontrollör C. Rydén samt, för särskilt den finansiella delen av uppdraget, bankdirektör N. Brolén, att utreda dels erforderligt lånekapitals storlek, dels bolagets ekonomiska ställning och möjligheterna för bolaget att fullgöra genom eventuell lånetransaktion uppkommande annuiteter, varefter styrelsen ville ingå till de städer och kommuner, som i egenskap av aktieägare voro intresserade i järnvägsbolaget, med anhållan om underborgen för uppkommande annuiteter. Kommitterade avlämnade sitt utlåtande den 3 december 1924. Efter utförlig motivering ansågo de, att för utbyte av de kortfristiga, delvis genom styrelsens borgen erhållna reverslånen, till obligationslån erfordrades ett belopp av 1 200 000 kr., vilket belopp dock icke kunde beräknas erhållas genom inteckningssäkerhet i järnvägen med dess tillgångar utan att därjämte stödjäs av vederhäftig borgen. Såsom sådan vore endast att räkna med de av företaget berörda städerna och kommunerna samt Mellersta Sveriges Sockerfabriksaktiebolag. Vid övervägandet av huru stor del av borgenssumman varje kommun borde svara för, ansågs inom resp. kommun belägen stations trafikvärde vara den riktigaste bedömningsgrunden. I enlighet härmed hade kommitterade upprättat förslag över ansvarssumman för varje stad och kommun. Men då Mellersta Sveriges Sockerfabriks ansvarssumma icke kunde beräknas efter samma metod som kommunernas, föreslogs att Sockerfabrikens stöd borde utgå i form av underborgen till visst belopp för varje kommun; sammanlagt för samtliga stationer 200 000 kronor. Efter det kommitterade framhållit, att bolagets trafikinkomster ävensom dess utgifter under kristiden varit högst oregelbundna och således icke erbjödo önskvärt underlag för beräklandet av inkomster och utgifter för längre tidsperiod framåt, ansågo de sig kunna göra det uttalandet, att

med fortsatt iakttagande av sparsamhet och med vidtagande av de åtgärder i driftförbilligande syfte styrelsen redan beslutat, möjlighet förelåg för bolaget att fullgöra annuiteten även av ifrågasatta lånet å 1 200 000 kronor. Slutligen föreslogo kommitterade, att styrelsen måtte först inbjuda ombud från kommunerna och Mellersta Sveriges Sockerfabriks A.-B. till ett möte för frågans dryftande. Innan sådant möte kom till stånd, hade bolagets ekonomiska ställning i så måtto försämrats, att det genom avkunnad skiljedom ålagts till Kungl. Järnvägsstyrelsen utgiva 30 167 kronor för utförda arbeten å Linköping C. station, vilken skuld bolaget gjort invändningar emot.

Därjämte hade inkommit uppsägning av den fordran avlidne styrelseledamoten A. B. Petterssons stärbhus ägde hos bolaget på grund av utgiven revers mot säkerhet av dels inteckning, dels styrelsens personliga borgen å tillsammans 175 000 kr., samt Filip Olssons stärbhus fordran enligt revers med styrelsens borgen å 25 000 kr. Östergötlands Enskilda Bank, vilken underrättats om de gjorda uppsägningarna, anmodade i skrivelse den 25 juli 1924 bolaget att icke infria skuldsedlarna förrän dessförinnan banken i egenskap av kreditgivare yttrat sig.

Årsresultatet av rörelsen 1924 utvisade en mindre vinst, 1 359 kr., men att inga avskrivningar kunnat göras. Anledningen till det gentemot närmast föregående år försämrade resultatet berodde på minskad bettrafik, c:a 77 000 kr., och ökade ränteutgifter, c:a 11 000 kr.

Trots bolagets försämrade ekonomiska ställning fortsattes förhandlingar om sammanslagning med N. Ö. J.

