
Kap. III

Väderstad—Skänninge—Bränninge Järnväg

Tidigare förslag.

Redan på 1880-talet diskuterades frågan om anläggning av järnväg från Skänninge över Bjälbo, Väderstad, Rök och Västra Tollstad till Hästholmen och därstädes befintliga hamn, varigenom avsågs att komma i förbindelse med hamnarna vid Vättern och Göta kanal. Det första steget till realiserandet av företaget togs av stadsfullmäktige i Skänninge, vilka tillsatte särskild kommitté för att undersöka möjligheten av järnvägsanläggning i ifrågasatt sträckning. Kommitterade tillställde omedelbart alla kommuner, som kunde tänkas bli mer eller mindre berörda av järnvägen, skrivelse med hemställan om bidrag till av sakkunnig person utförd kostnadsberäkning. Det visade sig dock, att det förmodade intresset icke förefanns, ty endast en kommun, Appuna, var villig lämna ett mindre bidrag till den ifrågasatta undersökningen. Vid sådan utgång av förfrågningarna fick järnvägsförslaget förfalla.

Ären omkring sekelskiftet utmärktes av ivrigt järnvägsbyggande. I Östergötland beviljades M. Ö. J. koncession för Linköping—Fågelsta den 14 nov. 1890, men järnvägsanläggningen påbörjades först i slutet av år 1896; Ö. C. J. erhöll koncession den 19 november 1897; den 3 juli 1903 beviljades koncession å linjen Kimstad—Norrköping och samma dag å linjen Linköping—Ringstorp; Mjölby—Hästhagens Järnvägsaktiebolag fick koncession den 31 december 1907.

1906 års förslag.

Under tiden hade i Skänninge intresset för förbindelse med det smalspåriga järnvägsnätet inom länet återuppvaknat, men nu för anläggning i annan riktning

än vad förra gången avsågs. Med anledning av motion i Stadsfullmäktige i Skänninge av regementsläkare Conrad Wahlqvist, redaktör O. Fredriksson, disponent O. Pettersson, folkskollärare C. A. Pettersson och stationsinspektör O. Elert beslöt fullmäktige den 17 mars 1906 att överlämna åt en kommitté, bestående av motionärerna, att utreda möjligheterna för ett järnvägsföretag från Alvastra station å järnvägslinjen Fågelsta—Ödeshög över Skänninge till Gillberga, event. Bränninge, å järnvägslinjen Linköping—Fågelsta. Kommitterade vidtogo omedelbart förberedande åtgärder och kunde redan den 5 maj samma år kalla representanter för av företaget berörda kommuner till sammanträde i Skänninge, varvid nära nog alla dessa voro företrädade, och samtliga uttalade sig för en järnväg i den föreslagna sträckningen. Vid ett senare inför Länsstyrelsen avhållet sammanträde med ombud från Skänninge stad och 12 socknar fattades enahanda beslut.

Samtidigt med detta från Skänninge utgående järnvägsintresse arbetade man i Mjölby på att få normalspårig bana mellan Mjölby och Hästholmens hamn, och här lyckades man fortare förverkliga sin avsikt, främst tillfölje av de relativt stora kommunteckningarna, däribland Mjölby för 300 000 kronor. Redan i april 1906 avhölls i Mjölby möte med ombud och intresserade från av företaget berörda kommuner, varvid beslöts åstadkommande av den ifrågasatta järnvägen. I maj månad samma år anmodade kommitterade dåvarande kaptenen V. V. K. John Ekelund att upprätta kostnadsförslag för järnvägen Mjölby—Hästholmen. Den 13 aug. 1907 hölls konstituerande bolagsstämma med Mjölby—Hästholmens Järnvägsaktiebolag, som erhöll koncession å järnvägsanläggning den 31 dec. 1907.

*Förslag till järnväg
Mjölby—Hästholmen.*

I och med den sålunda koncessionerade Mjölbybanan inträdde för initiativtagarna till linjen Alvastra—Skänninge—Gillberga helt förändrade förhållanden beträffande linjesträckningen. Föreslagna linjen Alvastra—Väderstad måste uppgivas och arbetet inskränkas till delen Väderstad—Gillberga. Ansökan om tillstånd att anlägga en järnväg av 0,891 meters spårvidd från Bränninge över Skänninge till Väderstad ingavs till Kungl. Maj:t under år 1907 av herrar Conrad Wahlqvist, Victor Andersson, Alb. Gustafsson, Oscar Fredriksson, Carl Pettersson, K. A. Pettersson och O. Elert. Koncession å den ansökta järnvägen erhöles under villkor av bl. a., att arbetet å järnvägsanläggningen skulle börja senast den 1 april 1909 och så bedrivas, att järnvägen i sin helhet kunde vara färdig att för trafik upplåtas senast den 1 april 1911 samt att före den 1 mars 1909

1907 års förslag.

40 000 kronor nedsattes i Kungl. Statskontoret såsom säkerhet för fullgörandet av i koncessionen stadgade villkor. Det visade sig emellertid att tillräckligt kapital för den till 1 980 000 kronor kostnadsberäknade järnvägen icke kunde uppbringas. Trots energiskt arbete för aktieteckning i företaget, särskilt av ledande män i Mellersta Sveriges Sockerfabriks Aktiebolag, erhöles icke erforderliga medel för påbörjandet inom föreskriven tid, varför anstånd söktes hos Kungl. Maj:t och beviljades. Under påföljande åren 1909 och 1910 bedrevs arbetet för aktieteckning i företaget med ökad intensitet.

Detta arbete kröntes nu med sådan framgång, att koncessionshavarna utlyste konstituerande bolagsstämma med aktietecknarna i Skänninge den 9 september 1910, varvid beslöts, att bolaget skulle komma till stånd, bolagsordning antogs och styrelse valdes. Till styrelseledamöter utsågos regementsläkare Conrad Wahlqvist, lantbrukare Alb. Gustafsson, lantbrukare Victor Andersson, kantor O. Willén, bankdirektör S. Sundeqvist, grosshandlare Anton Odén och direktör Oscar Hagberg och till styrelsesuppleanter riksdagsman David Pettersson, inspektör Albin Andersson och kyrkoherde J. A. Vesterlund.

1910 års förslag.

Sedan det visat sig, att järnvägen på en del ställen lämpligen borde givas annan sträckning än i det förut till Kungl. Maj:t ingivna förslaget samt att järnvägen hellre borde ansluta vid Bränninge station än vid Gillberga hållplats, beviljade Kungl. Maj:t den 6 maj 1910 fastställelse av den nya planen. I och för renstakning av linjen och upprättande av kostnadsförslag vidtalade styrelsen den 24 sept. 1910 distriktschefen i Östra Väg- och Vattenbyggnadsdistriktet major John Ekelund att utföra härmed förenat arbete. Redan den 17 december 1910 avlämnades renstakningsritningar jämte kostnadsförslag, slutande å 1 577 000 kronor.

Vid styrelsens sammanträde den 24 sept. 1910 beslöts bl. a. att hemställa till koncessionshavarna av järnvägsförslaget att ingå till Kungl. Maj:t med underdånig ansökan att få å bolaget överlåta koncessionsrätten till nämnda järnväg, att söka Konungens fastställelse å bolagsordning för bolaget samt att söka erhålla statslån för järnvägsbyggnaden. Uti en till Kungl. Maj:t den 17 oktober 1910 ingiven skrift anhöll styrelsen, att bolaget måtte komma i åtnjutande av statslån för anläggande av järnväg från Väderstad till Bränninge.

Sedermera medgav Kungl. Maj:t den 9 dec. 1910, att ovan omförmälda koncession finge överlåtas å Väderstad—Skänninge—Bränninge Järnvägsaktiebolag.

V. V. S. avgav den 8 maj 1911 utlåtande i ärendet och överlämnade därvid av major John Ekelund upprättat, den 17 december 1910 dagtecknat kostnadsförslag å 1 577 000 kr., varefter Kungl. Maj:t den 22 juni 1911 fastställde kostnadsberäkningen för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 1 577 000 kr. samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 788 500 kr.

