
Kap. IV

Norra Östergötlands Järnvägsaktiebolags rekonstruktion 1933—1934

De för de svenska järnvägarna synnerligen goda åren i slutet av 1920-
talet förbyttes hastigt i sämre från och med året 1930. Detta blev också
fallet för N. Ö. J. Sålunda visade företagets inkomster för sagda år i
förhållande till det föregående en minskning av ej mindre än 218 911:83 kr.
I styrelseberättelsen för året meddelades, att orsakerna härtill voro flere:

N. Ö. J:s moratorium 1933.

"Sålunda", skrev styrelsen, "medförde den snöfattiga vintern 1929—30 en betydligt reducerad virkes- och massavedsavverkning med därav följande minskning i virkestransporterna å järnvägen. Den i mars utbrutna strejken vid vissa pappers- och trämassfabriker, vilken varade över två månader, medförde en fullständig stagnation vid Ljusfors pappersbruk med dess eljest betydande transporttillfällen samt inverkade även menligt på transporterna till och från Skärblacka. När strejken slutligen bilades och arbetet åter kunde igångsättas, började den ännu rådande depressionen inom såväl trämassa- som trävaruindustrien att göra sig allt mera märkbar och för bolaget kännbar. Härtill måste även läggas den inkomstminskning, som förorsakats bolaget dels genom den utav Kungl. Maj:t fastställda lägre taxan för de till den gemensamma förvaltningen anslutna järnvägsbolagen och dels de fraktnedsättningar, som framtvångats av bilkonkurrensen. Som av det ovan anförda framgår, har järnvägens dåliga årsresultat föränletts av en kombination av ogynnsamma omständigheter, vilken — det torde väl vara att hoppas — för framtiden icke skall återkomma."

Tyvärr blevo emellertid de följande åren ingalunda bättre för järnvägsbolaget. Sålunda måste man för år 1931 redovisa en ren förlust å rörelsen av 5 361:11 kr., vilken i styrelseberättelsen förklarades med att N. Ö. J. åtagit sig garanti för det i trafikförvaltningen ingående M. Ö. J:s driftskostnader mot uppbärande av inkomsterna. Till följd av den under driftsåret felslagna betskörden, som

endast utgjorde 40 % av den beräknade, samt på grund av genom kristiden uteblivna spannmålstransporter m. fl. oberäknliga faktorer hade ett driftsunderskott för M. Ö. J. uppstått av 44 648:44 kr., vilket måst gäldas av N. Ö. J. Järnvägsrörelsen hade givetvis även i övrigt ej varit tillfredsställande, då detta jämförelsevis mindre underskott kunnat förorsaka ren förlust i årsresultatet.

Året 1932 blev tyvärr ännu ogynnsammare för järnvägsföretaget och medförde en redovisad förlust å rörelsen av ej mindre än 153 827:66 kr. Vid styrelsens sammanträde den 21 november 1932 måste verkställande direktören anmäla, att medel fattades för utbetalning av november månads avlöning till personalen. Vikbolandsbanan hade emellertid lovat att försträcka sådana, om inteckningar i fastigheter, som icke ingingo i N. Ö. J:s lagfarter, ställdes som säkerhet, vilken åtgärd av styrelsen godkändes. I samband härmed beslutades även, att då N. Ö. J. häftade i skuld till T. Ö. J., men V. B. däremot hade fordran hos denna, man skulle överföra N. Ö. J:s andel i förrådet på detta företag, varigenom N. Ö. J:s skuld till T. Ö. J. minskades med motsvarande belopp.

Verkställande direktören anmälde vid samma sammanträde, att medel saknades till gäldande av såväl räntor som amorteringar å bolagets statslån och obligationslån samt å dess revers- och checkräkningslån, varför han hemställde, att styrelsen måtte hos Riksgäldskontoret, vederbörande banker och obligationsinnehavare begära moratorium intill den 31 december år 1933, och erhöll han styrelsens bemyndigande att vidtaga härför erforderliga åtgärder.

Bolagets skulder uppgingo i november 1932 till följande belopp:

	Återstående belopp
<i>Statslån</i> av år 1884 och 1886 à 4½ %.	
Ursprungligt belopp 500 000:— kr. Säkerhet: inteckning med första förmånsrätt i järnvägen Finspong—Norsholm	219 309:07
<i>Obligationslån</i> av år 1896 à 4½ %.	
Ursprungligt belopp 1 200 000:— kr. Säkerhet: inteckning med första förmånsrätt i järnvägen Pålsboda—Finspong samt inteckning näst efter statslånet i järnvägen Finspong—Norsholm . . .	235 000:—
Transport	454 309:07

Obligationslån av år 1911 à 5 0/0.

Ursprungligt belopp 2 000 000: — kr. Säkerhet: inteckning med första förmånsrätt i järnvägen Örebro—Pålsboda, inteckning med första förmånsrätt i järnvägen Kimstad—Norrköping, inteckning med första förmånsrätt i järnvägen Pålsboda—Finspong, i den mån denna icke tages i anspråk för 1896 års obligationslån, inteckning näst efter statslånet i Finspong—Norsholms järnväg, i den mån denna icke tages i anspråk för 1896 års obligationslån	1 297 000: —
<i>Checkräkning</i> i Östergötlands Enskilda Bank, Norrköping. Säkerhet: inteckning i Örebro—Pålsboda järnväg efter ovan nämnda inteckningar	249 724: 11
<i>Checkräkning</i> i Skandinaviska Kreditaktiebolaget, Norrköping. Säkerhet: inteckningar, som äro pantförskrivna för obligationslånen av åren 1896 och 1911, i den mån desamma icke tagas i anspråk för gäldande av dessa lån	349 866: 94
<i>Reverslån</i> i Östergötlands Enskilda Bank, Finspong. Säkerhet: inteckning i järnvägen Pålsboda—Finspong efter ovan nämnda inteckningar	300 000: —
Summa kronor 2 650 900: 12	

För fullgörande av det honom lämnade uppdraget kallade verkställande direktören fordringsägarna till ett enskilt sammanträde i Norrköping tisdagen den 17 januari 1933. Till detta sammanträde tillstädeskommo

från *Järnvägsbolagets styrelse*: landssekreterare V. E. von der Lancken, dåvarande rådmannen, sedermera borgmästaren C. J. Reventberg, verkställande direktören major Eric M. Lindgren, trafikchef Carl Carlsson och f. riksdagsman Karl Andersson, Eliantorp;

från *Östergötlands Enskilda Bank*: överste John Ekelund och bankdirektör Einar Beskow;

från *Skandinaviska Kredit Aktiebolaget*: bankdirektör Leon. Klingbom;

från *Livförsäkrings Aktiebolaget Thule* och *Försäkrings Aktiebolaget Freja*: jur. kand. M. Pontin;

från Gefle—Dala Järnvägs Änke- och Pupillkassa, Understödsförening, och Gefle—Dala Järnvägs Pensionskassa, Understödsförening: kamrerare Bror Wennerdahl;

från Statens Järnvägars Pensionsfond: trafikinspektör K. E. Martien;

från Enskilda Järnvägarnas Försäkringsanstalt mot olycksfall: direktör M. M. Friberg.

Därjämte voro en hel del *obligationsinnehavare* representerade genom fullmakter.

Vid sammanträdet, som öppnades av bolagsstyrelsens vice ordförande herr Reventberg och sedermera avhölls under ordförandeskap av herr von der Lancken, föredrogs en av trafikchef Carlsson och baningenjör Laurell uppgjord "beräkning av det realisationsvärde, som bör kunna erhållas ur Norra Östergötlands Järnvägsaktiebolag tillhörande järnvägar, i händelse järnvägsdriften nedlägges och bananläggningen med rullande materiel och inventarier realiserar". (I denna beräkning var ej upptaget något värde för i banvallen ingående jordområden.)