Enär det fortfarande dröjde med kungörandet av de väntade nya godssamtrafiksbestämmelserna, beslöt kommittén föreslå bolagsstyrelserna höra sig för, huruvida N. Ö. J:s förvärv av M. Ö. J:s egendom och avtalet med N. V. H. J. om trafikering av linjen Norsholm—Ringstorp berättigade till att berörda linjer fingo anses såsom tillhörande endast *en* förvaltning. Till svar härå meddelade Kungl. Järnvägsstyrelsen i skrivelse den 17 mars 1924 följande, vilket såsom betecknande för vederbörandes redan i detta skede intagna ståndpunkt här citeras:

"I gemensam skrivelse till Kungl. Järnvägsstyrelsen den 11 december 1923 ha Mellersta Östergötlands och Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag anhängit om Kungl. Järnvägsstyrelsens meddelande, huruvida genom Norra Östergötlands järnvägsaktiebolags förvärv av Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolags egendom samt en överenskommelse med Norsholm—Väster-

vik—Hultsfreds järnvägstrafik angående gemensamt trafikerande av sträckan Ringstorp—Norsholm, betingelserna för försändelsers framförande å berörda linjer enligt N. Ö. J:s lokala taxa kunde anses uppfyllda, ävensom huruvida bestående samtrafiksvägar, berörande helt eller delvis dessa linjer, finge omräknas med beaktande av att dessa linjer skulle anses tillhöra endast en förvaltning.

I anledning härav får Järnvägsstyrelsen meddela att, då Norra Östergötlands järnvägs-aktiebolag icke genom förut berörda överenskommelse med Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägstrafik skulle förvärva äganderätten utan allenast viss nyttjanderätt till spåret mellan Ringstorp och Norsholm, Styrelsen finner det icke stå i överensstämmelse med den för närvarande gällande samtrafiksöverenskommelsen att i samtrafikshänseende betrakta sträckan Ringstorp—Norsholm såsom ingående i samma järnvägsförvaltning som de i N. Ö. och M. Ö. järnvägar nu ingående linjerna. I överensstämmelse med denna Styrelsens åsikt anser Styrelsen någon omläggning av samtrafiksvägarna icke kunna äga rum, även om förutnämnda järnvägs-aktiebolag förskaffat sig rätten att i viss utsträckning trafikera linjen Ringstorp—Norsholm.”

Denna av Kungl. Järnvägsstyrelsen deklarerade ställning till sammanslagningsfrågan ansågs emellertid icke böra avbryta de pågående förhandlingarna bolagen emellan. Det ansågs, att påtagliga fördelar kunde vinnas, om sammanslagningen snarast kom till stånd, även om till en början ingen samtrafik kunde beräknas bli framförd över sträckan Ringstorp—Norsholm. Till följd av trafikchef H. Ekmans pensionering kunde gemensam trafikchef antagas, förvaltningsbestyrelsen förenklas, verkstäderna i Finspong utnyttjas för lok- och större vagnreparationer, förrådsartiklar inköpas gemensamt m. m. Vidare antogs, att en redan genomförd sammanslagning av bolagen skulle ställa det förenade bolaget i bättre ställning vid bestämmandet av samtrafiksvägar, än om sammanslagningen ägde rum först efter det de nya samtrafiksbestämmelserna redan trätt i tillämpning.

Bolagets försämrade ställning inverkade menligt på upplåningen. Dess framställning om kommunborgen å 1 200 000 kr. hade föranlett kommunerna att tillsätta en särskild subkommitté för att yttra sig över bolagets förslag. I ett den 17 maj dagtecknat yttrande förklarar subkommittén, att den ansett sig icke kunna tillstyrka bifall till bolagets förslag, varför densamma förhandlat med Ö. E. B. om annan lösning. Denna gick ut på att för de skulder, som borde inlösas, uppgående till 1 297 000 kr., medel skulle anskaffas genom aktieteckning sålunda:

|                                                 |     |               |
|-------------------------------------------------|-----|---------------|
| Stamaktier av förutvarande aktieägare .....     | kr. | 423 000:—     |
| „ „ Mellersta Sveriges Sockerfabriks A.-B. .... | „   | 174 000:—     |
| Transport                                       |     | kr. 597 000:— |

|                                                                                                                                               |               |                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------------------|
|                                                                                                                                               | Transport kr. | 597 000:—          |
| Preferensaktier av typ A och berättigade till 6 % utdelning framför aktier av annan typ tecknas av Östergötlands Enskilda Bank .....          | „             | 300 000:—          |
| Preferensaktier av typ B, berättigade till 6 % utdelning närmast efter preferensaktier av typ A tecknas av oprioriterade fordringsägare ..... | „             | 200 000:—          |
| Å löpande räkning med Östergötlands Enskilda Bank kvarstår ..                                                                                 | „             | 100 000:—          |
| Av oprioriterade fordringsägare kvarstår .....                                                                                                | „             | 100 000:—          |
|                                                                                                                                               |               | <hr/>              |
|                                                                                                                                               |               | Kronor 1 297 000:— |

Ö. E. B. hade förklarat sig villig fullgöra teckningen av preferensaktier av typ A under förutsättning att innehavare av stamaktier tecknade nya sådana till ett belopp av 423 000 kr.