De förberedande åtgärderna för igångsättandet av järnvägsbygget voro härmed avslutade, och styrelsen skred ofördröjligen till förverkligande av järnvägsanläggningen. Vid den konstituerande stämman den 9 september 1910 hade företetts teckningslistor å sammanlagt 407 000 kr. Den fortsatta aktieteckningen gav till resultat, att notarius publicus i Linköping den 9 februari 1911 utfärdade intyg, att nämnda dag tecknats aktier till ett belopp av 792 300 kronor. Sedermera tecknades aktier för ytterligare 3 125 kronor, vadan alltså hela aktiekapitalet kom att utgöra 795 425 kronor.

Härav hade kommuner tecknat följande belopp:

Appuna kommun	24 000: —
Bjälbo „	25 000: —
Allhelgona „	5 000: —
Skänninge stad	75 000: —
Vallerstads kommun	5 100: —
Normlösa „	40 000: —
Västerlösa „	50 000: —
Björkebergs „	15 000: —
Ledbergs „	10 000: —
Linköpings stad	120 000: —
vartill kom Mellersta Sveriges Sockerfabriksaktiebolag	150 000: —
Summa	519 000: —
Aktieteckning från enskilda, andra företag och leverantörer	276 425: —
Summa	795 425: —
Av Kungl. Maj:t beviljat statslån utgjorde	788 500: —
och således det till styrelsens förfogande stående beloppet	1 583 925: —

Vid sammanträde med styrelsen den 22 januari 1911 utsågs till verkställande direktör grosshandlare Anton Odén och anmäldes att anbud inkommit å utförandet av järnvägsbygget, slutande på resp. 1 854 000 och 1 820 000 kr., allt undantagandes rullande materiel.

*Entreprenad, inköp
av räls m. m.*

Under år 1911 beslöts, att av tecknat aktiekapital skulle inbetalas 50 % den 2 september, 25 % den 2 december 1911 och 25 % den 1 mars 1912 samt att genom annonsering utbjuda järnvägsbygget å entreprenad, varvid eventuella anbud skulle inlämnas senast den 15 augusti 1911. Den 18 september prövades de inkomna anbuden, vilka samtliga avsågo endast terrassering m. m. av bana och stationsplaner men ej räler, broar eller rullande materiel. Ätta anbud förelågo, det högsta slutade på 580 000 kr. och det lägsta på 387 000 kr. Efter prövning antogs det av ingenjör J. Ant. Andersson avgivna anbudet å 454 000 kr., med vilken kontrakt upprättades och utväxlades. Till bolagets kontrollant antogs löjtnanten V. V. K. Hans Nilsson i Mjölby.

Vidare gick styrelsen i författning om att inköpa räler och sliprar, infordra anbud å broar m. m.

I kostnadsförslaget hade upptagits stålräls av 14,5 kg/m, men med hänsyn till väntad tyngre trafik av betor o. dyl. beslöts inköpa räls för huvudspår av 17,5 kg/m samt söka erhålla V. V. S:s tillstånd att i sidospår få inlägga begagnad räls av 14,7 kg/m, vilken anhållan även bifölls. Den 26 september 1911 påbörjades järnvägsanläggningen. Såsom statens kontrollant härvid hade Kungl. Maj:t förordnat dåvarande kaptenen V. V. K. Arvid Blomberg.

Under år 1912 fortgick järnvägsbygget utan störande avbrott men dock icke i så raskt tempo som kontraktet med entreprenören upptog. Denne, som utfäst sig att ha banan klar för årets betransporter, anhöll om förlängning intill två månader av den tid, inom vilken järnvägen borde vara färdig för berörda transporter. Styrelsen ansåg, att det begärda uppskovet skulle medföra stora olägenheter för såväl sockerbruket som sockerbetsodlare, och biföll endast i så måtto entreprenörens anhållan, att uppskov medgavs beträffande bandelen Skänninge—Lunna till den 15 november 1912 och beträffande Lunna—Väderstad före årets betkampanj.

*Anslutning till andra
banor.*

Bland övriga uppgifter styrelsen hade att lösa, var anslutning till stationerna Väderstad, Skänninge och Bränninge. Under året kunde överenskommelse träffas endast med Kungl. Järnvägsstyrelsen ifråga om Skänninge såväl beträffande

järnvägens inledande på stationen som ock skötseln av den enskilda banans trafik genom Statens Järnvägars personal. Med ägarna till Väderstads resp. Bränninge stationer hade underhandlingarna, enligt vad verkställande direktören anmälde till styrelsen, icke lett till tillfredsställande resultat. I fråga om anslutningen till Bränninge var situationen sådan, att styrelsen uppdrog åt verkställande direktören att låta verkställa utredning om kostnaderna för egen linje från Bränninge till Linköping och härför anslag ett belopp av 700 kronor.

Under år 1913 hade järnvägsbygget framskridit så långt, att anställandet av personal för trafikens ombesörjande upptogs till behandling av styrelsen. I främsta rummet gällde det antagandet av trafikchef. Då denna fråga efter utredning av verkställande direktören först förelades styrelsen, yrkade verkställande direktören, att till trafikchef, som jämväl borde sköta befattningarna såsom kamrer, kontrollör, ban- och maskiningenjör, skulle antagas trafikchefsassistenten Birger Rasmusen vid Lund—Revinge m. fl. järnvägar. Herr Andersson, sedermera verkställande direktör vid Mellersta Sveriges Sockerfabriks A.-B., yrkade, att en utredning omedelbart skulle företagas angående möjligheten av och villkoren för att få gemensam trafikchef med M. Ö. J. och eventuellt att dessa järnvägar övertogo trafikerandet av V. S. B. J. Sedan statens kontrollant uttalat såsom sin åsikt, att gemensam trafikchef vore att föredraga, beslöts att verkställande direktören skulle sätta sig i förbindelse med trafikchef H. Ekman vid M. Ö. J. och utreda frågan i av herr Andersson framställd riktning, varemot förslaget om gemensamt trafikerande avslogs.

Antagande av trafikchef.

Vid ett i mars 1913 avhållet sammanträde anmälde verkställande direktören, att trafikchef Ekman förklarat sig ej kunna mottaga den erbjudna befattningen. Vid denna utgång av förhandlingarna med trafikchef Ekman antogs till innehavare av trafikchefs- och övriga här ovan anförda befattningar av verkställande direktören föreslagne Birger Rasmusen och fastställdes hans löneförmåner, varjämte uppdrogs åt särskild kommitté att jämte trafikchefen uppgöra förslag till avlöningsstat för övriga erforderliga tjänstemän samt tillsättandet av dessa platser.

Det anmälades, att förhandlingarna angående Väderstads station avbrutits på grund av att stationens ägare, Mjölby—Hästholmens Järnvägsaktiebolag, gått i konkurs. Åt verkställande direktören och bolagets kontrollant uppdrogs att till sysslomannen i konkursen ingå med förslag till uppgörelse om ingången till stationen ifråga.

Genom resolution av den 7 februari 1912 förordnade Kungl. Maj:t, att den å M. Ö. J. gällande taxan skulle i tillämpliga delar gälla för transporter å V. S. B. J.

Vid sammanträde den 17—18 maj 1913 godkändes av särskilda kommitterade framlagt förslag till avlöningsstat och platstillsättning samt bestämdes, att befattningarna skulle tillträdas den 15 augusti 1913.

Sedan trafikchef B. Rasmusen av sagt sig befattningen som trafikchef m. m., valdes vid sammanträde den 11 juni 1913 till hans efterträdare byråbokhållaren Johan Wallén i Växjö.

I den mån järnvägsanläggningen närmade sig sin fullbordan, visade det sig, att kostnaden kom att betydligt överskrida det beräknade beloppet. I första rummet berodde detta på den högst avsevärda prisstegringen å nära nog alla för företaget erforderliga förnödenheter inkl. rullande materiel, i andra rummet högre arbetslöner. Den 29 april 1913 träffades överenskommelse med M. Ö. J. om järnvägens inledande och begagnande av Bränninge station.

Ökning av aktiekapitalet. Lån. Besiktning.