1. Linjen Örebro—Pålsboda	176 400: —
2. „ Pålsboda—Finspong	509 000: —
3. „ Finspong—Norsholm	173 500: —
4. „ Kimstad—Norrköping	186 100: —
Inventarier	1 500: —
Fastigheter som ej ingå i järnvägsfastigheten	118 500: —
Aktier och diverse	16 500: —

Summa kronor 1 181 500: —

Trafikchef Carlsson hade även uppgjort en kalkyl över bolagets beräknade inkomster och utgifter för år 1933, vilken visade ett mycket nedslående resultat, varför han ansåg, att bolaget måste söka få till stånd en sådan uppgörelse med sina borgenärer, att en betydande del av bolagets skuldsomma avskreves.

"Huru stor denna avskrivning skall bli", så avslutade herr Carlsson sin utredning, "torde icke nu med någon grad av tillförlitlighet kunna avgöras, utan måste bli beroende på huru utvecklingen av bolagets trafik under år 1933 kommer att gestalta sig, samtidigt som bolaget måste sträva efter att få sina driftkostnader än ytterligare minska. Om bolaget genom ytterligare reduceringar av driftkostnaderna kan få dessa ned till c:a 1 050 000: — kr. samtidigt som inkomsterna ökas, så att de icke understiga 1932 års inkomster, synes bolaget bli i stånd

att kunna förränta ungefär hälften av den skuldsomma, som nu åvilar bolaget, eller i runt tal 1 500 000: —. En avskrivning av ungefär halva skuldbeloppet synes emellertid ofrånkomlig.”

Major Lindgren, som ej såg fullt lika pessimistiskt på den inträdda situationen, lämnade en skriftlig redogörelse över järnvägsbolagets uppkomst och utveckling samt över företagets ekonomi. Han redogjorde vidare för de åtgärder man redan företagit i besparingssyfte och vad man tänkte sig att i sådant avseende ytterligare kunna åstadkomma. Skrivelsen avslutades sålunda:

”Som av det ovanstående framgår, är det för bolaget icke möjligt att under nuvarande lågkonjunktur förränta och amortera sina skulder. Skall således bolaget kunna fortsätta sin verksamhet utan ett ackordsförfarande, som för en del av fordringsägarna innebär en definitiv förlust av vissa delar av deras fordringar, är det absolut nödvändigt, att det begärda moratoriet nu beviljas. Bolaget har ju tidigare varit ett gott företag och till och med kunnat lämna sina aktieägare en förhållandevis hög utdelning. Om normala konjunkturer återvända, varom styrelsen givetvis icke vågar profetera något, är det ingalunda uteslutet, att bolaget kan återfå en sådan ställning, att detsamma förmår fullgöra sina förbindelser till sina fordringsägare.

Styrelsen vågar därför hoppas, att fordringsägarna vilja medgiva det av styrelsen begärda moratoriet.”

Efter någon diskussion beslutades också enhälligt, att *dels* bevilja det begärda moratoriet för 1896 och 1911 års obligationslån för tiden högst intill 1933 års utgång, *dels* ock utse ett förtroenderåd på tre personer med uppdrag att följa bolagets förvaltning och undersöka de olika åtgärder, som kunde tänkas lämpliga i gemensamt intresse för ett säkerställande av obligationerna.

Utseende av ett obligationsinnehavarnas förtroenderåd.

Samma anstånd medgavs även sedermera av vederbörande beträffande bolagets statslån och banklånen.

Till ledamöter av förtroenderådet valdes överste John Ekelund (sammankallande), Norrköping, trafikchef John Johnson, Eskilstuna, samt jur. kand. M. Pontin, Stockholm.

Vidare uppdrogs åt bolagets styrelse att å obligationsinnehavarnas vägnar hos riksgäldssekreterare John Axel Hägglund hemställa, att han ville delta i förtroenderådets utredningsarbete.

Järnvägsbolagets ledning hade redan tidigare inlett underhandlingar i besparingssyfte med bolagets anställda, vilka underhandlingar resulterat i att lönerna för linjepersonalen nedsatts med 10 % och för kontorspersonalen med 15 %. Förvaltningspersonalen hade fått vidkännas ännu högre nedskärningar av sina förmåner. Då det emellertid ansågs nödvändigt att undersöka, om ej ytterligare besparingar kunde göras, anhöll förtroenderådet, att styrelsen ville

Besparingsåtgärder.

låta verkställa en sådan undersökning genom byråchefen hos Kungl. Järnvägsstyrelsen J. E. Lindblad. Dennes utredning låg färdig i maj 1933 men föranledde ej några vidare åtgärder, utan man beslutade då att tills vidare se tiden an.

Pensioner.

En utgift, som emellertid särskilt tyngde bolagets utgiftsstat, var den för pensioner.

Då de enskilda järnvägarnas pensionskassa bildades år 1888, hade förfrågan framställts även till de båda järnvägsbolagen Pålsboda—Finspong och Finspong—Norsholm, om de ej ville ingå i kassan för sin personal, vartill bolagen dock då svarade nej. Man ordnade själv pensionsfrågan, och medel avsattes varje år till en pensionskassa. Under årens lopp blev emellertid denna pensionsfråga ofta ventilerad mellan ledningen och personalen men den fick ej sin lösning förr än år 1912. Den personal, som därtill var berättigad på grund av sin ålder, inlöstes då i Sveriges Enskilda Järnvägars Pensionskassa för kr. 44 543: —, vilket belopp togs ur järnvägens pensionsfond, som härigenom minskades till 118 064: — kr. Detta återstående belopp beräknades skola räcka för pensionering av den äldre personal, som ej kunde vinna inträde i pensionskassan. Men denna beräkning hade ej hållit streck, och under år 1933 skulle kassans kontanta medel vara slut. Kassan hade dock en fordran hos järnvägsbolaget på 40 000: — kr. Bristen måste givetvis täckas medelst trafikmedel, och det beräknades att härför skulle erfordras c:a 20 000: — kr. per år, oberäknat den pension på 10 500: — kr., som enligt bolagsstämmobeslut år 1928 skulle utgå till verkställande direktören vid dennes avgång från tjänsten den 1 juli 1933.

Dessa utgifter skulle, som sagt, i hög grad tynga bolagets budget, men de voro givetvis ofrånkomliga.

*Förslag till N. Ö. J:s
rekonstruktion.*

Såväl inom förtroenderådet som inom järnvägens förvaltning diskuterades i första hand frågan om hur man skulle söka ordna med företagets rekonstruktion. Under år 1932 hade flera järnvägsföretag i vårt land råkat i ekonomiska svårigheter, och Kungl. Maj:t hade, för att utröna möjligheterna att genom sammanslagning av vissa banor till större enheter eller på annat sätt kunna sanera dessa företag, tillsatt sakkunniga. Dessa, som benämndes "1932 års järnvägsekonomiutredning", utgjordes av landshövdingen i Stockholms län Nils Edén, ordförande, verkställande direktören hos Stockholm—Roslagens Järnvägs Aktiebolag Åke Nerell samt t. f. distriktschefen vid Statens Järnvägar A. Pålsson. Dessa sakkunniga hade till överläggning upptagit frågan om en fusion

mellan Östergötlands Smalspåriga Järnvägar och Norsholm—Västervik—Hultsfreds Järnvägar och önskade för detta ändamål att en rekonstruktionsplan för N. Ö. J. snarast skulle utarbetas. Trafikchef Carlsson framlade med anledning härav i maj 1933 ett av honom utarbetat preliminärt förslag till sådan rekonstruktion. Enligt detsamma borde 1911 års obligationslån nedskrivas till 25 % av sitt värde samt bankernas fordringar helt avskrivas. Att detta förslag mötte kritik både hos förtroenderådet och bankerna, var ju ej att undra på. De statliga myndigheterna ställde sig däremot ganska förstående till detsamma.