Vid föredragning av subkommitténs förslag den 5 juni 1925 meddelades, att av Mellersta Sveriges Sockerfabriksaktiebolag ifrågasatt nyteckning till ett belopp av 174 000 kr. icke var att påräkna. Subkommitténs ordförande underlättades härom med hemställan att på annat sätt söka vinna lösning av spörsmålet.

Styrelsen satte föga tilltro till en lösning av frågan genom aktieteckning eller kommunernas medverkan i annan form och beslöt att i stället söka uppnå ett avgörande i förhandlingarna med N. Ö. J. Efter överenskommelse inom förhandlingskommittén beslöt styrelsen för M. Ö. J. att av 1925 års ordinarie bolagsstämma begära bemyndigande att till N. Ö. J. få försälja bolagets fasta egendom och övriga tillgångar eller på annat sätt söka genomföra sammanslagningen av de båda bolagen.

*Fortsatta förhandlingar rörande M. Ö. J:s försäljning till N. Ö. J.*

Bolagets rörelse, som under år 1925 utvisat ett underskott av 5 025 kr., vilken förlust täcktes av å vinst- och förlustkontot stående medel, drabbades hårt av den under år 1926 inställda betodlingen. Inkomsten av dylik trafik hade under närmast föregående åren varit c:a 100 000 kr. Förutom den direkta inkomsten av betor och betmassa följde med betodlingen även transporter av gödningsmedel, melass, kalk m. m., varför förlusten genom den inställda odlingen förutsågs bli än större. Kommittén för underhandling om sammanslagningen underlättade styrelsen för N. Ö. J. härom med hemställan om meddelande, huruvida



inställandet av betodlingen för året finge anses innebära sammanslagningsförhandlingarnas avbrytande. Härpå ingick svaret, att av N. Ö. J:s förvaltning särskilt tillkallade sakkunniga uppskjutit sitt utredningsarbete, tills klarhet vunnits beträffande *ny taxa för Statens Järnvägar, ny samtrafikstaxa samt betodlingens nedläggning*. Då möjligheten att genom sammanslagning undkomma de hopade svårigheterna således stängdes, hemställde styrelsen till årets ordinarie bolagsstämma, att stämman ville uttala sig för att aktieägande kommuner måtte teckna borgensansvar för lån till bolaget av 275 000 kronor med ränta, vartill bolagets behov av kontanta medel för amortering, täckande av förlust genom betodlingens inställande samt rörelsekapital intill den 1 oktober 1927 uppskattades, mot avlämnande av inteckningssäkerhet i bolagets egendom till samma belopp att återbetalas efter råd och lägenhet, dock senast inom 6 år.

Vid ärendets behandling yrkade ombuden för Linköpings och Vadstena städer m. fl. avslag å styrelsens framställning, ombudet för Motala stad, häradshövding F. Törner, m. fl. yrkade, att ärendet skulle hänskjutas till den fungerande subkommittén samt bifall till styrelsens förslag. Stämman beslöt i enlighet med herr Törners förslag. Bankdirektör A. H. Samuelsson, som varit subkommitténs ordförande, avsåg sig uppdraget, och till ordförande i kommittén valdes i stället herr Törner. Subkommittén avlämnade sitt yttrande den 16 juni 1927, vilket utmynnade i att "varje förslag, som bygger på kommunborgen, f. n. är orealiserbart, varför bolagets sanering borde söka lösas på annan väg".

Bolagets rörelse under år 1926 utvisade en förlust av 77 674: 27 kr., varav 60 313: 19 kr. täcktes genom å vinst- och förlustkontot kvarstående medel, och återstående beloppet överfördes till 1927 års vinst- och förlustkonto. I sin förvaltningsberättelse för år 1926 framhöll styrelsen, att om sockerbetsodlingen icke varit inställd, årsrörelsen skulle ha visat överskott.