Vid ordinarie bolagstämma den 30 juni 1913 hade styrelsen å föredragningslistan uppfört bl. a. frågan om dels ökning av bolagets aktiekapital och dels upptagande av tillfälliga erforderliga lån. Bolagsstämman ansåg möjligheterna att erhålla medel genom aktieteckning uteslutna, men bemyndigade styrelsen att för järnvägsanläggningens fullbordan upptaga erforderliga lån och till säkerhet härför lämna ej mindre anvisning å de medel, vilka ännu ej betalats å statslånet, än även inteckning till förmånsrätt näst efter statens fordran i bolagets järnväg. I enlighet med bolagsstämmans beslut avslöts med Ö. E. B. avtal om tillfälligt lån å 346 000 kronor, varvid dock den tillhörande inteckningssäkerheten måste stärkas genom styrelsens personliga borgen. Denna borgensförbindelse kom att under närmast följande åren verka betungande på styrelsens verksamhet. Genom tillgång till likvida medel tillfölje denna lånetransaktion kunde arbetet med järnvägsanläggningen påskyndas, så att densamma besiktigades i och för upplåtande för allmän trafik den 7 oktober 1913. Besiktningsmännen konstaterade härvid, att järnvägen ännu ej var införd på Väderstad station samt att större delen av den rullande materielen inköpts enligt s. k. hyreskontrakt. I anledning av dessa konstateranden tillstyrkte besiktningsmännen, att järnvägslinjen Hygnestad—Bränninge finge upplåtas för allmän trafik, sedan tjänstgöringsreglementet blivit i vederbörlig ordning godkänt, samt att järnvägsbolaget skulle vid slut-

avsyningen visa, att den mot hyresavtal anskaffade rullande materielen blivit slutamorterad och var i järnvägens ägo. Den 9 oktober erhöles trafikstillstånd, och den 19 samma månad öppnades järnvägen för allmän trafik.

Under tiden t. o. m. 31 dec. samma år befordrades 23 825 resande och transporterades 17 300 ton gods, inkomsterna uppgingo till 33 900 kronor eller per dag och bankilometer kr. 11:03. Till det gynnsamma resultatet bidrog att sockerbetstransporterna utfördes under denna tidsperiod.

År 1914 förhandlades med sysslomännen i Mjölby—Hästholmens Järnvägs- *Ekonomi.* aktiebolag om anslutning till Väderstad station och trafikens ombesörjande därstädes, utan att man kunde enas om villkoren. Det oaktat öppnades linjen Hygnestad—Väderstad för trafik. Det visade sig från första början att järnvägens dragande från Väderstad i stället för enligt ursprungliga förslaget från Alvastra minskat järnvägens trafikområde. Inkomsterna för åren 1914 och 1915 uppgingo till kr. 5:22 resp. 5:26 per dag och bankilometer, med en förlust å årsrörelsen av kronor 16 274 resp. 28 056, vari ingingo räntor för kortfristiga lån med kronor 12 474 resp. 15 704. Då därjämte annuiteten å statslånet uppgick till c:a 40 000 kr. per år, hade styrelsen på ett tidigt stadium klart för sig, att den ekonomiska ställningen tämligen snart blev ohållbar. Under år 1916 började den av första världskriget förorsakade prisstegringen tilltaga allt mer. Styrelsen kunde vidtaga avsevärd höjning av befodringsavgifterna för resande och gods med resultatet att årsrörelsen utvisade ett underskott av endast 9 845 kronor, annuiteten å statslånet icke inräknad. Trots underskottet ansåg styrelsen, att konjunkturerna för järnvägens bestånd betydligt ljusnat, och styrktes häri av den särskilda utredning trafikcheferna C. Carlsson i Norrköping och P. Kock i Malmköping på styrelsens anmodan utfört och avlämnat den 26 juni 1916. Det statistiska material utredningsmännen hade till sitt förfogande, omfattade endast tiden 19/10 1913—31/3 1916, varför dessa till stor del nödgades röra sig med antaganden. Så framhölls, att sockerbetstrafiken borde lämna en trafikinkomst av c:a 20 000 kr. per år, att den tillämpade godstaxan var avsevärt lägre än vad vid flertalet mindre järnvägar var fallet, och därför borde höjas, att persontrafiken borde kunna upparbetas, samt att billigare drivkraft för framförande av persontågen anskaffades, så att därmed antalet tågkilometer ökades med c:a 50 %.

I den förteckning över bolagets skulder och behov av rörelsekapital, som

utredningsmännen intagit i sitt utlåtande, märkas följande poster ur bokslut per 1 juli 1916.

Statslånet:

Kapital	788 500:—	
Anståndsränta	58 800:—	
Upplupen ränta	<u>37 000:—</u>	884 300:—

Svävande skuld:

Tillfälliga lån, acceptor, obetalda räkningar m. m.	300 000:—	
Beräknat underskott å driftkostnaden för åren 1916—17	29 000:—	
Erforderligt rörelsekapital	<u>40 000:—</u>	
	Summa kronor	1 253 000:—

Från den svävande skulden 369 000:—
avräknas:

I Statskontoret nedsatta medel	40 000:—	
Innestående å statslånet	<u>78 850:—</u>	118 850:—
Sålunda skulle bolagets penningbehov utgöra		250 150:—

För det fall bolagets ovan angivna penningbehov täcktes genom ett obligationslån å 250 000 kr., beräknades att årliga annuiteterna å bolagets lån skulle utgöra:

Statslånet:

Amortering $1\frac{1}{2}$ %	3 942:50	
Ränta $4\frac{1}{2}$ %	<u>35 482:50</u>	39 425:—

Obligationslånet:

Amortering 1 %	2 500:—	
Ränta 5 %	<u>12 500:—</u>	15 000:—
	Kronor	54 425:—

Utlåtandet slutar sålunda:

”Jämföras dessa tal med förut angivna beräkning av sannolika driftöverskottet, synes bolagets beräknade inkomster icke förslå till täckande av de årliga annuiteterna å bolagets skulder, såvitt statslånet inräknas. Om däremot uppskov kan utverkas för gäldandet av annuiteterna av bolagets statslån, beräknas följande amorteringsplan, ungefärligt och i runda tal:

År	Driftöver- skott c:a kronor	Annuitet å obli- gations- och till- fälligt lån 1916 kronor	Annuitet å statslånet kronor	Brist statslåne- räntan oberäknad kronor	Statslåne- skuldens ökning c:a kronor
1916	— 16 000	15 000	40 000	31 000	40 000
1917	— 13 000	15 000	40 000	28 000	42 000
1918	+ 4 000	15 000	40 000	11 000	44 000
1919	+ 8 000	15 000	40 000	7 000	46 000
1920	+ 12 000	15 000	40 000	3 000	48 000
1921	+ 16 000	15 000	40 000	—	50 000
1922	+ 20 000	15 000	40 000	—	48 000
1923	+ 24 000	15 000	40 000	—	46 000
1924	+ 28 000	15 000	40 000	—	44 000
1925	+ 32 000	15 000	40 000	—	42 000
					450 000

Av förestående tabell framgår, att bolaget från och med år 1921 beräknas kunna förränta och amortera ett ifrågasatt obligationslån 250 000: —, men först efter denna tid verkställa någon som helst inbetalning till Riksgäldskontoret. Bolagets statsskuld kommer sålunda att ökas, så att den om 10 år uppgått med c:a $\frac{1}{2}$ million kronor.

Såsom slutomdöme av den skedda utredningen vilja vi framhålla, att under förutsättning att lämplig förhöjning av taxorna åstadkommes och driftkostnaderna genom införande av motortrafik samt i övrigt genom ekonomiskt planmässiga åtgärder i alla möjliga avseenden begränsas, bolaget borde kunna hava förhoppning att, så snart mera normala förhållanden inträda, trafikinkomsterna skola vara tillräckliga att täcka ej blott driftkostnaderna utan även från och med år 1925 annuiteterna å ett obligationslån å c:a 250 000 kronor.”