På grund av den mot förslaget framställda kritiken ägde ett flertal överläggningar rum mellan de intresserade parterna, och man sammanträffade slutligen den 24 juli 1933 inför 1932 års järnvägsekonomiutredning för att söka att få enighet i frågan. Vid detta sammanträde meddelade herr Carlsson, att det högsta belopp, som styrelsen vågade beräkna kunna inflyta som årligt driftöverskott, vore 140 000: — kr., och det var endast med stor tvekan man räknade med denna summa. Utgående från densamma framlade Järnvägsekonomiutredningen följande

”P. M.

med

Förslag till rekonstruktion av Norra Östergötlands Järnvägs A/B.

Planen grundar sig på den förutsättningen, att man för framtiden skall kunna räkna med ett årligt driftöverskott av 140 000: — kr.

Med utgångspunkt från detta belopp föreslås följande ändringar beträffande järnvägsbolagets skulder och för dessa gällande villkor.

I. De första fyra åren.

1. Det nuvarande statslånet (ursprungligt belopp 500 000: — kr.) å c:a 200 000: — kr. (inklusive anståndsränta) omskrives till nytt lån, löpande med 5 % annuitet (varav $4\frac{1}{2}$ % ränta). Årlig utgift c:a Kr. 10 000: —
2. 1896 års obligationslån (ursprungligt belopp 1 200 000: —) varav nu återstår 235 000: — kr. och 4 års annuitet utbetalas planmässigt, årlig utgift c:a... „ 65 000: —
3. Å 1911 års obligationslån (ursprungligt belopp 2 000 000: — kr.), varav nu återstår 1 297 000: — kr., nedsättes räntefoten till 4 % och erlägges ingen amortering. Årlig utgift c:a „ 52 000: —
4. Å sina fordringar, c:a 900 000: — kr., medgiva bankerna räntefrihet „ —: —

Summa årliga utgifter Kr. 127 000: —

vartill komma c:a 15 000: — kr. för vissa andra i vinst- och förlusträkningen förekommande utgifter.

Det förutsättes vidare, att under innevarande år (1933) eller därförut upplupna men ej erlagda räntor efterskänkas, utom i vad avser 1896 års lån, för vilket bankerna — om så anses erforderligt — åtaga sig ansvar.

II. Efter fyra år (alltså från och med 1938).

1. Statslånet som ovan, årlig utgift c:a	Kr. 10 000:—
2. 1896 års obligationslån, slutbetalat	„ —:—
3. 1911 års obligationslån omlägges efter 4 % räntefot och till en amorterings- tid av c:a 27 år, varigenom annuiteten nedbringas till c:a	„ 80 000:—
4. Bankernas fordringar nedskrivs till 200 000:— kr. (c:a 20 %) att för- räntas efter 4 % och amorteras inom 20 år. Annuitet c:a	„ 15 000:—
Summa årliga utgifter Kr. 105 000:—	

Beträffande bolagets eget kapital föreslås

1. Att Norrköpings stad erhåller 5 % preferensaktier för det belopp av 200 000:— kr., som staden måste tillhandahålla bolaget för att detta skall kunna förvärva M. Ö. J. (eventuellt kan beloppet också tänkas tillskjutet i form av lån).
2. Att bankerna erhålla stamaktier med bästa förmånsrätt för skillnaden mellan sina nuvarande fordringar och dessas nedskrivna belopp eller alltså för ett sammanlagt belopp av c:a 700 000:— kr., samt
3. Att det nuvarande stamaktiekapitalet 1 872 000:— kr. nedskrivs till lämpligt belopp med sämre rätt än i punkt 2 berörda aktier.”

De vid sammanträdet närvarande representanterna för järnvägsbolaget och fordringsägarna — bankerna och obligationsinnehavarna — ansågo sig kunna förorda detta förslag och skulle diskutera detsamma med intressenterna. Riksgäldskontoret meddelade också i skrivelse till järnvägsbolaget,

”att därest samtliga i frågan intresserade lämna sin medverkan till förslagets genomförande och förutsatt att inköp av M. Ö. J. kommer till stånd, allt i överensstämmelse med skrivelsens innehåll, fullmäktige i Riksgäldskontoret äro beredda att tillstyrka av Eder hos Kungl. Maj:t gjord framställning om avlåtande av proposition till 1934 års riksdag angående reglering av bolagets skuldförhållanden till staten i enlighet med sagda förslag”.

Bankerna meddelade bolaget, att man önskade följande ändringar i de föreslagna villkoren till rekonstruktionsplanen:

”att när räntebetalningarna återupptagas å det lån de skulle lämna å 200 000:— kr. eller den 1/1 1938, räntan kommer att utgå efter 5 %,

att räntan å de tecknade preferensaktierna likaledes bestämmes till 5 %, samt

att det gamla aktiekapitalet nedskrivs och att överenskommelse träffas om preferensaktiernas rösträtt i bolaget.”

Det sistnämnda villkoret var ett av de viktigaste, enär bankerna ansågo, att om deras fordringar skulle utbytas mot ett så stort belopp preferensaktier, borde de icke blott bliva representerade inom företagets styrelse utan även där erhålla bestämmanderätten.

Norrköpings stad, som tillfrågats om dess inställning till den ifrågasatta medverkan till rekonstruktionen, svarade, att då den för svars avlämnande utsatta

tiden varit så kort, att definitivt svar ej kunde lämnas, hade presidierna inom stadsfullmäktige och drätselkammaren sammanträtt och gjort följande uttalande:

”Vid sammanträde, som den 3 augusti 1933 hållits mellan ledande kommunalmän i Norrköping för dryftande av den ståndpunkt, som Norrköpings stad borde intaga med anledning av den nuvarande ekonomiska situationen vid Norra Östergötlands Järnväg, hava de vid sammanträdet närvarande enat sig om att uttala, att de för sin del funno det med stadens intressen i nämnda järnväg förenligt att från stadens sida vidtages en stödåtgärd, som kunde möjliggöra en ifrågasatt rekonstruktion av Norra Östergötlands Järnvägsaktiebolag, samt att nämnda åtgärd lämpligen borde givas formen av ett åt bolaget av Norrköpings stad lämnat lån å 200 000: — kronor med uttryckligt villkor, att staden till säkerhet för detta lån erhöles in-teckningar i järnvägen, liggande mellan 200 000: — och 400 000: — kronor av de in-teckningar, som för närvarande i Riksgäldskontoret ligga som säkerhet för järnvägsbolagets statslån, för närvarande utgörande c:a 200 000: — kronor, ävensom att de hypotek, som genom amorte-ringarna å statslånet frigöras från Riksgäldskontoret, automatiskt skola tillfalla staden som säkerhet för dess lån.

Möjligheten för genomförande av här angivna stödaktion är dock för närvarande närmast beroende på vad stadens drätselkammare och stadsfullmäktiges beredningsutskott kunna komma att besluta i förevarande spörsmål.”

Det uppställda villkoret för stadens deltagande i stödet åt N. Ö. J. eller att staden skulle erhålla de ovannämnda in-teckningarna som säkerhet för åt bolaget lämnat lån blev föremål för långa överläggningar, och då enighet härom ej kunde nås, blev detta villkor slutligen den sten, som stjälp-te den med så mycket arbete uppbyggda rekonstruktionsplanen.

Anledningen till att tvistighet kunde uppkomma rörande denna in-teckning var följande.

Då Riksgäldskontoret på sin tid beviljade bolaget lån å 500 000: — kronor, lämnades som säkerhet för detsamma in-teckningar med första förmånsrätt i järnvägen Finspong—Norsholm å samma belopp. Å denna skuld återstod vid slutet av år 1933, inklusive anstånds-ränta, 205 066: 44 kronor. In-teckningarna mellan 500 000: — kronor och 1 200 000: — kronor hade lämnats som säkerhet för 1911 års obligationslån.

Genom 1912 års lag rörande s. k. ägarehypotek bestämdes bland annat, att om vid fastighets exekutiva försäljning eller vid fastighetsägarens konkurs in-teckning är belånad till lägre belopp än det nominella, överskottet tillfaller fastighetsägaren respektive hans konkursbo. Järnvägsbolaget ansåg sig emellertid med hänsyn till obligationskontraktets innebörd icke kunna godtyckligt disponera över ägarehypoteket, vilket Norrköpings stad fordrade som säkerhet, i händelse staden skulle med lån eller på annat sätt lämna bolaget sitt stöd, med

mindre än att de pantförvaltande bankerna och obligationsinnehavarna därtill lämnade sitt samtycke. Detta erhöles dock icke, enär några av de större obligationsinnehavarna av principiella skäl bestämt satte sig däremot.