Efter mottagandet av ovan omnämnda subkommittés utlåtande fann styrelsen sig icke längre kunna hoppas på bistånd från de aktieägande kommunerna utan övervägde i stället i enlighet med kommitterades mening vidtagande av åtgärder i annan riktning. Sedan det visat sig, att ytterligare upplåning mot de säkerheter bolaget kunde presteras, var utesluten, fann styrelsen det oundgängligt att söka träffa uppgörelse med bolagets kreditorer. Vid det förhållandet att en del av styrelsens ledamöter voro borgensmän till vissa av bolagets skulder, fann styrelsen vidare, att eventuella förhandlingar med kreditorerna lämpligast borde

överlåtas åt med dylika förhandlingar förtrogen person, och uppdrog åt advokat G. Selander i Motala att å styrelsens vägnar föra erforderliga förhandlingar. Advokat Selander åtog sig uppdraget och överlämnade den 27 september 1927 förslag till rekonstruktion av bolaget.

*Advokat Selanders  
utredning.*

I rekonstruktionsförslaget framhöll utredningsmannen, att möjligheten av rekonstruktion med förefintligt aktiekapital helt eller delvis i behåll måste anses vara utesluten samt att ingen utsikt förefanns att från annat håll erhålla friskt kapital. Om konkurs skulle kunna undvikas, syntes ingen annan väg vara framkomlig, än att bolaget sålde sina tillgångar till ett nytt bolag, vars aktiekapital komme att utgöras av en del av det gamla bolagets skulder. Denna del av skulderna, som skulle förvandlas i aktier, borde vara så stor, att de inkomster, som normalt voro att påräkna, räckte till att förränta återstående skuldsumma och till nödig avskrivning. Av en särskild utredning hade framgått, att järnvägen ej kunde beräknas förränta högre skuldsumma än c:a 2 275 000 kr. Enär förteckningen över bolagets låneskulder och räntor den 1 september 1927 utvisade ett belopp av i runt tal 3 425 000 kr., var det önskvärt, att vid det nya bolagets bildande fordringar å minst c:a 1 150 000 kr. förvandlades till aktier.

Vid utförandet av sitt uppdrag hade utredningsmannen till en början inriktat sig på att undersöka, hur det i händelse av konkurs kom att ställa sig för fordringsägarna. Detta skedde för att få en uppfattning av i vilken utsträckning det kunde anses förmånligt för dem att till undvikande av konkurs förvandla fordringarna i aktier. Denna undersökning gav till resultat, att tillgångar till ett värde av c:a 65 000 kr. borde, i den mån de icke åtgingo till allmänna förmånsrätter och konkurskostnader, komma de oprioriterade fordringsägarna tillgodo. Enär större delen av ovan angivna belopp ansågs komma att slukas av konkurskostnader och förmånsberättigade kostnader (löner, skatter m. m.), syntes någon nämnvärd utdelning icke vara att påräkna, varför utredningsmannen höll före, att den för de oprioriterade fordringsägarna gynnsammaste lösningen uppkom genom att utbyta fordringarna mot aktier i nytt bolag.

Med de oprioriterade fordringsägarna, utom Kungl. Telegrafstyrelsen och Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening, hade särskilda underhandlingar förts för att fastställa de belopp de hade att svara för på grund av det borgensansvar de i egenskap av ledamöter i bolagets styrelse påtagit sig för vissa av

bolaget upptagna reverslån, vilka låneskulder i detta sammanhang skulle regleras. Vid dessa underhandlingar hade enighet uppnåtts och beloppen fastställt. Vidare hade dessa fordringsägare förklarat sig villiga att utbyta sin fordran emot aktier i ett nytt bolag och härvid uttryckt sin önskan att erhålla aktier av samma klass, som var avsedd för de prioriterade fordringsägare, vilka kommo att taga aktier i likvid. Detta önskemål hade framförts till Östergötlands Enskilda Bank, som i högre grad än någon annan fordringsägare borde medverka vid rekonstruktionen och bliva det nya bolagets kreditgivare. Härvid hade banken förklarat sig villig i så måtto gå till mötes, att "borgensmännen" och även övriga rent oprioriterade fordringsägare få preferensaktier till 12 procent och stamaktier till återstående 88 procent av sina respektive fordringsbelopp. Härmed hade "borgensmännen" förklarat sig nöjda. Vidare hade banken utfäst sig att taga preferensaktier för 450 000 kr. av sin fordran. Utredningsmannen föreslog därjämte, att framställning borde göras till Riksgäldskontoret, att detta måtte taga preferensaktier för halva statslånet, samt till Kungl. Järnvägsstyrelsen, Kungl. Telegrafstyrelsen och Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförening att godtaga en uppgörelse på samma villkor som med "borgensmännen". Till Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget och A.-B. Svenska Järnvägsverkstäderna borde hemställas, att de för den del av deras fordran å c:a 22 000 kr., som väntades ej bliva täckt vid eventuell exekutiv försäljning, måtte taga preferensaktier.