Med bifogande av avskrift av ovan delvis intagna utlåtande avlät styrelsen den 17 maj 1917 till aktieägande kommuner och städer samt Mellersta Sveriges Sockeraktiebolag skrivelse med anhållan, att dessa såsom huvudintressenter måtte hjälpa bolaget ur de iråkade ekonomiska svårigheterna genom att teckna borgen såväl till kapital som ränta på ett lån å 250 000 kronor pro rata parte till sina aktieandelsbelopp i järnvägsbolaget mot säkerhet av inteckning å motsvarande belopp i bolagets järnväg näst efter för statslånet lämnade inteckningar, varvid på resp. tecknare skulle falla följande ansvarsbelopp:

	Ansvarighets- belopp	Årlig ränta och amortering
Appuna kommun	11 560: —	720: 42
Bjälbo „	12 042: 50	750: 49
Allhelgona „	2 412: 50	150: 35
Skänninge stad	36 125: —	2 251: 32
Vallerstad kommun	2 412: 50	150: 35
Normlösa „	19 267: 50	1 200: 76
Västerlösa „	24 087: 50	1 501: 14
Björkeberg „	7 225: —	450: 22
Ledbergs „	4 817: 50	300: 23
Linköpings stad	57 800: —	3 602: 11
Mellersta Sveriges Sockerfabriksaktiebolag ..	72 250: —	4 502: 65
	250 000: —	15 580: 08

De tillfrågade kommunerna behandlade lånefrågan under år 1917, varvid hänsyn till styrelsemedlemmarnas borgensansvar i flera fall blev utslagsgivande faktor. Det ansågs nämligen icke med rättvisa och billighet överensstämmande att dessa, som under tiden från konstituerande sammanträde och flera av dem dessförinnan nedlagt ett mången gång uppoffrande arbete, därjämte skulle åläggas utgiva avsevärda belopp för infriandet av borgensansvaret för medelanskaffning, varförutan järnvägen icke blivit godkänd och för allmän trafik upplåten. Det största motståndet mot garantiteckning för lånet synes ha mötts i Linköping. Styrelsens framställning till staden upptogs såsom motion av herr Hagberg — vice ordförande i bolagsstyrelsen — och remitterades den 29 maj till Drätselkammaren och Beredningsutskottet. Drätselkammaren hemställde i sitt utlåtande, att Stadsfullmäktige måtte bifalla motionen och teckna borgen för ett belopp av 57 800 kronor jämte ränta under förutsättning att samtliga de kommuner, som tecknat aktier i bolaget, jämväl iklädde sig borgensansvar för ifrågavarande lån, samt att inteckning i järnvägen medgäves till säkerhet för lånet att gälla efter de för statslånet beviljade inteckningarna.

Beredningsutskottet tillstyrkte lånet mot villkor, *dels* att samtliga övriga kommuner samt Mellersta Sveriges Sockerfabriksaktiebolag jämväl på liknande sätt iklädde sig borgensansvar för ifrågavarande lån, *dels* att bolaget visade,



Spärringe hållplats.

att sådana ändringar blivit vidtagna i bolagets stadgar, att styrelsens säte skulle vara i Linköping, att bland styrelsens ledamöter minst tre skulle vara bosatta i Linköping och att en revisor och en revisorssuppleant för granskning av styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper skulle utses bland i Linköping bosatta personer.

Vid ärendets behandling av stadsfullmäktige i Linköping föredrog ordföranden en från stadsfullmäktige i Skänninge anländ skrivelse, daterad den 19 dec. 1917, vari anfördes, att Linköping redan hade det åtrådda inflytandet i järnvägens styrelse, enär av dess ledamöter 3:e voro Linköpingsbor, och att den ene revisorn jämväl tillhörde Linköping, att när Skänninge stad, varifrån initiativet till järnvägen utgått, på sin tid tecknade det förhållandevis största penningbeloppet i företaget, skedde detta för att staden genom den nya samfärdsvägen ej allenast skulle behålla, utan om möjligt något utvidga det staden av ålder tillhörande handelsområdet särskilt mot väster, men även något åt öster fram till Normlösa, med vilken ort gamla förbindelser förefunnos, att när garanti-

teckningen enhälligt bifölls av fullmäktige i Skänninge, berodde detta därpå, att staden ansåg sig moraliskt förpliktigad att träda emellan för att skydda styrelsen för ekonomisk förlust för de förbindelser, styrelsen såsom kommunernas förtroendemän måst ikläda sig, och att stadsfullmäktige i Skänninge utgått från att Linköpings stadsfullmäktige måtte liksom övriga kommuner teckna garantiförbindelser utan de av dess beredningsutskott föreslagna villkoren, vilkas vidhållande kunde bringa frågan i annat läge.

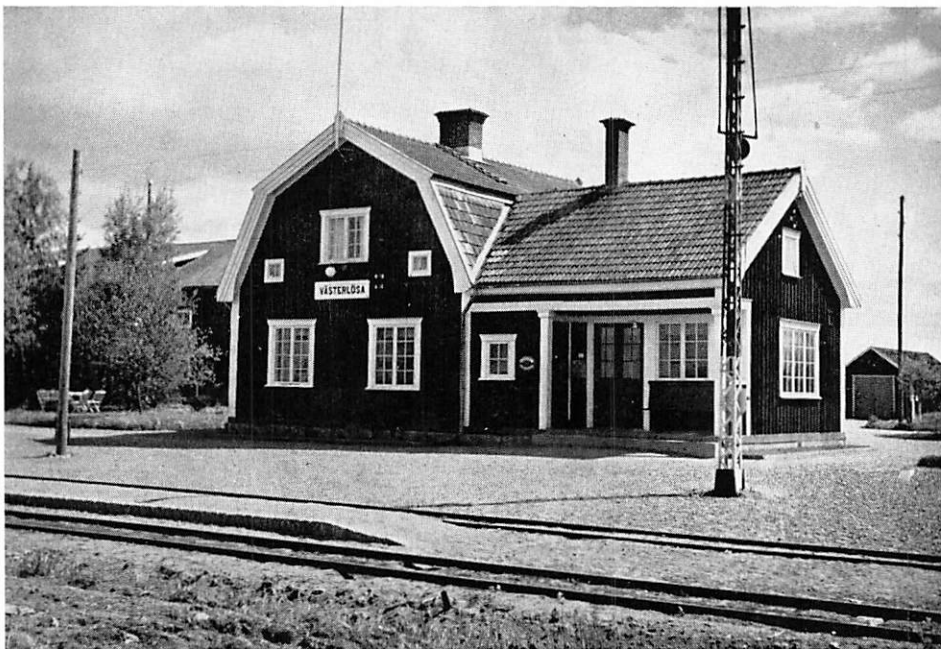
Vid den härpå följande diskussionen yrkades av herr Hagberg m. fl. att stadsfullmäktige måtte besluta, att Linköpings stad — mot säkerhet av inteckning i V. S. B. J., gällande med förmånsrätt näst efter de för järnvägsbolagets statslån beviljade inteckningarna — beträffande ett 40-årigt amorteringslån å 250 000 kronor, som järnvägsbolaget hade för avsikt att upptaga, skulle ikläda sig borgensansvar för såväl kapital som ränta ifråga om ett belopp, motsvarande det av staden i bolaget tecknade aktiekapitalet i förhållande till samtliga övriga kommuners och Mellersta Sveriges Sockerfabriksaktiebolags aktieteckningar, d. v. s. för ett belopp av 57 800 kronor jämte ränta, under förutsättning att nyssnämnda kommuner och sockerbruksaktiebolaget på liknande sätt iklädde sig borgensansvar för ifrågavarande lån.

Herr Sederblad m. fl. yrkade bifall till beredningsutskottets förslag med det tillägg, att stadsfullmäktige skulle ikläda sig ifrågavarande borgen endast under den ytterligare förutsättningen, att till stadens säkerhet inteckning beviljades i V. S. B. J. med förmånsrätt näst efter de för järnvägsbolagets statslån meddelade inteckningarna.

Herr Jonn O. Nilson yrkade, att stadsfullmäktige måtte besluta uppskjuta ärendets avgörande, till dess redogörelse för järnvägsbolagets verksamhet under innevarande år bleve tillgänglig, och att stadsfullmäktige i avbidan härpå måtte återremittera ärendet till beredningsutskottet.