Ett flertal sammanträden höllos för att uppnå enighet rörande detta villkor. Norrköpings stad ställde visserligen i utsikt, att man skulle nöja sig med endast 100 000: — kr. av de ifrågavarande in-teckningarna, om säkerhet för resten av stödbeloppet lämnades i in-teckningar i M. Ö. J., men enighet kunde i alla hän-delser ej åvägabringas, och vid ett sammanträde inför 1932 års järnvägsekonomi-utredning den 15 september 1933 avslutade ordföranden, landshövding Edén, förhandlingarna med följande anförande:

Utredningsmännen komme nu närmast att tillskriva parterna för att få frå-gans läge definitivt konstaterat, eventuellt komme samtidigt att göras en officiell hänvändelse till stadsfullmäktige i Norrköping angående möjligheten att komma förbi det från stadens sida hittills uppställda villkoret. Därest på detta sätt bekräftelse vunnes, att meningsskiljaktigheterna beträffande det framlagda re-konstruktionsförslaget kvarstode, skulle utredningsmännen för sin uppdragsgi-vare anmäla, att förhandlingarna strandat och att utredningsmännen på grund härav jämväl såge sig förhindrade att tills vidare handlägga frågan angående N. Ö. J:s förvärv av M. Ö. J. och om åstadkommande av en fusion av Östgöta- och Västerviksbanorna, vilka frågor för sin lösning vore beroende av att N. Ö. J. blivit rekonstruerat.

I enlighet med detta uttalande sände Järnvägsekonomiutredningen den 14 oktober 1933 en skrivelse till samtliga intresserade parter, i vilken framhölls, att meningsskiljaktigheter rörande rekonstruktionsplanen icke föreläge i annat hänseende än beträffande den punkt, som avsåg Norrköpings stads medverkan, varför man riktade en varm vädjan till parterna att jämväl i denna punkt söka att uppnå enighet. På skrivelsen begärdes svar före den 15 november 1933.

Sådana svar ingingo inom föreskriven tid från Norrköpings stad, Järnvägs-bolagets styrelse, de fordringsägande bankerna samt obligationsinnehavarnas förtroenderåd, som, innan svar lämnades, varit i samråd med representanter för de större obligationsinnehavarna. Genom de inlämnade svaren måste utred-ningsmännen emellertid konstatera, att enighet mellan parterna icke kunnat ernås, enär Norrköpings stad icke avstode från den fordrade säkerheten av in-teckningar intill 100 000: — kr. i det s. k. ägarehypoteket och de större obliga-

tionsinnehavarna å sin sida icke tilläto att någon del av detta pantförskreves till staden. Ytterligare svårigheter hade även tillkommit genom att staden ännu icke kunnat taga slutgiltig ställning till rekonstruktionsförslaget i övrigt och att obligationsinnehavarna genom förtroenderådet givit till känna, att de för sin medverkan till förslagets genomförande även fordrade att erhålla "för dem betryggande inflytande i bolagets skötsel och ledning".

På grund härav meddelade utredningsmännen i skrivelse den 15 december 1933 till de intresserade parterna, att de med beklagande måste konstatera, att deras bemödanden att sammanföra parterna i den föreliggande frågan till en uppgörelse icke vidare kunde fullföljas, varför de till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet komme att anmäla, att förhandlingarna om en frivillig rekonstruktion av järnvägsbolaget icke lett till positivt resultat, samt att de icke kunde framlägga något förslag till statens medverkan för sådan rekonstruktion.

Situationen blev genom detta resultat av förhandlingarna i hög grad tillspetsad, och då förtroenderådet, under den tid ärendet behandlades av Järnvägs-ekonomiutredningen, haft ingående överläggningar såväl med representanter för de bägge fordringsägande bankerna som med de större obligationsinnehavarna och därvid kommit till den bestämda uppfattningen, att en uppgörelse i frågan var utesluten, för så vitt Norrköpings stad ej avstod från sin fordran på säkerhet i ägarehypoteket, såg man ingen annan möjlighet till frågans lösning än att fordringsägarna finge utse en ny styrelse för järnvägsbolaget, vilken möjligen skulle kunna framlägga ett annat rekonstruktionsförslag. Man ansåg sig ha så mycket större anledning att gå denna väg, som man genom att — åtminstone för något år — sköta rörelsen skulle kunna erhålla bättre överblick över den verkliga ställningen och företagets utsikter för framtiden. På grund härav beslutade representanter för Försäkrings A/B Freja, Livförsäkrings A/B Thule, Gefle—Dala Järnvägs Pensionskassa, Gefle—Dala Järnvägs Änke- och Pupillkassa, Oxelösund—Flen—Westmanlands Järnvägs A/B:s Pensionskassa Understödsförening, Skandinaviska Kredit A/B och Östergötlands Enskilda Bank A/B den 22 december 1933 att till N. Ö. J:s styrelse avlåta en skrivelse i ärendet, vilken skrivelse hade följande lydelse:

"Sedan det numera visat sig, att det rekonstruktionsförslag, som järnvägsbolagets styrelse tillställt fordringsägarna, icke gått att genomföra, torde det för järnvägsbolaget, då det under

Åtgärder med anledning av att rekonstruktionsförslaget ej kunde genomföras.

år 1933 gällande moratoriet utlöper, icke återstå annat än att antingen begära sig i konkurs eller upptaga förhandlingar med fordringsägarna om fortsatt moratorium. Undertecknade försäkringsbolag och pensionskassor, vilka representera några av de större obligationsinnehavarna, samt undertecknade banker såsom fordringsägare äro för sin del eventuellt villiga att bevilja järnvägsbolaget fortsatt moratorium under förslagsvis ytterligare sex månader. Sådant moratorium bör dock sökas vid ett nytt sammanträde med fordringsägarna, vilket möte lämpligen hålles i Stockholm och till vilket järnvägens styrelse enligt vår mening snarast bör utfärda kallelse.

Det torde vara otvivelaktigt, att så länge bolaget ej kan uppfylla sina betalningsförpliktelser utan måste begära moratorium från fordringsägarnas sida för att kunna fortsätta sin rörelse, man har rätt att anse, att rörelsen bedrives för fordringsägarnas räkning och ej för aktieägarnas. Under sådana förhållanden borde de nuvarande aktieägarna enligt vår mening bereda fordringsägarna tillfälle att i järnvägsbolagets styrelse insätta representanter samt utse revisorer. Frågan är därför, om ej extra bolagsstämma omedelbart bör utlysas och för nytt styrelseval erforderliga fullmakter ställas till fordringsägarnas förfogande. Därigenom skulle det av fordringsägarna tillsatta förtroenderådet kunna upphöra, samtidigt som den nya styrelsen skulle ha större möjligheter att på nytt upptaga förhandlingar om eventuell rekonstruktion av järnvägen.

Vi vore tacksamma, om styrelsen vid sammanträdet ville lämna fordringsägarna en så noggrann redogörelse som möjligt över resultatet av innevarande års rörelse å såväl N. Ö. J:s som M. Ö. J:s järnvägar, varjämte fordringsägarna borde delgivas resultatet av de värderingar av bolagets tillgångar, som företagits under året, och de kalkyler, som eventuellt finnas uppgjorda för nästa års drift."

Denna skrivelse behandlades å N. Ö. J:s styrelsesammanträde den 28 december 1933, vid vilket även förelåg en skrivelse från Riksgäldskontoret, i vilken erinrades om att det bolaget beviljade moratoriet utginge den 31 december 1933 och att å statslånet var förfallet ett belopp av 25 000: — kr. jämte överränta därå från årets början, och anhöll Riksgäldskontoret att vid moratorietidens utgång få emotse de förfallna beloppen.