Under förutsättning av bifall till de föreslagna framställningarna beräknades ungefärligen följande fordringsbelopp förvandlade till aktier:

|                                                                                                |     |              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|--------------|
| Halva statslånet .....                                                                         | kr. | 1 111 000: — |
| Kungl. Järnvägsstyrelsens fordran .....                                                        | „   | 22 000: —    |
| Kungl. Telegrafstyrelsens fordran .....                                                        | „   | 41 000: —    |
| Av Allmänna Svenska Elektriska A.-B:s och A.-B. Svenska<br>Järnvägsverkstädernas fordran ..... | „   | 22 000: —    |
| Av Östergötlands Enskilda Banks fordran .....                                                  | „   | 450 000: —   |
| Svenska Järnvägarnas Arbetsgivareförenings fordran .....                                       | „   | 22 000: —    |
| De s. k. borgensmännens fordringar (inkl. Bankekinds Spar-<br>bank) .....                      | „   | 466 000: —   |
| Summa kronor                                                                                   |     | 1 134 000: — |

Advokat Selander slutade sin utredning med följande allmänna uttalande:

”Kommer rekonstrueringen till stånd efter ungefär de linjer, som här ovan angivits, bör det nya bolaget bli ekonomiskt bärkraftigt och möjlighet förefinnas, att aktierna, åtminstone preferensaktierna, så småningom få ett realisationsvärde.

Bolaget har koncession å sex järnvägslinjer, nämligen Linköping—Ringstorp, Linköping—Fågelsta, Fågelsta—Vadstena, Vadstena—Ödeshög, Klockrike—Borensberg och Motala—Fornåsa. Dessa linjer äro var för sig intecknade, vilket visar sig ur belåningssynpunkt medföra olägenheter. Ett nytt bolag bör därför söka sammanföra dessa linjer till en enhet, vilket under förutsättning av kvarblivande inteckningshavares medgivande synes genomförbart.”

*Likvidation.*

Styrelsen anslöt sig till de i utredningen framhållna synpunkterna och hemställde i skrivelse till bolagsstämman den 14 oktober 1927, att bolagsstämman måtte besluta

”att bolaget fr. o. m. den 1 instundande november skall träda i likvidation, att likvidationen, såvitt ske kan, skall genomföras i huvudsaklig överensstämmelse med de av advokat G. Selanders P. M. av den 26 september föreslagna linjerna”.

Å ordinarie bolagsstämma den 28 oktober 1927 bifölls styrelsens förslag samt utsågos till likvidatorer bankdirektör Nils Brolén, advokat Georg Selander och trafikchef C. Rydén. Vid extra bolagsstämma den 8 november 1927 bekräftades den ordinarie bolagsstämmans beslut såväl beträffande bolagets trädande i likvidation som ock valet av likvidatorer. Sista ordinarie bolagsstämma med M. Ö. J. avhölls den 14 april 1928. Efter det föredragningslistan genomgåts, begärde borgmästare C. H. Ramsay ordet och yttrade ungefär följande:

Såsom mångårig av Kungl. Maj:t förordnad ledamot av Styrelsen ville talaren, då järnvägsbolagets gamla styrelse numera beviljats ansvarsfrihet för sin sista förvaltningsperiod, begagna tillfället att säga några ord. Styrelsen hade under de senast gångna åren fått uppbära mycket klander bl. a. för sin uraktlåtenhet att i tid ombesörja de svävande lånens sammanförande till ett enda lån med längsta möjliga amorteringstid. Omständigheterna hade emellertid icke varit gynnsamma för genomförande av en sådan plan. Talaren påvisade med anförande av siffror trafikinkomsternas nedgång sedan 1922 och orsakerna därtill, särskilt biltrafikens oanade utveckling, samt redogjorde för de kapitalutlägg till nya anläggningar och rullande materiel som skett, dels på grund av vid sammanslagningen med Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnväg träffade avtal, dels på grund av trafikens omfattning under de första åren efter nämnda bansammanslagning och därav följande behov att förstärka befintliga broar, växlar m. m. Allt detta skedde vid en tid, då anskaffningskostnaderna ställde