Herr Albert Johansson slutligen yrkade, att stadsfullmäktige måtte avslå motionen.

Sedan vid företagna voteringar utslagits först herr Sederblads, därefter herr Jonn O. Nilsons förslag, kom att i huvudvoteringen stå mot varandra herr Hagbergs förslag om bifall till och herr Albert Johanssons förslag om avslag å motionen. Härvid utföll omröstningen så, att för herr Hagberg avgåvos 30 röster mot 11 röster för herr Albert Johanssons förslag.



Västerlösa station.

Herr Jonn O. Nilson lät till protokollet anteckna, att han i huvudvoteringen röstat för yrkandet om avslag å motionen.

Inom bolagsstyrelsen räknade man med eventualiteten att låneoperationen med kommunborgen kunde stranda, varför även annan utväg för att rädda styrelsen från borgensansvaret undersöktes. Såsom sådan utväg syntes realisation av järnvägens tillgångar av olika slag vara framkomlig tillfölje den av pågående världskriget förorsakade prisstegringen å alla varuslag och förnödenheter. Åt styrelsesuppleanten Alb. Andersson uppdrogs att företaga närmare utredning i detta hänseende. Denna utredning gav till resultat, att därest järnvägen kunde få försäljas med tillåtelse för event. köpare att nedlägga driften å densamma, beräknades inflyta c:a 1 200 000 kronor, varigenom icke blott statslånet och bolagets övriga skulder bleve täckta utan även överskott uppstode till utdelning åt aktieägarna. Om däremot med köpet förenades skyldigheter att uppehålla trafiken å järnvägen, ansågs köpeskillingen bliva så låg, att det avsedda ändamålet med försäljningen icke nåddes. För att få visshet om huru-

Förslag om banans försäljning.

vida järnvägen kunde få förvärvas utan trafikeringskyldighet, hade utlåtagande inhämtats dels från en framstående juridisk byrå i Stockholm, dels från verkställande direktören i Svenska Järnvägsföreningen. Båda de tillfrågade svarade var för sig, att fri disposition över en järnväg för försäljning av dess olika delar finge icke äga rum utan Kungl. Maj:ts tillstånd och sådant tillstånd komme givetvis icke att lämnas utan vederbörande myndigheters hörande och tillstyrkan och efter ordsinnevånarnas hörande m. m.

Vid denna utgång av undersökningen förföll frågan om järnvägens försäljning.

Styrelsen sökte även på annat sätt åstadkomma bättre relation mellan utgifter och inkomster än vad hittills uppnådda driftsresultaten utvisat.

Åtgärder för minskning av driftkostnaderna.

Sedan det visat sig, att trafikomfånget blivit avsevärt mindre än vad vid tiden för järnvägens öppnande för allmän trafik antogs, upptog styrelsen till behandling frågan om förenkling och förbilligande av driftsformen, dels genom utbyte på lämpliga punkter av högre kvalificerad personal mot sådan av lägre kvalifikation, men fullt lämplig för trafikbehovet, dels anskaffande av billigare dragkraft, än vad ånglokomotiven krävde. Beträffande personalfrågan gjordes avsevärda besparingar redan under senare hälften av 1916, och ytterligare åtgärder i detta syfte planerades för tillämpning längre fram.

Med Östergötlands Vagnaktiebolag träffades hyresavtal om en dieselelektrisk motorvagn, varmed persontrafiken skulle ombesörjas och tätare persontåg kunna inläggas i tidtabellen. Tillfölje det pågående kriget kunde emellertid motorolja icke anskaffas i tillräcklig myckenhet, varför den beräknade vinsten genom motorvagnens insättande i trafiken till största delen uteblev.

Trots de vidtagna sparsamhetsåtgärderna och den genom taxehöjningen ökade trafikinkomsten visade vinst- och förlusträkningen ett för varje år stigande underskott, främst genom bolagets oförmåga att inbetala förfallande annuiteter å statslånet. Räntan å detta lån uppgick under byggnadstiden till kr. 58 809: 06, vilket belopp enligt lånekontraktet bokfördes under rubriken "Anståndsränta" och förföll till betalning först sedan hela lånet slutamorterats. I bolagets bokföring fördes denna anståndsränta de första åren inom linjen men senare rätteligen utom linjen. Enligt bokslutet per ³¹/₁₂ 1916 utgjorde ränteskulden kr. 54 175: 09, 1917 steg den till kr. 88 657: 08, 1918 till kr. 128 048: 35 och för varje år ytterligare med c:a 40 000 kronor.

Reglering av skulder. Under inflationsåren 1918—1921 uppgingo inkomsterna i medeltal per år

till c:a 292 000 kr. eller kr. 17:75 per dag och bankilometer, men utgifterna stego i än hastigare takt. Så ökades t. ex. avlöningskontot från i medeltal för åren 1914—1917 kr. 44 600:— till kr. 98 500:— för åren 1918—1921. Ett under 1918 av styrelsen till M. Ö. J. och Fågelsta—Vadstena—Ödeshög järnväg framställt förslag, att vid de mellan de båda sistnämnda järnvägarna igångsätta utredningarna om sammanslagning även bolagets järnväg måtte inneslutas i utredningen, föll på motstånd från Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnvägs styrelse. Den 25 oktober 1918 beviljade Kungl. Maj:t ur Handels- och sjöfartsfonden det av kommunerna och Sockerfabriksbolaget garanterade lånet å 250 000 kronor, varigenom de mot styrelsens personliga borgen upptagna låne- och reverssskulderna infriades. Låneförbindelsen undertecknades av bolagsstyrelsen först den 15 februari 1919, varför lånet förekommer i bolagets räkenskaper fr. o. m. sagda år. Villkoren för detta lån voro för låntagaren mera betungande än för första statslånet, i det att räntan skulle erläggas efter fem procent. Annuiteten för lånets återgåldande skulle beräknas till sex procent å ursprungliga lånebeloppet, och om till betalning förfallen skuld icke i föreskriven ordning erlades, skulle därå debiteras sex procent årlig ränta, intill dess samma belopp blev behörigen inbetalt.

För att möta de ökade kostnaderna företog styrelsen upprepade gånger höjning av befodringsavgifterna, vilka slutligen kommo att uppgå till 300 procent av den ordinarie taxan för lokaltrafiken, samtidigt som de s. k. extra banavgifterna höjdes till 35 öre pr 100 kg. Å dessa befodringsavgifter beviljades dock för det tyngre godset, såsom sockerbetor, betmassa, spannmål och gödningsämnen avsevärda fraktnedsättningar. De vidtagna åtgärderna till inkomstökning kunde dock icke uppväga de fördyrade driftskostnaderna. Styrelsen fann sig därför nödsakad att hos garanterna för lånet ur Handels- och sjöfartsfonden anmäla, att bolaget saknade medel för inbetalning av första annuiteten å nämnda lån, varför medel härtill lämnades av garanterna.

Bolagets ställning förvärrades under de närmast efter 1921 följande åren genom den alltmer tilltagande konkurrensen från den motordrivna landsvägs- trafikerna och även minskad betodling. Mot en inkomst under 1921 å 302 164 kr. inflöt under 1922 endast 133 557 kr., för fyraårsperioden 1922—1925 uppgick medelinkomsten per år till c:a 141 600 kr. Då utgifterna alltjämt överstego inkomsterna och skulden till statsverket ökades genom de obetalda amor-

Ökade ekonomiska svårigheter.

teringsbeloppen, fann sig styrelsen snart stå inför alternativet att låta bolaget gå i likvidation. För att så länge som möjligt kunna undvika sådant tvångsläge ingick styrelsen under åberopande av en på föranstaltande av riksgäldsfullmäktige verkställd granskning av järnvägens förvaltning och ekonomi med framställning om efterskänkande av bolagets ränteskuld vid utgången av år 1923 å statslånet å 788 500 kr., eller, därest detta icke bifölls, att järnvägsföretaget måtte stödjas genom teckning av aktier i bolaget till belopp motsvarande statens oprioriterade fordringar hos bolaget.