Vid styrelsesammanträdet meddelade ordföranden, rådmän Reventberg — excellensen Trolle hade vid 1933 års bolagsstämma lämnat styrelsen —, att förda underhandlingar med en del fordringsägare om eventuellt ackord icke lett till resultat, varför styrelsen nu ej hade annat att göra än att kalla fordringsägarna till sammanträde, vilket utsattes att hållas i Stockholm den 8 januari 1934.

Till detta sammanträde tillstädeskommo representanter för Riksgäldskontoret, N. Ö. J:s styrelse, Skandinaviska Kredit A/B, Östergötlands Enskilda Bank A/B, Försäkrings Aktiebolagen Freja och Thule, Oxelösund—Flen—Westmanlands Järnvägs A/B:s Pensionskassa Understödsförening, Enskilda Järnvägarnas Försäkringsanstalt mot olycksfall, Kungl. Järnvägsstyrelsen, Uppsala Sparbank, Sparbanken i Hälsingborg, Gefle—Dala Järnvägs Änke- och Pupillkassa och Gefle—Dala Järnvägs Pensionskassa m. fl.

Sammanträde med obligationsinnehavarna för förlängt moratorium.

Representerade voro 78 % av 1896 och 72 % av 1911 års obligationer.

Sedan trafikchef Carlsson redogjort för ställningen och utsikterna för den närmaste framtiden, beslutades utan meningsskiljaktighet att bevilja bolaget förlängt moratorium tillsvidare till den 30 juni 1934 under villkor:

att extra bolagsstämma inkallades så snart som möjligt,

att nuvarande styrelseledamöter vid denna stämma ställde sina platser till stäm-
mans förfogande,

att innehavarna av aktiemajoriteten i bolaget utsåge sju styrelseledamöter, av
vilka fyra skulle bestämmas av de större fordringsägarna, samt

att under tiden från och med den 1 januari 1934 till och med moratorietidens
utgång räntebetalningar eller andra utgifter än som oundgängligen erfordra-
des för järnvägens drift, icke verkställdes.

I beslutet deltog icke ombuden för Riksgäldskontoret och Kungl. Järnvägs-
styrelsen. Riksgäldskontoret meddelade emellertid sedermera, att kontoret den
12 januari 1934 beviljat moratorium för bolaget, men endast till den 15 mars
1934. Avsikten med denna begränsning av moratorietiden var den, att man ville
söka att få fram ett nytt rekonstruktionsförslag för N. Ö. J. och M. Ö. J. i
sådan tid, att proposition kunde framläggas för 1934 års riksdag angående dels
omläggning av statslånet till N. Ö. J., dels ock ett nytt statslån till M. Ö. J.
för denna järnvägs istandsättande, vartill ansågs erfordras 340 000: — kr. Riks-
gäldskontoret framhöll samtidigt, att då den ordinarie propositionstiden utginge
i mitten av mars, vore det önskvärt att det nya rekonstruktionsförslaget föreläge
klart redan före februari månads utgång.

Extra bolagsstämma utlystes till den 23 januari 1934. Vid densamma voro
6 873 st. aktier representerade, av vilka 3 042 st. tillhörde Vikbolandsbanan,
1 890 st. A/B Vikno och 1 874 st. A/B Novik, båda dotterbolag till V. B. Norrkö-
pings stads aktier voro däremot ej representerade.

*Extra bolagsstämma
och val av ny sty-
relse för N. Ö. J.*

Till ledamöter av den nya styrelsen för bolaget valdes överste John Ekelund,
Norrköping, bankdirektör Einar Beskow, Linköping, direktör Albin Andersson,
Linköping, trafikchef John Johnson, Eskilstuna, f. riksdagsman Karl Andersson,
Eliantorp, och trafikchef Carl Carlsson, Norrköping. Vid årets ordinarie bo-
lagsstämma utökades styrelsen med ännu en ledamot, bankdirektör S. Rydin,
Stockholm. Statens representant, landssekreterare V. E. von der Lancken, kvar-
stod givetvis i den nya styrelsen.

Sedan registrering av denna i laga ordning meddelats av Kungl. Patent- och Registreringsverket, började styrelsen sitt arbete, vilket främst inriktades på att snarast möjligt få fram ett nytt rekonstruktionsförslag. Härvid måste man särskilt taga hänsyn till tvenne omständigheter, nämligen dels att något stöd från Norrköpings stads sida ej var att påräkna och dels att i rekonstruktionsplanen även måste ingå sanering av M. Ö. J.

Som i ett föregående kapitel närmare berättats, ägdes de skilda till M. Ö. J. hörande banorna efter bolagets konkurs och exekutiv försäljning av dess järnvägar av de olika inteckningsinnehavarna, och driften å järnvägen uppehölls av N. Ö. J. Inteckningsinnehavarna hade träffat avtal med N. Ö. J. att överlåta sina andelar till detta företag eller ett dess dotterbolag, som eventuellt skulle komma att bildas för ett sammanförande av de till M. Ö. J. hörande olika banlinjerna till ett järnvägsföretag. En rekonstruktion av N. Ö. J. utan statens medverkan var knappast tänkbar, och staten fordrade för sådan medverkan, att N. Ö. J. övertog hela ansvaret för M. Ö. J. Om så ej skedde, fanns knappast någon utsikt att uppehålla driften å M. Ö. J., varför man stod inför risken att eventuellt bli nödsakad att nedlägga denna, riva upp banan och realisera tillgångarna. Styrelsen för Östgötabanken, som genom sitt ingripande tagit ansvaret för N. Ö. J., ville under inga förhållanden vara med om att något sådant skulle inträffa, vilket skulle medföra svårigheter i ekonomiskt avseende för stora områden i västra Östergötland, en uppfattning som också helt delades av N. Ö. J:s nya styrelse. Man inkopplade därför M. Ö. J. i det nya rekonstruktionsförslaget och förutsatte ett intimt samarbete mellan de bägge järnvägsföretagen.

För ordnande av denna angelägenhet tänkte man sig att bilda ett nytt bolag, som för en köpesumma av 500 000: — kr. skulle övertaga samtliga Mellersta Östergötlands Järnvägar i enlighet med de grunder, som fastställdes i köpeanbudet av den 18 augusti 1932. Det nya bolagets aktiekapital skulle bli 150 000: — kr., som helt skulle övertagas och likvideras av N. Ö. J. Övriga erforderliga 350 000: — kr. skulle anskaffas genom upptagande av dels ett lån å 300 000: — kr., för vilket utlovats borgen av samtliga de kommuner, som genomlöptes av banorna, samt av Mellersta Sveriges Sockerfabriks Aktiebolag, dels ock ett lån å 50 000: — kr., som skulle tillhandahållas av Östergötlands Enskilda Bank A/B mot säkerhet av aktier i med järnvägen samarbetande trafikföretag samt borgen av N. Ö. J.

För M. Ö. J:s istandsättande och modernisering beräknades åtgå ett belopp av 340 000: — kr. i enlighet med en den 7 maj 1932 gjord teknisk-ekonomisk utredning av riksgäldssekreterare J. Häggglund, byråchef S. Norrman och trafikchef C. Svensson. Denna utredning omfattade följande arbeten:

Utbyte av räls (14 kg/m mot 17 kg/m) å linjen Linköping—

Vadstena jämte spårväxlar å övriga bandelar	Kr. 125 000: —
Ljussignaler vid vägar och stationer	„ 8 000: —
Komplettering av telefonledning till dubbelledning jämte matareledning	„ 5 000: —
Utbyte av motorer å elektrisk rullande materiel m. m.	„ 105 000: —
Anskaffande av motorvagn	„ 55 000: —
„ „ lokomotor	„ 10 000: —
„ „ motordressiner och gruslastningsapparat	„ 10 000: —
„ „ bilmateriel för godsutkörning	„ 22 000: —
Summa Kr. 340 000: —	

Detta belopp räknade man med att erhålla som lån av staten mot säkerhet av inteckningar i järnvägen.

