

Tillkomsten av AB Stockholms Spårvägar

Den för Stockholms Nya Spårvägs AB medgivna koncessionen upphörde den 30 dec. 1916. Utsikterna för detta bolag — i dagligt tal benämnt Norra bolaget — att erhålla en ny koncession var icke ljusa. Genom förhållanden i samband med storstrejken 1909 hade bolaget kommit i ett allvarligt motsatsförhållande till talrika delar av Stockholms befolkning. Dessutom ansågs det på många håll vara ett medborgerligt intresse av första ordningen, att dessa kollektiva transportmedel skulle kommunaliseras, som fallet var på andra håll i landet (Göteborg, Malmö etc.). Företrädare för den åsikten fanns mer eller mindre inom alla partier. Redan år 1900 hade i stadsfullmäktige väckts en motion, som till syfte hade spårvägarnas övergång till staden.

Frågan ägnades i pressen stor uppmärksamhet. Partipolitiskt betonad blev den även i högre grad än önskvärt.

I Norra bolagets koncession för eldrift, stadfäst av ÖA den 2 april 1903, har punkt 32 följande lydelse: "När koncessionstiden tilländalupit, är staden berättigad och skyldig att inlösa hela spårvägsanläggningen med alla sådana tillhörande materialier och inventarier, vilka är brukbara för fortsatt spårvägsdrift enligt det system, bolaget vid inlösningsstiden använder, efter värdering av fem sakkunniga män, tillsatta på sätt lagen om skiljedom föreskriver."

I februari 1911 noterar man en första åtgärd från stadens sida i koncessionsfrågan. Drätselnämnden uppdrog då åt vissa organ att utse och reservera tomter för blivande spårvagnshallar, i den händelse bolagets egendom skulle komma att ställa sig för dyrbar.

I september samma år föreslog Norra och Södra spårvägsbolagen hos drätselnämnden, att staden ville utse delegater för att med bolagens ombud söka åstadkomma en fullständig utredning av frågan om spårvägstrafikens ordnande såväl vad angick innerstads- och förortstrafik som eventuell tunnelbanetrafik.

Nämnden föreslog i stället en opartisk värdering av Norra bolagets anläggningar m.m. och begärde bolagets medgivande därtill. Samtycke gavs, och staden utsåg till värderingsman Erland Zell, di-

rektör vid Göteborgs spårvägar. (De av Stockholms trafikhistoria intresserade kan finna den Zellska värderingen i "Styrelseberättelse över AB Stockholms Spårvägars verksamhet åren 1915 och 1916", bilaga IV.)

Inför stadsfullmäktigevalet i mars 1915 gjordes tidigt partibetonade uttalanden i spårvägsfrågan. Så framhölls på ett socialdemokratiskt möte i februari 1913 "ett oavvisligt krav, att staden själv övertar och driver spårvägarna". I de frisinnades valprogram (mars 1913) läser man: "Kommunen bör övertaga spårvägarna inom staden samt mellan staden och förstäderna, varigenom vinnes möjlighet för billigare tariffer och bekvämare förbindelser." (Stadsfullmäktigevalet 1915 blev en framgång för de borgerliga och resulterade i 56 moderata (= höger), 16 liberala och 28 socialdemokrater.)

Efter konversationer med kommunala företrädare föreslog ett bankkonsortium bestående av Stockholms Enskilda Bank, Skandinaviska Kredit AB och Svenska Handelsbanken i skrivelse av 1 dec. 1914 till drätselnämnden bl.a. följande. För övertagande av Norra bolagets anläggningar och rörelse samt stadens Brommalinje bildas av konsortiet ett nytt bolag med 25 mkr i aktiekapital i två lika grupper. Ena gruppen skulle tillfalla staden för ny 40-årig koncession. Ett 5 1/2 % obligationslån skulle lämnas. Konsortiet hade anbud från Norra bolaget att överta rörelsen redan den 1 jan. 1915, således två år före koncessionens utgång.