V. V. S. tillstyrkte bolagets framställning under villkor att garanterna för bolagets lån å 250 000 kr. ur Handels- och sjöfartsfonden antingen avstode från de fordringar hos järnvägsbolaget, som uppkommo genom att de fullgjorde annuiteterna å detta lån, eller ock övertogo lånet. Däremot avstyrktes framställningen av fullmäktige i riksgäldskontoret, vilka framhöllo, att den av bolaget ifrågasatta avskrivningen vore otillräcklig för att bringa bolagets ekonomi på solid basis och efter allt att döma endast skulle innebära ett uppskov med en i varje fall oundviklig likvidation.

Kungl. Maj:t fann den 22 februari 1924 framställningen icke föranleda någon åtgärd.

I styrelsens förvaltningsberättelse för år 1924 omförmäles, att någon avskrivning å järnvägsanläggningen eller å den rullande materielen icke kunnat verkställas, att annuitet å statslånet eller lånet i Handels- och sjöfartsfonden ej heller under året kunnat erläggas, att hos garanterna för sistnämnda lån gjorts hemställan, att dessa måtte genom särskilda förbindelser befria bolaget från betalningsskyldighet och själva övertaga betalningsansvaret för nämnda lån intill det belopp, för vilket var och en tecknat borgen. Under räkenskapsåret hade sådana förbindelser inkommit från Skänninge stad, Normlösa, Vallerstad och Allhelgona, genom vilka förbindelser å sammanlagt kr. 71 012: 04 den situation, då bolaget enligt aktiebolagslagen varit skyldigt träda i likvidation, ännu icke inträtt.

Resultatet av årsrörelsen 1925 ingav styrelsen inga förhoppningar om förbättrad ekonomisk ställning. Redan innan bokslutet för sagda år förelåg, hade styrelsen hemställt till Riksgäldskontoret att utse en kommitté att företaga värdering av banan. Denna hemställan bifölls, och en nämnd tillsattes, bestående av fem personer, varav tre ledamöter utsågos av fullmäktige och två av bolagets styrelse, vilken nämnd avgav sitt utlåtande den 13 november 1925.

I utlåtandet hade framlagts två alternativ för en uppgörelse:

Alternativ I innebar, att, sedan bolaget gått i likvidation, järnvägen efter av Kungl. Maj:t och Riksdagen givet tillstånd försålles till ett nytt bolag för en köpeskilling av 70 000 kr. och att genom aktieteckning minst 30 000 kr. anskaffades till rörelsekapital. *Förslag till rekonstruktion.*

Enligt alternativ II ifrågasattes, att järnvägsbolaget för undvikande av likvidation ansökte om nedskrivning av bolagets statslån till 70 000 kr. mot villkor, att för fullgörande av inbetalningarna i det nedskrivna lånebeloppet ställdes borgen samt bolaget beslutade viss nedskrivning av sitt aktiekapital och anskaffande av nytt rörelsekapital om minst 30 000 kr.

Alternativ I medförde den icke oväsentliga svårigheten, att de kommuner, som tecknat borgen för lånet ur Handels- och sjöfartsfonden, omedelbart måst inbetala nämnda lån. Även ansågs icke kunna undvikas, att med likvidationen och bildandet av nytt bolag vissa kostnader måste uppstå.

Det var därför för bolagets intressenter och den trakt järnvägen genomlöpte önskligt, att alternativ II kunde genomföras.

Ortsbefolkningen och de kommuner, som hade intresse av banan och som tecknat större delen av aktiekapitalet, 795 425 kr., samt sedan stött järnvägen med borgen för lånet å 250 000 kr., för vilket lån de nu helt övertagit betalningsskyldigheten, hyste även förhoppning, att genom ett sådant förfaringssätt järnvägen helt skulle kunna bevaras i de gamla intressenternas ägo. Det ansågs icke vara omöjligt att från dessa erhålla borgen för ett sålunda nedskrivet statslån ävensom anskaffa ett rörelsekapital av minst 30 000 kr.

Med åberopande av vad nämnden anför, hemställde styrelsen hos Kungl. Maj:t den 16 januari 1926, att bolagets skuld till staten måtte nedskrivas till 70 000 kr. under villkor att för fullgörande av inbetalningar å detta nedskrivna belopp ställdes borgen, som av vederbörande myndigheter kunde godkännas, eller ock, därest detta icke bifölles utan bolaget nödgades träda i likvidation, att järnvägen med rullande materiel och vad till densamma nu hörde, måtte försäljas till ett nytt bolag, bestående huvudsakligen av intressenter i nuvarande bolaget, till ett pris av 70 000 kr.

V. V. S. gjorde i skrivelse den 5 februari 1926 det uttalandet, att styrelsen vid inspektioner av järnvägen och dess rullande materiel funnit underhållet någorlunda tillfredsställande, samt yttrade vidare: *V. V. S:s yttrande.*

Av handlingarna i ärendet samt av verkställda utredningar framginge, att järnvägen Väderstad—Skänninge—Bränninge genom sitt läge till andra järnvägar samt på grund av de goda förutsättningarna för motordriven landsvägs- trafik kommit i ett läge, där driften endast med stor svårighet kunde upprätthållas och icke kunde ingiva några förhoppningar om statslånets fulla återbetalande. Järnvägen hade uppenbarligen mycket små förutsättningar att fortfarande existera såsom självständigt järnvägsföretag, och önskvärt vore, att åtgärder för att införliva detsamma med Mellersta Östergötlands Järnväg, som i vissa avseenden redan skötte dess funktioner, bleve vidtagna. Med avseende på driften vore det uppenbart, att, trots redan vidtagna besparingar, ytterligare inskränkningar erfordrades för att skäl skulle anses föreligga att genom direkta uppoffringar upprätthålla trafiken. Förslagen att å sträckan Väderstad—Skänninge nedlägga persontrafiken samt i övrigt än ytterligare reducera trafikpersonalen torde bland annat upptagas till omedelbar prövning.

Ehuru styrelsen ej hade något att erinra mot bolagets förevarande förslag ur den synpunkten, att möjlighet knappast syntes föreligga att genom järnvägsdriftens upprätthållande erhålla avkastning å större belopp än 70 000 kr., så måste dock styrelsen känna sig betänksam mot att nu formellt nedskriiva statens fordran till ett avsevärt lägre belopp än som uppenbarligen skulle tillgodokomma statsverket, om järnvägen nu realiserades. Enligt verkställd värdering skulle järnvägens nuvarande realisationsvärde uppgå till 317 000 kr. Då enligt uppgift järnvägens lån ur Handels- och sjöfartsfonden numera i sin helhet övertagits av garanterna, skulle sålunda det angivna realisationsvärdet vara vad staten nu kunde påräkna såsom ersättning för sin fordran vid järnvägens nedläggande. Det syntes styrelsen olämpligt, att statsverket till förmån för andra nu formellt frånhände sig detta eventuella mervärde av 297 000 kr. Statslånet syntes sålunda ej böra nedskrivas under det verkliga realisationsvärdet, även om förräntning av detsamma ej krävdes till högre belopp än vad av bolaget ifrågasatts.

Under angivna förutsättningar och då det ej syntes lämpligt, att staten övertog järnvägen, tillstyrkte V. V. S. statsmakternas medverkan till frågans ordnande i angiven riktning.

*Riksgäldskontorets
yttrande.*

Fullmäktige i Riksgäldskontoret anförde i yttrande den 16 febr. 1926 huvudsakligen följande:

Såsom framginge av bolagsstyrelsens årsberättelse, hade driften å bolagets

järnväg knappast under något år lämnat tillfredsställande ekonomiskt resultat. Under åren 1914, 1915, 1917, 1922 och 1924 hade inkomsterna understigit driftkostnaderna. Övriga år utvisade visserligen driftöverskott, men dessa hade med undantag för år 1919 varit så obetydliga, att de endast i ringa mån kunnat förslå till täckande av bolagets räntekostnader.