N. Ö. J. skulle likvidera aktierna — 150 000: — kr. — i M. Ö. J. dels med 50 000: — kr. av egna medel, som kunde tagas av 1933 års driftsöverskott, dels genom upptagande av ett lån å 100 000: — kr., för vilket kunde ställas säkerhet genom inteckningar i vissa fastigheter i Finspong och en fastighet i Pålsboda, vilka icke ingingo i järnvägsfarten.

Efter överläggningar rörande rekonstruktionsplanerna med vederbörande statsmyndigheter, 1932 års järnvägsekonomiutredning, bankerna och de större obligationsinnehavarna kunde styrelsen den 5 februari 1934 till samtliga obligationsinnehavare utsända ett rekonstruktionsförslag med begäran om svar före den 20 i samma månad, huruvida detsamma av dem godkändes.

I detta förslag redogjordes för styrelsens planer rörande förvärv av M. Ö. J. samt föreslogs en rekonstruktion på följande grunder:

1. Alla intill den ³¹/₁₂ 1933 förfallna räntor å bolagets statslån, obligationslånen av år 1896 (med visst undantag) och av år 1911 samt å bolagets lån hos Skandinaviska Kredit A/B och hos Östergötlands Enskilda Bank A/B skulle efterskänkas.

2. Statslånet skulle omskrivas till ett nytt lån per den 1/1 1934 å 205 066: 44 kr. löpande med 4 $\frac{1}{2}$ % ränta och 1/2 % amortering. I summan ingick anstånds-ränta, varemot 1932 och 1933 års räntor skulle efterskänkas.
3. Obligationslånet av år 1896 — 235 000: — kr. — skulle förlöpa planmässigt med efterskänkande av räntor för 1 $\frac{1}{4}$ år. Lånet beräknades bliva slutamor-terat den 31/12 1937.
4. Obligationslånet av år 1911 — 1 297 000: — kr. — skulle konverteras till nytt lån, löpande med 4 % ränta från den 1/1 1934 till den 31/12 1937 samt därefter med 4 $\frac{1}{2}$ %. Amortering skulle ej äga rum förrän från och med år 1938. Räntefrihet å lånet skulle beviljas för 1 $\frac{1}{4}$ år. Lånet beräknades bliva slutamorterat år 1964.
5. Skulderna till Östergötlands Enskilda Bank A/B och till Skandinaviska Kredit A/B, som den 31/12 1933 utgjorde c:a 965 000: — kr., skulle konverteras till 900 000: — kr. preferensaktier med företrädesrätt framför stamaktierna till kapital och högst 5 % ackumulativ ränta ur bolagets vinst från och med år 1934. Av detta belopp skulle Östergötlands Enskilda Bank A/B teckna 550 000: — kr. och Skandinaviska Kredit A/B 350 000: — kr. Beloppet 65 000: — kr. skulle av bankerna efterskänkas.
6. Bolagets nuvarande aktiekapital skulle nedsättas med erforderligt belopp, vilket skulle användas till nedskrivning av bolagets tillgångar.

Järnvägsbolagets styrelse framhöll i sin skrivelse till obligationsinnehavarna, att för så vitt rekonstruktionsförslaget ej av dem skulle godtagas, en konkurs skulle bli den oundvikliga följden. Detta skulle emellertid medföra stora svårigheter och olägenheter ej minst för obligationsinnehavarna och i synnerhet för dem, som innehade obligationer av 1911 års lån, vilkas värde då skulle bli synnerligen svårbedömligt. Ett godkännande av förslaget skulle däremot medföra, att obligationsinnehavarna erhöles ränta på sina obligationer från den 1/1 1934 och även utsikt att helt erhålla åter sitt kapital. Härtill komme även den fördelen, att det omstridda ägarehypoteket bleve pantförskrivet för obligationslånen, varigenom säkerheterna för dessa — i synnerhet för 1911 års lån — bleve väsentligt förbättrade.

Det gick visserligen ej så lätt att få in svar från obligationsinnehavarna — spridda som de voro över stora delar av landet — men genom påstötningar per brev och telefon lyckades det dock, så att det vid styrelsens sammanträde den

23 februari 1934 kunde meddelas, att icke kända obligationsinnehavare, från vilka svar sålunda ej kunnat erhållas, representerade av 1896 års lån endast ett belopp av 10 000: — kr. och av 1911 års lån 60 000: — kr. Man ansåg sig på grund härav kunna utgå ifrån att hinder från fordringsägarnas sida ej förelåg mot det framlagda rekonstruktionsförslaget. Styrelsen beslutade därför att hos Kungl. Maj:t göra framställning om statens medverkan till bolagets rekonstruktion. Denna medverkan tänkte man sig skulle ske på så sätt, att staten *dels* efterskänkte räntorna å statslånet för åren 1932 och 1933 samt omlade detta lån till ett nytt sådant per den 1/1 1934, lydande å 205 066: 44 kr. och löpande med 4½ % ränta och ½ % amortering, *dels ock* beviljade ett nytt lån å 210 000: — kr. till det bolag, som komme att förvärva M. Ö. J., att förräntas och återbetalas med en annuitet av 5 %, varav ränta 4½ %.

Man hade, i enlighet med vad ovan nämnts rörande M. Ö. J:s iordningställande och modernisering, ursprungligen tänkt sig att detta lån skulle lyda å 340 000: — kr. Vid närmare granskning av det till grund för denna summa liggande förslaget hade man emellertid ansett, att det vore mindre praktiskt att lägga ned den jämförelsevis höga arbetskostnaden för rälsutbyte för en så pass liten skillnad i rälsvikt som från 14 till 17 kg/m, utan ansågs bättre att öka rälsvikten till 20 kg/m. Man skulle härigenom erhålla fördelar i järnvägstekniskt avseende samt även i billigare underhåll. Man beräknade därför de arbeten, som skulle utföras med statslånet, sålunda:

Utbyte av räls å linjen Linköping—Vadstena (längd 50 km.)	
mot tyngre sådana om 20 kg/m vikt, jämte en del nya växlar,	
med avdrag för vad som inflyter vid försäljning av den	
gamla rälsen	Kr. 190 000: —
Ljussignaler vid vägar och stationer	„ 10 000: —
Komplettering av telefonlinje till dubbellinje jämte matareled-	
ning och diverse reparationsarbeten	„ 10 000: —
	Summa Kr. 210 000: —

Beträffande den i det förstnämnda kostnadsförslaget omnämnda rullande materielen skulle särskild framställning göras till Kungl. Maj:t om erhållande av lån för anskaffning av en motorvagn från det av riksdagen för budgetåret 1933—34 anvisade reservationsanslaget för understöd åt enskilda järnvägar. An-

skaffning av övrig erforderlig rullande materiel och reparation av befintlig sådan beräknade styrelsen skulle kunna göras utan hjälp av staten.

Över den underdåniga framställningen inhämtade Kungl. Maj:t yttrande av 1932 års järnvägsekonomiutredning, Fullmäktige i Riksgäldskontoret samt V. V. S., vilka samtliga tillstyrkte bifall till densamma, dock på vissa villkor. Sålunda påyrkades, att för det begärda statslånet å 210 000: — kr. skulle ställas borgen av Östergötlands läns landsting samt vidare att det bolag, som komme att bildas för övertagande av de till M. Ö. J. hörande banorna, skulle på sätt, som av Kungl. Maj:t godkändes, även övertaga järnvägen Väderstad—Skänninge—Bränninge.

Kungl. Maj:ts och Riksdagens godkännande av det nya rekonstruktionsförslaget.

I överensstämmelse härmed avlät Kungl. Maj:t den 9 mars 1934 proposition till riksdagen, som den 14 april 1934 beslutade i ärendet och godkände det framlagda förslaget.

Uppgörelse rörande övertagande av V. S. B. J.