Detta förslag ansåg sig drätselnämnden icke kunna biträda. Man var varken angelägen att nu övertaga Råsundarörelsen eller bolagets andra vagnhallar. (Juridisk skyldighet att övertaga de senare ansågs icke föreligga utan endast för spårvägsanläggningen med materialier och inventarier brukbara vid koncessionstidens slut.)

Nämnden kom emellertid med ett eget förslag i april 1915. Koncession på 30 år för ett bolag med två serier aktier på 10 mkr vardera, litt. A preferensaktier och litt. B stamaktier. De senare skulle staden få mot koncessionen; de förra skulle äga företräde till 6 % utdelning. Bolaget berättigades att enligt vissa bestämmelser inlösa preferensaktierna. Föreskrifter fanns angående garanti från sta-

dens sida rörande utdelningen på preferensaktierna och eventuella inlösningsbelopp. Bolaget skulle bildas av bankkonsortiet, som skulle förbinda sig att övertaga större delen av preferensaktierna och lämna ett obligationslån.

Förslaget innebar även följande nybyggnader för spårvägsdriften:

1. Vagnhall vid Karlaplan mellan Narvavägen och Styrmans- och Linnégatorna.
2. Verkstäder med stor vagnhall i Hornsberg.
3. Vagnhall vid Norrtull.

De beräknade kostnaderna belöpte sig till 5,6 mkr.

Två av bankerna godtog förslaget, vilket icke var fallet med Stockholms Enskilda Bank. Banken ansåg bl.a., att det ur nationalekonomisk synpunkt var motbjudande att i dessa tider (pågående världskrig) till intet gagn spoliera det betydliga kapital, som redan var nedlagt i och för spårvägsdriften nödvändiga byggnader. Banken förklarade sig dock villig att fortsätta underhandlingarna.

Den närmaste tiden efteråt torde ha upptagits av underhandlingar mellan Stockholms Enskilda Bank och kommunala myndigheter, varom emellertid intet erfaret. Tystnaden bröts, då banken i skriftelse till beredningsutskottet av den 25 maj 1915 förband sig att bilda ett nytt bolag och garantera teckning av samtliga aktier av en serie A (12 mkr). Vidare skulle banken medverka till att samma belopp i aktier av en serie B överlämnades till staden mot en 40-årig koncession. Banken skulle även tillse, att det nya företaget åtog sig förpliktelser mot det gamla bolagets personal och åtog sig även att övertaga ett obligationslån för affärens vidare finansiering.

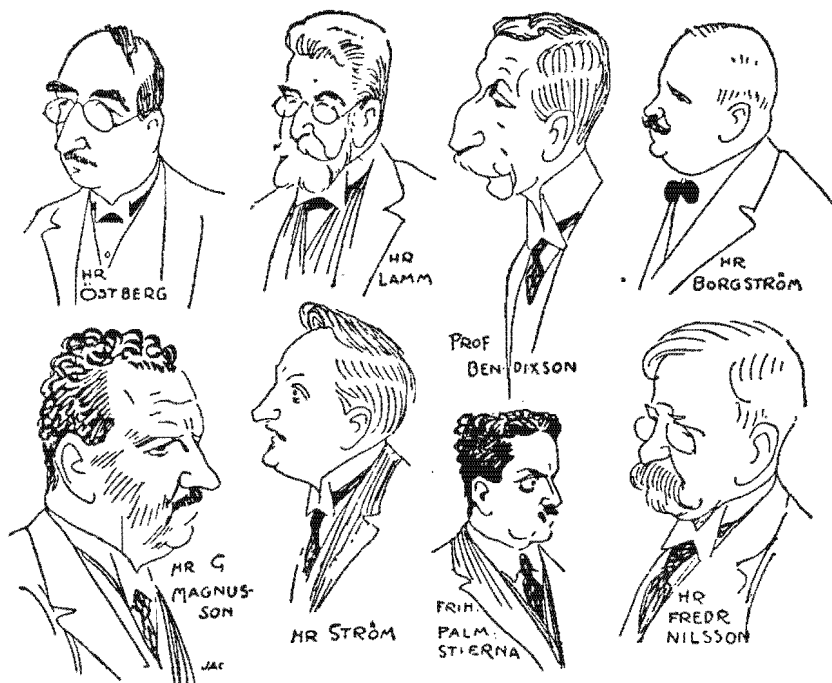
Så kommer vi till det förslag, som beredningsutskottet avgav i början av juni 1915. Utskottet hemställde, att staden åt ett nytt bolag, *AB Stockholms Spårvägar*, skulle överlåta rätten och skyldigheten att inlösa Norra bolagets egendom och angav villkoren härför liksom priset för den staden tillhöriga Bromma-spårvägen. Vidare skulle under fyra år fr.o.m. 31/12 1916 driftsanläggningarna i Råsunda samt spårvägslinjen Haga s.gr.—Sundbybergsgränsen arrenderas.