sig särskilt höga. För anskaffande av en avsevärd del av det kapital, som härför åtgick, måste de enskilda styrelsemedlemmarna ikläda sig personligt borgensansvar. Detta ansågs givetvis vara utan risk, alldenstund de voro de aktieägande kommunernas ombud i Styrelsen. När Styrelsen sedermera ingick till dessa kommuner med anhållan om övertagande av deras borgensansvar, bifölls emellertid icke denna framställning, varför styrelseledamöterna (borgensmännen) måste genom personlig uppföring befria sig från detta ansvar, varigenom borgensmännen blevo fordringsägare gentemot järnvägsbolaget.

När nu, i följd av det uppgjorda rekonstruktionsförslaget, borgensmännen skola erhålla aktier i det blivande nya järnvägsbolaget för sin uppkomna fordran, vore det talarens förhoppning, att kommunerna genom inlösen av nämnda aktier skulle i sin mån lindra den ekonomiska påfrestning, deras förtroendemän i det nuvarande järnvägsbolagets styrelse blivit utsatta för.

Denna vädjan förklingade fullkomligt ohörd.

Under tiden 1 november 1927—31 december 1928 ombesörjdes bolagets rörelse av likvidatorerna. För att i någon mån kunna motverka intrång från automobiltrafiken beslöt dessa upptaga omnibusstrafik å lämpliga linjer. Såsom sådana ansågos i främsta rummet linjerna Motala—Borensberg—Tjällmo och Motala—Vadstena. Tjällmobygden hade av gammalt ansetts tillhöra Linköpings handelsområde och betraktades såsom än närmare anslutet, sedan järnvägslinjen Klockrike—Borensberg kommit till stånd. Dels genom motorismens inflytande, dels av annan anledning kom Linköping i bakgrunden, och Motalas inflytande tilltog. Resenärerna från Tjällmotrakten funno omvägen från Tjällmo till Motala över Fornåsa allt för tidsödande, varför de sökte sig fram på andra vägar, främst över Karlsby eller Godegård.

Å linjen Motala—Vadstena hade redan tidigare tillstånd till linjetrafik beviljats annan person och uppehållits sedan år 1925. För varje år ökades resandantalet å busslinjen och minskades å järnvägen, trots den lägre befordringsavgiften å järnvägen. Av företagen utredning framgick, att inkomstminskningen tillfölje busstrafikens konkurrens kunde uppskattas till 18 000 à 20 000 kr. per år.

Inför denna tillbakagång av järnvägstrafiken funno likvidatorerna lämpligt att för Tjällmolinjen utverka tillstånd till linjetrafik och beträffande Motala—Vadstenalinjen söka förvärva där utövade trafikerättigheten. I enlighet härmed söktes och erhöles trafiktillstånd å linjen Karstorp—Tjällmo—Borensberg—Mo-

tala den 21 april 1928, men på grund av försenad leverans av för linjen anskaffad omnibuss tog trafiken sin början först den 22 augusti 1928. Med ägaren till trafikrätten å linjen Motala—Vadstena upptogs underhandlingar i slutet av år 1928, vilka underhandlingar ledde till resultatet att 3 st. omnibussar inköptes för 40 000 kronor och insattes i trafik den 1 mars 1929. Den först anskaffade bussen kostade 13 000 kronor, varför alltså i omnibussrörelsen investerats 53 000 kronor. Investeringskapitalet erhöles genom upplåning i Ö. E. B. mot säkerhet i den förvärvade materielen. Till en början bedrevs rörelsen tillsammans med järnvägsrörelsen, men det befanns sedermera, att rörelsen lämpligen borde överlåtas åt särskilt aktiebolag. För detta ändamål bildades Mellersta Östergötlands Trafikaktiebolag med ett aktiekapital av 40 000 kronor, som tecknades av Mellersta Östergötlands Nya Järnvägsaktiebolag.