Uppgörelse träffades sedermera rörande övertagandet av järnvägen Väderstad—Skänninge—Bränninge på så sätt, att det nya bolag, som övertog de till M. Ö. J. hörande banorna, iklädde sig en skuld till staten å 70 000: — kr., för vilken säkerhet skulle lämnas i in-teckningar i järnvägen samt därjämte borgen av Mellersta Sveriges Sockerfabriks A/B. Därutöver skulle till staten även lämnas en skuldförbindelse å 80 000: — kr., vilken förbindelse skulle löpa räntefritt och ha till ändamål att utgöra en form för säkerställande av statens intressen vid realisation av järnvägen, och skulle betalningsskyldighet inträda endast efter järnvägens eventuella nedläggande och upprivning. Å skuldförbindelsen skulle få avräknas de förluster, som uppstode å järnvägens drift, varför skuldförbindelsen skulle återställas, därest denna sammanlagt komme att uppgå till 80 000: — kr.

I samband härmed beviljades även den ändring i den för järnvägsbolaget gällande koncessionen, att driften å järnvägen skulle få nedläggas helt eller delvis, för så vitt driftsresultatet skulle göra detta nödvändigt. Tillstånd erhöles också sedermera att nedlägga person-, post- och styckegodstrafik å linjen Skänninge—Väderstad.

Emellertid återstodo ännu tvenne mycket viktiga angelägenheter att ordna, innan rekonstruktionsförslaget kunde anses vara genomfört, nämligen anskaffande av landstingets borgen å statslånet till M. Ö. J. samt ändring av bolagsordningen för N. Ö. J. i och för nedskrivning av aktiekapitalet.

Enär ordinarie landsting ej skulle avhållas förr än i september månad och lånefrågan måste ordnas snarast möjligt, så att arbetena å M. Ö. J:s iordningställande och modernisering kunde igångsättas redan på sommaren 1934, anhöll N. Ö. J:s styrelse den 7 maj 1934 hos Fullmäktige i Riksgäldskontoret, att Fullmäktige ville hos Länsstyrelsen i Östergötlands län begära, att Länsstyrelsen måtte hos Kungl. Maj:t göra framställning om sammankallande av urtima landsting för behandling av frågan om tecknande av borgen för statslånet till M. Ö. J. De med landstingets sammanträde förenade kostnaderna fick järnvägsbolaget förbinda sig att bestrida. Sedan Kungl. Maj:t beslutat, att urtima landsting skulle inkallas, utsattes detta att äga rum den 18 juni 1934.

Framställning till Östergötlands läns landsting rörande borgen å M. Ö. J:s statslån.

Till Norrköpings drätselkammare hade styrelsen redan den 26 mars 1934 överlämnat berättelsen över bolagets förvaltning under år 1933, i vilken berättelse även var intagen den nya bolagsordningen, som styrelsen ämnade föreslå till antagande vid den extra bolagsstämma, som för ändamålet skulle hållas den 9 juni 1934. Årets ordinarie bolagsstämma, vid vilken det eventuellt å den extra stämman fattade beslutet rörande bolagsordningen skulle konfirmeras, utsattes till den 29 juni 1934.

Framställning till Norrköpings stad rörande ny bolagsordning för N. Ö. J.

Norrköpings stad hade vid dessa stämmor det avgörande ordet. Staden ägde nämligen av bolagets 18 720 aktier 5 049 st. Därjämte ägde Vikbolandsbanan dels direkt, dels genom sina tvenne dotterbolag 7 522 st. aktier i N. Ö. J., och då staden i V. B. innehade c:a 30 % av hela aktiestocken, kunde man anse, att staden disponerade över mera än $\frac{2}{3}$ av N. Ö. J:s aktier.

I den nya bolagsordningen bestämdes bland annat:

§ 2.

Bolagets verksamhet har till föremål att trafikera järnvägarna mellan Örebro—Pålsboda, Pålsboda—Finspong, Finspong—Norsholm och Kimstad—Norrköping, att eventuellt i sammanhang därmed anlägga och trafikera nya järnvägar och att idka annan trafikrörelse samt förvärva aktier och andelar i andra trafikföretag.

§ 3.

Bolagets styrelse skall hava sitt säte i Norrköping.

§ 4.

Aktiekapitalet skall utgöra minst En miljon (1 000 000) och högst Tre miljoner (3 000 000) kronor.

§ 5.

Aktie skall lyda å Femtio (50) kronor. Aktiebrevens skola ställas till viss man.

§ 6.

Aktierna skola vara dels stamaktier, dels preferensaktier, vilka sistnämnda skola kunna utgivas till ett belopp av högst en miljon femhundrausen (1 500 000) kronor. Preferensaktierna skola framför stamaktierna medföra företrädesrätt till årlig utdelning av bolagets vinst intill fem för hundra å aktiebeloppet med rätt att, därest under ett eller flere år sådan utdelning ej kunnat lämnas, av följande års utdelningsbara vinst bekomma vad däri brustit, innan utdelning å stamaktierna må äga rum. Därefter skola stamaktiernas ägare erhålla i utdelning för året likaledes fem för hundra å akties belopp. Av ytterligare tillgängliga vinstmedel äga preferens- och stamaktier bekomma utdelning med lika rätt. Upplöses bolaget, skola preferensaktiernas innehavare äga företräde framför innehavare av stamaktier till återbekommande av aktiernas belopp ävensom nyssnämnda utdelning av fem för hundra i den mån den icke guldits. Därest, sedan därefter ägarna av stamaktier återbekommit beloppet av sina aktier, överskott finnes, skall detta lika fördelas å samtliga aktier.

I händelse av aktiekapitalets ökning intill maximikapitalet skola förutvarande stamaktieägare hava företrädesrätt, envar i förhållande till antalet av hans stamaktier, till nya stamaktier och förutvarande preferensaktieägare, envar i förhållande till antalet av hans preferensaktier, till nya preferensaktier.

— — — — —

§ 9.

Vid bolagsstämma må envar röstberättigad rösta för fulla antalet av de aktier, han vid stämman företräder. I fråga om aktiernas röstvärde skall iakttas att stamaktieägare och preferensaktieägare äga en röst för varje aktie.

— — — — —

Förutom antagande av den nya bolagsordningen föreslog styrelsen bolagsstämman därjämte att besluta,

”att bolagets nuvarande aktiekapital nedsattes från kr. 1 872 000: — till kr.

936 000: — genom aktiernas nedskrivning från nominellt kr. 100: — till kr. 50: — per aktie samt att det belopp, kr. 936 000: —, varmed aktiekapitalet nedsattes, överföres till reservfonden, som därefter kommer att uppgå till kr. 1 186 000: —,

- att* godkänna det av styrelsen den 5 februari 1934 upprättade rekonstruktionsförslaget för järnvägsbolaget och att aktiekapitalet i samband därmed ökas genom utgivande av nominellt kr. 900 000: — i preferensaktier, av vilka Östergötlands Enskilda Bank skall äga rätt att teckna nominellt kr. 550 000: — och Skandinaviska Kreditaktiebolaget kr. 350 000: —, att likvideras genom kvittning av respektive bankers fordringar å bolaget,
- att* balanserade vinstmedel kr. 16 984: 79, avsatta medel kr. 22 000: —, pensionsfonden kr. 82 729: 23 och av reservfonden kr. 1 002 400: — användas till nedskrivning av det bokförda värdet av bolagets tillgångar genom överföring till förnyelsefonderna, varav kr. 300 000: — till fonden för rullande materiel och återstoden till fonden för bana och byggnader.”

Genom dessa avskrivningar skulle pensionsfonden, vars kontanta belopp förbrukats under år 1933, helt bortfalla, och komme pensionerna sedermera att utgå direkt av bolaget och påföras driftskostnaderna.

Vid den extra bolagsstämman tillstadeskommo ej några ombud varken från Norrköpings stad eller Vikbolandsbanan, och endast 1 934 st. aktier voro representerade, de flesta genom ombud. Styrelsens till stämman avlämnade förslag blevo utan meningsskiljaktighet av densamma godkända.