Grunden för AB Stockholms Spårvägars verksamhet skulle vara ett aktiekapital på 24 mkr i aktier à 50 kr och i lika delar fördelade på ser. A och B. De senare skulle tecknas av staden och betalas med koncession på 40 år. För teckningen av A-aktierna skulle de nämnda bankerna svara. B-serien har företräde till 5 1/2 % utdelning, varefter A-serien skulle komma i fråga för samma utdelning. Staden berättigas efter hos bolaget minst två år i förväg gjord uppsägning på vissa villkor återtaga koncessionen vid utgången av något av åren 1941, 1946 och 1951.

Hur ställde sig pressen till förslaget? Höger-tidningarna var rätt tillfredsställda, och de liberala bladens reaktion var blandad. Social-Demokraten var icke nöjd men långt mindre missnöjd än man skulle vänta efter föregående uttalanden.

Beredningsutskottets förslag skulle behandlas av stadsfullmäktige vid sammanträde den 14 juni 1915. Med osedvanligt stort intresse avvaktade man utgången. Till stor förvåning för de flesta blev det återremiss för förnyad utredning.

Redan den 21 juni var beredningsutskottet färdigt med den "förnyade utredningen". Den viktigaste ändringen torde ha varit, att den 40-åriga koncessionen skulle kunna förkortas till 15 eller 30



Några av talarna i stadsfullmäktige vid beslutet att bilda AB Stockholms Spårvägar år 1915.

år, om staden så önskade. De tre bankerna skänkte detta förslag sitt stöd.

Vid stadsfullmäktiges sammanträde den 30 juni 1915 bifölls beredningsutskottets förslag med 59 röster mot 26. Dessförinnan hade en socialdemokratisk reservation avslagits med 53 röster mot 37.

Av A-aktierna tecknades 246.658 st. à 50 kr av Norra bolaget. Likviden skedde givetvis i samband med överlåtelsen av egendom.

Sedan nödvändiga beslut fattats av stadsfullmäktige, träffades åren 1917—18 vissa avtal mellan AB Stockholms Spårvägar och Norra och Södra bolagen för att ernå en enhetlig förvaltning av de norra och södra trafiknäten. (Norra bolaget hade efter hand blivit stor aktieägare i det Södra.)

AB Stockholms Spårvägar köpte av Södra bolaget diverse egendom för 6.485.000 kr, varifrån skulle avgå en obligationsskuld på 885.000 kr. För likvid av återstoden 5.600.000 kr skulle utfärdas aktier i AB Stockholms Spårvägar, hälften av vardera A- och B-serierna. Staden skulle betala sina B-aktier — 56.000 st. à 50 kr, således 2.800.000 kr — med de medel, som vid likvidationen av Södra bolaget skulle tillfalla staden, sedan 1908 ägare av hälften i detta bolag.