Järnvägsbolagets ställning vore sådan, att bolaget när som helst kunde bli nödsakat att träda i likvidation. Vid sådant förhållande vore det nödvändigt, att statsmakterna nu toge ställning till frågan om järnvägens framtida öde. Att staten skulle förvärva järnvägen och för framtiden själv ombesörja driften torde ej kunna komma ifråga. Däremot kunde ifrågasättas, att staten efter järnvägens övertagande nedlade densamma och realiserade tillgångarna, i vilket fall staten syntes kunna räkna med att återfå en ej oväsentlig del — omkring 300 000 kr. — av sin fordran hos bolaget. Värderingsnämnden hade emellertid i sitt ovan berörda utlåtande anfört skäl, som enligt dess mening talade för att järnvägsdriften trots det svaga resultatet även för framtiden borde uppehållas. De anförda skälen torde ej kunna fränkännas ett visst värde, varför fullmäktige åtminstone för närvarande ej ansåge sig böra påyrka järnvägens nedläggande.

Med anledning av vad V. V. S. yttrat ville fullmäktige framhålla, att det ej syntes föreligga stor utsikt för att M. Ö. J. med sin ej särdeles starka ekonomiska ställning skulle vara villigt att på antagliga villkor övertaga järnvägen ifråga. Även om förutsättningarna saknades för en lönande drift å järnvägen, hade dock trafikinkomsterna under perioden 1914—1924 såsom helhet varit i det allra närmaste tillräckliga för driftsutgifternas bestridande. Vissa ytterligare förenklingar och besparingar kunde möjligen vidtagas och förhållandet mellan inkomster och utgifter därigenom något förbättras. Det framkomna förslaget att å sträckan Väderstad—Skänninge nedlägga persontrafiken syntes ock böra upptagas till prövning. Det torde emellertid ej vara lämpligt att uppställa några åtgärder i detta syfte såsom villkor för en nu uppenbarligen oundgänglig reglering av bolagets skuldförhållande till staten.

Bolagets framställning avsåg en nedskrivning till 70 000 kr. av skulden för lånet från allmänna järnvägslånefonden, under villkor att borgen ställdes för behörig förräntning och amortering av detta belopp. Då förenämnda skuld för närvarande uppginge till c:a 1 300 000 kronor, skulle ett bifall till framställ-

ningen innebära efterskänkande av inemot 95 procent av berörda fordran. Även om möjlighet knappast torde föreligga att — även efter genomförande av möjliga ytterligare förenklingar — genom järnvägsdriftens uppehållande erhålla avkastning å större belopp än 70 000 kr., delade fullmäktige de av V. V. S. uttalade betänkligheterna mot att nu nedskriva statens fordran till detta belopp; och ville fullmäktige ansluta sig till styrelsens förslag att begränsa nedskrivningen till det realisationsvärde, som framkommit vid förenämnda värdering, eller 317 000 kronor, viket belopp lämpligen kunde avrundas till 320 000 kronor. Då borgen för amortering och förräntning ej torde kunna erhållas för större belopp än 70 000 kr., borde den överskjutande skulden, 250 000 kr., för vilken staten givetvis skulle hava inteckningssäkerhet, enligt fullmäktiges mening ej löpa med ränta och någon viss årlig amortering ej vara föreskriven. Bolaget borde däremot efter fullmäktiges beprövande vara skyldigt att i den mån driftsresultatet därtill framdeles kunde giva möjlighet, verkställa avbetalningar å ifrågavarande skuldbelopp.

Regleringen av skulden torde böra räknas från och med 1926 års början och annuitet efter 5 procent, varav 4,5 procent ränta, å förenämnda skuldbelopp 70 000 kr. första gången erläggas den 31 december 1926 och därefter samma dag varje år. Prövning och godkännande av borgenssäkerheten borde verkställas av Kungl. Maj:t.

Den föreslagna nedskrivningen borde enligt fullmäktiges uppfattning medgivas, vare sig det nuvarande järnvägsbolaget komme att äga bestånd eller efter bolagets likvidation järnvägen överlätas å nytt bolag, huvudsakligen bestående av delägare i det nuvarande bolaget.

I anslutning till vad förenämnda värderingsnämnd föreslagit, syntes såsom ytterligare villkor för nedskrivningen böra krävas, att bolaget medgåve sådan ändring av de i koncessionen för järnvägen fastställda inlösningsvillkoren, att statsverket berättigades inlösa järnvägen för 320 000 kronor, ökat med belopp, som framdeles kunde komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskat med behöriga avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning. Det syntes fullmäktige principiellt riktigt, att, så snart staten medgåve avskrivning å sin fordran hos ett järnvägsbolag, bolaget å sin sida medgåve staten inlösningsrätt efter berörda grunder, även om detta, såsom i nu förevarande fall, ej alltid skulle hava särdeles stor praktisk betydelse.

Under återopande av vad sålunda anförts, hemställde fullmäktige, att till riksdagen måtte framläggas förslag till reglering av bolagets skuld till staten på sätt av fullmäktige angivits.

Departementschefen yttrade:

*Departementschefens
yttrande.*

"Av vad ovan anförts och av handlingarna i ärendet i övrigt framgår, att Väderstad—Skänninge—Bränninge Järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning numera är sådan, att bolaget redan innevarande år kan bli nödsakat att träda i likvidation. En följd härav skulle sannolikt bli, att staten nödgades övertaga och trafikera järnvägen, en anordning, som ej minst med hänsyn till järnvägens från statens järnvägar avvikande spårvidd om möjligt synes böra undvikas. Då det icke torde vara möjligt, att staten någonsin skulle kunna erhålla full likvid för sin fordran hos bolaget, gäller det närmast att söka finna en sådan form för regleringen av bolagets skuldförhållande till staten, att förlusten för statsverket blir så liten som möjligt. Att nedlägga järnvägen och avyttra dess tillgångar synes dock åtminstone icke för närvarande böra ifrågasättas, då banan trots motorfordonstrafikens starka utveckling alltjämt torde hava en viss betydelse för näringslivet i de bygder, den genomlöper. Möjlighet att låta banan övertagas av annat järnvägsföretag och därigenom vinna bättre driftsresultat synes knappast förefinnas. Ej heller torde de besparingar och förenklingar, som hittills genomförts och ytterligare lära kunna vidtagas, komma att medföra en sådan förbättring av rörelsen, att därigenom en reglering av skuldfrågan undviks. Den lämpligaste lösningen av detta spörsmål lär därför vara, att staten för att undvika bolagets trädande i likvidation nu nedskriver sin fordran hos bolaget. I sådant hänseende finner jag mig kunna biträda fullmäktiges i Riksgäldskontoret förslag, enligt vilket statens fordran skulle nedskrivas till 320 000 kronor, motsvarande järnvägens realisationsvärde, samt förräntning och amortering krävas endast i fråga om ett belopp av 70 000 kronor, varå vid fortsatt järnvägsdrift avkastning synes kunna påräknas. För den sålunda ifrågasatta regleringen av bolagets skuldförhållande till staten torde lämpligen böra föreskrivas villkor i huvudsaklig överensstämmelse med vad fullmäktige i Riksgäldskontoret föreslagit.

På grund av vad sålunda anförts, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att statens den 31 december 1925 beräknade kapital- och räntefordran hos Väderstad—Skänninge—Bränninge Järnvägsaktiebolag på grund av det bolaget beviljade statslån å 788 500 kronor må till den del berörda fordran överstiger 320 000 kronor, avskrivas under de i statsrådsprotokollet förordade villkor."

Med bifall till departementschefens hemställan avlät Kungl. Maj:t proposition till 1926 års riksdag, vilken biföll densamma.

Det blev icke styrelsen förunnat att begagna sig av den av Kungl. Maj:t beviljade möjligheten till skuldregleringen. De i bolaget intresserade kommunerna hade uppgivit varje förhoppning på bolagets fortbestånd och ville icke teckna den föreskrivna borgen, härvid i viss mån påverkade av att förhandlingarna mellan sockerfabriksbolaget och betodlarna om betodling under året strandat, varför ingen som helst trafikinkomst av bettransporter var att räkna med för det året. Då det ej heller yppats någon möjlighet att på annat håll erhålla bor-

*Bolaget träder i
likvidation.*

gen, fann styrelsen ställningen ohållbar. Med åberopande av bestämmelsen i aktiebolagslagens § 97 anmälde styrelsen till 1926 års ordinarie bolagsstämma, att bolaget var skyldigt att träda i likvidation. Bolagsstämman beslöt, att så skulle ske, och utsåg till likvidatorer riksgäldssekreterare John Hägglund, grosshandlare Gustaf Wilde och direktör Alb. Andersson. Extra bolagsstämma den 5 juni 1926 bekräftade förenämnda beslut.