*Nytt bolag bildas.*

Från och med den 1 januari 1929 övertogs järnvägens rörelse av det nybildade Mellersta Östergötlands Nya Järnvägsaktiebolag. Stiftelseurkunden för detta bolag hade ingivits den 4 juli 1928 och upptog bland annat, att aktiekapitalet skulle utgöra minst 1 000 000 kronor och högst 3 000 000 kr., att aktierna skulle vara dels stamaktier och dels preferensaktier till ett belopp av högst 1 500 000 kr. och berättigade framför stamaktierna till årlig utdelning av bolagets vinst till sex för hundra å aktiebeloppet.

För reglering av det i bandelen Vadstena—Ödeshög intecknade statslånet å 300 000 kr., som enligt balansräkningen per 31 december 1928 genom amorteringar nedbringats till 236 037: 53 kr., medgav Kungl. Maj:t genom resolution den 24 maj 1928 — under förutsättning att rekonstruktionen av M. Ö. J. i likvidation genomfördes senast den 31 december 1929 —

”att bolagets skuld för anläggandet av järnväg från Vadstena till Ödeshög med hamnspår till Hästholmen må till det belopp, vartill skulden, inberäknat anståndsräntan, uppgår vid tidpunkten för genomförandet av nämnda rekonstruktion, bilda ett nytt lån”.

För det nya lånets erhållande stadgade Kungl. Maj:t bl. a.

”att annuiteten å det nya statslånet beräknas till 5 procent å lånebeloppet, av vilken annuitet gottgöres ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och resten utgör avbetalning därå. Annuitet må dock tillsvidare erläggas å endast halva lånebeloppet. Å den andra delen skall annuitet utgå först från och med början av det år, av vars inkomst utdelning å preferensaktier i det nya aktiebolag, som enligt planen för ovanberörda rekonstruktion skall bildas, blivit beslutad, eller från en tidigare tidpunkt, därest gällande bestämmelser angående samtrafiksvägarna ändras sålunda, att Mellersta Östergötlands Järnvägsaktiebolags järnvägar komma att tillföras väsentlig inkomst av trafik, som enligt nu gällande bestämmelser framföres

över Mjölby—Hästholmens järnväg; ägande i sistnämnda fall fullmäktige i riksgäldskontoret pröva, huruvida och från vilken tidpunkt annuitet skall debiteras."

Beträffande säkerhet för det nya lånet föreskrevs, att till riksgäldskontoret skulle

"avlämnas den inteckning i bandelen Vadstena—Ödeshög jämte hamnspår till Hästholmen med förmånsrätt framför varje annan fordran, som nu ligger till säkerhet för det ursprungliga statslånet. Sedan samtliga de Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag i likvidation nu tillhöriga bandelarna sammanslagits till en järnvägsenhet, må nyssnämnda inteckning utbytas mot inteckning i berörda järnvägsenhet, med förmånsrätt näst efter inteckningar för ett obligationslån å högst 1 200 000 kronor."

Det nya bolagets styrelse möttes av samma svårigheter, som det äldre bolaget och likvidatorerna haft att brottas med. Konkurrenten från andra trafikmedel skärptes ytterligare, sockerbetsodlingen fluktuerade men nådde aldrig upp till förkrigsnivån, trafiken på Motala övergick allt mera till Statens Järnvägar över Mjölby. Endast i ett hänseende lågo linjerna för bedömandet av den framtida utvecklingen klarare. De sedan ett par tiotal år svävande frågorna om dels nya taxor för lokaltrafik, dels nya föreskrifter angående godssamtrafik hade nämligen fått sin lösning genom Kungl. Maj:ts resolution av den 27 juni 1929.

Till sina huvuddrag voro de nya taxorna kända genom av Kungl. Järnvägsstyrelsen vid skilda tidpunkter utfärdade publikationer, varigenom styrelsen kommit i tillfälle att genomgående pröva det vid en ny taxas tillkomst uppkommande läget beträffande bolagets lokala trafik, men beträffande samtrafiken kvarstodo olika meningar dels mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen och Svenska Järnvägsföreningen, dels inom den av Kungl. Maj:t tillsatta kommittén för yttrande i berörda fråga. Först genom ovannämnda resolution gavs slutligt besked, så att järnvägsförvaltningarna i allmänhet kunde beräkna, hur de nya bestämmelserna komme att verka för vederbörande företag. Endast i ett fall voro de nya godssamtrafiksbestämmelserna otydliga, nämligen i fråga om begreppet *en* järnväg. Sedan det nya bolagets styrelse funnit, att de nya samtrafiksföreskrifterna nödvändiggjorde sammanförandet av smärre järnvägsenheter till större, återupptogs de sedan år 1926 bordlagda förhandlingarna med förvaltningen av N. Ö. J. angående samarbete järnvägarna emellan. Förhandlingarna, vari sedermera även V. B:s förvaltning deltog, ledde till avslutandet av den 23 oktober 1929 dagtecknade överenskommelsen om gemensam trafikförvaltning av de järnvägar, som de tre bolagen ägde, vilken överenskommelse den 19 november 1929 godkändes av ordinarie och extra bolagsstämmor. Genom