Landstinget sammanträdde på bestämd dag, den 18 juni 1934, för att behandla frågan om tecknande av borgen för statslån å 210 000: — kr. till det företag, som skulle övertaga driften av de till M. Ö. J. hörande banorna.

Landstingets beslut i borgensfrågan.

Vid sammanträdet valdes omedelbart ett utskott om 12 personer för ärendets beredning, vilket utskott med hänsyn till vad som inhämtats rörande förutsättningarna för det blivande bolagets verksamhet och på grund av den stora betydelse, som ett uppehållande av driften å de ifrågavarande järnvägarna måste anses äga för länet, tillstyrkte landstinget besluta att ikläda sig den ifrågasatta borgensförbindelsen.

Vid ärendets behandling inom landstinget uttalades visserligen av några talare en viss tvekan, huruvida detsamma kunde anses vara av sådan art, att det vore ett hela länets intresse, men något yrkande om avslag framställdes icke, och vid

den vidtagna voteringen bifölls utskottets förslag med 43 röster. 11 ledamöter avstodo från att rösta, och då inga nejstämmor förekommit, var beslutet fattat med kvalificerad majoritet.

*Norrköpings stads
behandling av frå-
gan om ändring av
bolagsordningen.*

Frågan om Norrköpings stads inställning till den nya bolagsordningens bestämmelser m. m. förelåg hos stadsfullmäktige till behandling vid sammanträde den 21 juni 1934. Drätselkammaren hade några dagar tidigare behandlat ärendet och avgivit yttrande över detsamma. I detta yttrande konstaterades med vemod, att den kris, som på senare tid övergått landets järnvägar, även drabbat N. Ö. J. så hårt, att bolagets fordringsägare ansett sig nödsakade att ingripa i bolagets ledning och förvaltning, så att de nuvarande aktieägarna berövades allt egentligt inflytande på bolagets ekonomi och framtida utveckling. Huruvida detta varit nödigt eller lämpligt, lämnades därhän, men någon för staden godtagbar uppgörelse med fordringsägarna hade ej stått att vinna.

"Även om sålunda rekonstruktionsplanen", skrev drätselkammaren, "i dessa och andra avseenden — exempelvis bolagets engagerande i andra, ekonomiskt mindre bärkraftiga trafikföretag — måste väcka allvarliga betänkligheter och en bestämd gensaga från stadens sida, så bör man å andra sidan icke bortse ifrån, att staden, därest den nu motsatte sig planens realiserande, helt säkert skulle bli nödsakad att, till följd av fortsatt tryck från såväl statsmakternas som fordringsägarnas sida, vidkännas sådana ekonomiska uppostringar för bolagets fortsatta bestånd, som i nuvarande läge måste betraktas såsom alltför betungande och följaktligen icke tillräddiga. Vid slutligt överbägande av den ställning staden nu bör intaga, har drätselkammaren alltså kommit till den uppfattningen, att staden av ekonomiska skäl icke bör motsätta sig rekonstruktionsförslagens genomförande. Det må med andra ord helt ankomma på fordringsägarna — för tillfället bolagets egentliga ägare — att visa tillförlitligheten i sina beräkningar och sina förhoppningar om bolagets fortsatta existens och bärkraft. Drätselkammaren anser sig också uttryckligen böra betona, att den omständigheten, att staden nu icke motsätter sig förslagens realiserande eller rent av biträder detsamma, under inga förhållanden får så uttydas, att staden därmed skulle hava avsett att ställa sig såsom ekonomisk medgarant vid förslagens omsättande i praktiken. Detta får anses uteslutet redan av den anledningen, att staden saknar inflytande på bolagets ledning."

I fortsättningen framhöll drätselkammaren, att ett biträdande av rekonstruktionsförslaget från drätselkammarens sida skedde under den bestämda förutsättningen, att medverkan från samtliga till trafikförvaltningen hörande järnvägsföretag lämnades till en av förhållandena påkallad revision av de för trafikförvaltningen gällande bestämmelserna i syfte att förhindra att V. B. belastades med utgifter för drift och underhåll av annat i förvaltningen ingående företag.

Drätselkammaren föreslog med anledning av vad i ärendet anförts, stadsfullmäktige att besluta

"att förklara sig för sin del medgiva, att drätselkammaren såsom förvaltare av stadens aktier i Norra Östergötlands Järnvägsaktiebolag biträder styrelsens hemställan till bolagsstämman enligt styrelsens den 13 mars 1934 dagtecknade förvaltningsberättelse för år 1933".

På grund av drätselkammarens yrkande på revision av de för trafikförvaltningen gällande bestämmelserna de olika järnvägsföretagen emellan, inlämnade N. Ö. J. den 21 juni 1934 en skrivelse till stadsfullmäktige, i vilken förklarades, att ehuru enligt styrelsens för N. Ö. J. uppfattning vad som stadgades i § 2 mom. 2 av trafiköverenskommelsen redan lämnade betryggande garanti i av drätselkammaren angivet hänseende, styrelsen likväl i allt, vad på styrelsens åtgöranden kunde bero, var villig medverka till den av drätselkammaren påyrkade revisionen, så att av överenskommelsens innehåll än tydligare måtte framgå, att den ena järnvägen icke finge belastas med utgifter för drift och underhåll av annat i trafikförvaltningen — då eller framdeles — ingående trafikföretag.

Vid stadsfullmäktiges sammanträde föranledde ärendet en långvarig diskussion, och yrkande framställdes av en talare, att stadsfullmäktige *icke* måtte godkänna det föreliggande förslaget. Stadsfullmäktige beslutade dock utan votering att bifalla detsamma.

Vid den ordinarie bolagsstämman den 29 juni 1934 voro 15 623 st. av bolagets aktier representerade. De av den extra bolagsstämman fattade besluten rörande bolagets rekonstruktion blevo av stämman enhälligt godkända.

N. Ö. J:s ordinarie
bolagsstämma 19/6
1934.

Härmed var den segslitna rekonstruktionsfrågan äntligen slutgiltigt avgjord, och man kunde nu taga itu med rekonstruktionsförslagets genomförande. Sålunda bildades ett nytt bolag, benämnt Mellersta Östergötlands Järnvägar A/B, som inköpte de till det gamla M. Ö. J:s konkursbo hörande företagen samt därjämte V. S. B. J. Arbetena på iordningställande och modernisering av de nyssnämnda banorna igångsattes, likaså modernisering av den rullande materielen till desamma m. m. De ekonomiska frågorna ordnades, och planerade nya lån upptogos. Härigenom blevo bolagens fasta skulder följande:

Norra Östergötlands Järnvägs A/B.

Statslån av år 1934 à 4 ¹ / ₂ 0/0	Kr.	204 041: 11
Obligationslån av år 1896 à 4 0/0	,,	175 000: —
Obligationslån av år 1934 à 4 0/0 (efter ³¹ / ₁₂ 1937 4 ¹ / ₂ 0/0) ..	,,	1 297 000: —

Summa Kr. 1 676 041: 11

N. Ö. J:s och M. Ö.
J:s fasta skulder
åren 1934 och 1944.

Mellersta Östergötlands Järnvägar A/B.

Statslån av år 1934 à 4 ¹ / ₂ ‰	Kr.	70 787: 50
Statslån av år 1935 à 4 ¹ / ₂ ‰	„	2 10 000: —
Reverslån i Linköpings stads pensions- samt änke- och pupill-fond	„	250 000: —
Statslån à 4 ¹ / ₂ ‰ för anskaffning av en motorvagn	„	60 000: —
Summa Kr.		590 787: 50

eller summa skulder för bägge järnvägsbolagen „ 2 266 828: 61

Vid 1943 års slut hade dessa skulder nedbringats till:

för Norra Östergötlands Järnvägs A/B

Obligationslån av år 1934 à 4 ¹ / ₂ ‰	„	1 143 000: —
<i>för Mellersta Östergötlands Järnvägar A/B</i>	„	—: —

Summa Kr. 1 143 000: —