Vid likvidatorernas första sammanträde den 14 i samma månad utsågs till ordförande riksgäldssekreterare John Hägglund. Till sammanträdet hade såsom sakkunnige i trafikspörsmål kallats byråchefen i Kungl. Järnvägsstyrelsen G. Englund samt trafikdirektör P. Kock, Eskilstuna. Bland annat förekom härvid till behandling frågan om sättet för driftens uppehållande å järnvägen. Av diskussionen härom och av gjorda beräkningar framkom, att ganska betydande besparingar kunde göras, därest Statens Järnvägar genom Skänninge station skötte driften. Åt ordföranden, riksgäldssekreterare John Hägglund, uppdrogs att härom informera fullmäktige i Riksgäldskontoret. Med anledning av därvid lämnade upplysningar hemställde fullmäktige till Kungl. Järnvägsstyrelsen, att denna måtte, så snart ske kunde, övertaga driften å järnvägen mot att de medel, som utöver trafikomkostnaderna erfordrades för driftens uppehållande under likvidationstiden, tillsköttes av Riksgäldskontoret. Kungl. Järnvägsstyrelsen förklarade sig villig åtaga sig uppdraget och underställde frågan härom Kungl. Maj:ts prövning. I skrivelse den 20 augusti 1926 bemyndigade Kungl. Maj:t järnvägsstyrelsen att med bolaget i likvidation träffa avtal angående trafikeringsringen av Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg genom Statens Järnvägars försorg från och med den 1 sept. tillsvidare, intill dess annorlunda förordades.

Med anledning av detta bemyndigande upprättades och utväxlades den 10 september 1926 mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen och bolaget i likvidation avtal angående Statens Järnvägars besörjande av driften å bolagsjärnvägen, vari bland annat bestämdes, att S. J. skulle ombesörja och förskottsvis bekosta de underhållsarbeten å banan, som S. J. funne vara nödortfeliget erforderliga för att banan måtte kunna i vederbörlig ordning trafikeras, samt att åt S. J. förbehölls rätt att i avseende på antalet tåg och beträffande tidtabeller å banan ordna på sätt S. J. funne lämpligt. Rörande transporter å banan bestämdes, att de för banan fastställda taxorna skulle tillämpas med rätt för S. J. att medgiva fraktnedsättningar, om därigenom ökad inkomst kunde förväntas.

I de kalkyler över bolagets inkomster och utgifter, som upprättats i samband med statsbanornas övertagande av driften, hade räknats med fortsatt sockerbetsodling — som ovan omförmälts hade sådan odling icke förekommit under år 1926. I avsikt att för lantbrukarna påpeka risken för järnvägsdriftens inställande i händelse av utebliven sockerbetsodling utsände likvidatorerna den 5 mars 1927 till inom järnvägens trafikområde boende sockerbetsodlare enträgen uppmaning att stödja banan genom att minst i samma utsträckning som förut fortsätta med betodling, i synnerhet sedan frågan härom blivit för åren 1927—1931 ordnad genom en av Kungl. Maj:t tillsatt särskild kommission. Oaktat denna vädjan stannade 1927 års betodling vid 282 tunnland, den minsta areal som ditills förekommit, och inkomsten av trafik av betor och betmassa vid 10 318 kronor, eller mindre än hälften av det kalkylerade.

Den förbättring av bolagets ställning, avtalet med S. J. beräknades medföra, uppnåddes icke. I särskilda poster utanordnade Riksgäldskontoret till likvidatorerna under år 1926 sammanlagt 28 803:08 kronor. Samtidigt med översändandet av den sista av dessa poster, 8 000:— kronor, uttalade Riksgäldskontoret sin förväntan att icke vidare därifrån medel skulle behöva begäras.

I likvidatorernas berättelse över verksamheten under år 1927 omförmäles, att till övervägande förekommit frågan om järnvägens framtid och möjligheterna att bilda ett nytt bolag för dess övertagande samt jämväl att dessa frågor diskuterats med representanter för S. J. Därvid vanns enighet om att någon ändring av rådande förhållanden icke lämpligen kunde tänkas förrän under år 1928, då först resultatet av ett helt års drift förelåg och då även bättre kunde bedömas, i vilken utsträckning sockerbetsodling var att räkna med för framtiden och således möjligheten för ett nytt bolags bildande bättre kunde överblickas.

Vid sammanträde den 2 juni 1928, vari deltog, förutom likvidatorerna och av dem tillkallade, trafikdirektör P. Kock, representanterna för S. J. byråchef G. Englund, distriktschef Hj. Åberg och banförvaltare Frank, diskuterades frågan, huru länge S. J. lämpligen borde ombesörja trafiken å bolagsjärnvägen. Härvid framhölls, att det för tillfället icke förelåg möjlighet att genom de gamla aktieägarna bilda nytt bolag, som vore villigt att övertaga järnvägen, samt att sockerbetsodlingen på grund av rådande låga priser ännu icke återupptagits i full utsträckning. Då dessutom M. Ö. J. hade trätt i likvidation

och utvecklingen av denna likvidation kunde tänkas inverka på slutliga ordnandet av V. S. B. J:s förhållanden, beslöts enhälligt att tillsvidare icke vidtaga åtgärder för ändring av den med Kungl. Järnvägsstyrelsen gällande överenskommelsen.

*T. Ö. J. övertager
driften.*

Under år 1929 inleddes underhandlingar med N. Ö. J., V. B. och M. Ö. J., vilka bildat en gemensam trafikförvaltning, om övertagande under några år framåt av driften av V. S. B. J. Den 18 mars 1930 undertecknades kontrakt mellan trafikförvaltningen och bolaget i likvidation, enligt vilken trafikförvaltningen skulle handhava trafikeringen av järnvägen från den dag de av Kungl. Maj:t den 27 mars 1929 utfärdade godssamtrafiksbestämmelserna skulle komma i tillämpning, t. o. m. den 31 december 1933. Därest uppsägning ej skedde 6 månader före kontraktstidens utgång, skulle kontraktet anses förlängt för ytterligare ett år i sänder. Uppstode under trafikeringstiden driftsförlust, skulle densamma delas lika mellan Riksgäldskontoret och trafikförvaltningen, dock med iakttagande därav, att om förlusten understeg 10 000 kr., förvaltningen skulle vidkännas 5 000 kr. och om förlusten överstege 20 000 kr., förvaltningen därav ej skulle vidkännas högre andel än 10 000 kr.

Sedermera förklarade sig trafikförvaltningen villig att övertaga trafikeringen redan fr. o. m. den 1 oktober 1930. Likvidatorerna antogo erbjudandet och underrättade härom Riksgäldsfullmäktige, vilka anmälde förhållandet till Kungl. Maj:t. I skrivelse till S. J. förordnade Kungl. Maj:t, att det S. J. lämnade bemyndigandet att uppehålla trafiken å V. S. B. J. skulle upphöra att gälla från den dag berörda kontrakt trädde i kraft.

Enligt § 1 i nämnda kontrakt ålåg det bolaget i likvidation att till trafikförvaltningen överlämna sin järnväg med rullande materiel och inventarier i trafikabelt, av vederbörande tillsynesmyndighet godkänt skick. För konstaterande av banans, rullande materielens och inventariernas tillstånd vid överlämnandet skulle hållas syn. Den föreskrivna synen förrättades den 7 november 1930, och konstaterades därvid en del bristfälligheter å banan med därtill hörande husbyggnader, inventarier och rullande materiel. Synmännen värderade skadan å inventarierna till 850 kr. och å rullande materielen till 25 473 kr., vilka belopp sedermera inbetalades till trafikförvaltningen. Beträffande bristfälligheter å bana och husbyggnader beslöts, att kostnaden för avhjälpande av dylika brister skulle fastställas vid avträdessyn.