denna överenskommelse förmenade styrelserna, att sådant ekonomiskt intresse förefanns, att godssamtrafiksföreskrifternas bestämmelser om villkoren för gemensam taxa voro uppfyllda, och ansökte hos Kungl. Maj:t om nådig fastställelse å sådan taxa för berörda järnvägar. Till denna ansökan avstyrkte Kungl. Järnvägsstyrelsen bifall i den föreliggande formen men förklarade sig vilja förhandlingsvis tillmötesgå bolagens önskan att utan omlastning få försändelser framförda till billiga fraktavgifter mellan de tre bolagens järnvägar. Härfter upptogs förhandlingar mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen samt M. H. J:s förvaltning å ena sidan samt de tre bolagens förvaltningar å andra sidan. Efter långvariga förhandlingar träffades den 11 mars 1930 överenskommelse om undantag i viss samtrafik från de av Kungl. Maj:t fastställda godssamtrafiksföreskrifterna. Överenskommelsen, vilken fortfarande gäller och som kom att omfatta även V. S. B. J., innebar, att de tre bolagen skulle årligen till S. J. resp. M. H. J. utgiva viss ersättning för avledd trafik.

I samband med denna överenskommelse träffades avtal mellan Riksgäldskontoret och likvidatorerna av Väderstad—Skänninge—Bränninge Järnvägs A.-B. å ena sidan och samförvaltningen å andra sidan, varigenom samförvaltningen övertog trafikeringen av nämnda järnväg under 3 år.

Samtliga härovan omförmälda överenskommelser och avtal godkändes av ordinarie bolagsstämma den 30 juli 1930.

Sedan Kungl. Maj:t avslagit de tre bolagens ansökan om gemensam taxa, ingåvo bolagen var för sig ansökan om fastställelse av lika lydande taxa. Genom resolution den 23 maj 1930 fastställde Kungl. Maj:t det ingivna taxeförslaget att tillämpas fr. o. m. den 1 juli 1930. Då det emellertid visade sig, att med taxeförändringen förenat arbete icke kunde hinna avslutas till sagda tidpunkt, föreskrev Kungl. Maj:t, att ikraftträdandet av den nya taxan skulle anstå till den 1 oktober 1930. I enlighet därmed tillämpades den nya taxan från och med anförda dag. Samtidigt övertog T. Ö. J. trafikskötseln av bolagets järnvägar. Härigenom bortföll behovet av förvaltningslokaler i Linköping, varför Styrelsen försålde för berörda ändamål förut förvärvade stadsfastigheten S:t Larsgatan 128 a.

I sin förvaltningsberättelse till 1931 års bolagsstämma meddelade Styrelsen,

”att tillfölje dels den alltmer skärpta konkurrensen från motordrivna fordon och farkoster, dels försämringen av konjunkturläget för jordbruksnäringen, av vilken näring bolagets järn-

vägar röna starkt inflytande, har någon förbättring av bolagets ekonomiska ställning icke kunnat uppnås.

För att undersöka möjligheterna till en förbättring av denna ställning har Styrelsen hos de större borgenärerna utverkat moratorium av förfallande räntor och amorteringar till den 1 december 1931."

Vinst- och förlustkontot för år 1930 utvisade:

|                                     |     |                    |
|-------------------------------------|-----|--------------------|
| från 1929 kvarstående förlust ..... | Kr. | 62 793: 52         |
| årets förlust .....                 | „   | 73 762: 60         |
|                                     |     | <hr/>              |
|                                     |     | Kronor 136 556: 12 |

Under år 1931 försämrades bolagets ekonomiska ställning ytterligare. För- *Konkurs.*  
hoppningarna att kunna erlagga förfallande räntor och amorteringar inom moratoriumtiden infriades icke, varför bolaget trädde i konkurs den 1 december 1931.