I samband härmed beslöts, att ytterligare 19.000 aktier av serie A och 19.000 aktier av serie B i AB Stockholms Spårvägar skulle överlämnas till staden som ersättning för att koncessionen för södra spårvägsnätet, som skulle upphöra 1925, förlängdes till 1956, därmed tidsmässigt sammanfallande med koncessionen för det nya bolaget. (Enligt bolagsordningen skulle vardera aktieserien omfatta lika stort antal aktier).

Efter dessa emissioner utgjorde AB Stockholms Spårvägars aktiekapital

ser. A kr 15.750.000

ser. B kr 15.750.000 kr 31.500.000.

Vidare inköpte SS av Norra bolaget spårvägslinjen Haga s.gr.—Sundbybergsgränsen och fastigheter och lägenheter i Solna enligt avtal 28.12.1918/16.1.1919 för 3.050.000 kr.

Snart började man på sina håll anse, att själva principen om hälftenbruk i bolaget var en svaghet, även om det samtidigt erkändes, att tidsförhållandena lagt svåra hinder i vägen för verksamheten. Slitningen mellan de två intressena omöjliggjorde den fasthet och enhetlighet, som är nödvändig för skötseln av ett företag.

Med förbehåll av stadsfullmäktiges godkännande ingick beredningsutskottets delegerade ett avtal med Stockholms Nya Spårvägs AB i likvidation ("Norra bolaget") och en annan större aktieägare om köp av 271.658 aktier i AB Stockholms Spårvägar av serie A till 50 kr per aktie (pari). Betal-



Aktiebrev för 12 mkr (240.000 aktier) i AB Stockholms Spårvägar, som Stockholms stad erhöill mot koncessionen.

ningen skulle ske med av staden utgivna 4,5 % obligationer à 50 kr till parikurs. Som man vid tiden ifråga hade att räkna med 5,5 % ränta, skulle obligationernas notering ha varit ungefär 87 % — således mycket ogynnsamt för säljarna. På andra händer befintliga 24.342 aktier förband sig staden inlösa på samma villkor.

Som ovan omtalats hade staden redan 19.000 aktier av serie A. Således 271.658 + 24.342 + 19.000 = 315.000 aktier à 50 kr = 15.750.000 kr.

Stadsfullmäktige beslöt den 29 mars 1920 med 68 röster mot 20 att godkänna avtalet.

I Norra bolaget skedde en första slututdelning till aktieägarna i jan. 1921 med ovan omtalade obligationer à nominellt 50 kr, en på varje innehavd aktie i bolaget. Bolaget ägde alltjämt det av det samma grundade Råsunda Förstads AB. Man överlämnade till detta dotterbolag det väsentligaste av Norra bolagets återstående tillgångar, uppskattade till 6,75 mkr. Som likvid mottog moderbolaget aktier i Råsunda-bolaget för nominellt 6 mkr till kurs av 112,5 %. Samtidigt ändrades valörerna av aktierna i Råsunda-bolaget till 50 kr. Detta skedde för att Norra bolaget skulle kunna som en andra slututdelning överlämna en råsundaaktie på varje innehavd aktie i Norra bolaget, vars nominella värde var 100 kr. Således kom på varje aktie i Norra bolaget dels en obligation à 50 kr, dels en aktie à 50 kr. Resultatet var för många aktieägare synnerligen förlustbringande, ja i vissa fall ruinerande. Aktierna hade på sin tid varit högt noterade och högt betalda.

Stockholms Södra Spårvägs AB ("Södra bolaget") gick givetvis även i likvidation sedan, som ovan berättats, trafikrörelsen och största delen av egendomen övergått till SS. Formellt kvarlevde bo-

laget till den 7 mars 1927, då i Bråvallasalen i Stadshuset den sista likvidationsstämman ägde rum.

Till aktieägarna hade då betalats i slututdelning sammanlagt 155 kr per aktie (= 100 kr pari). Detta låter mera fördelaktigt än det i verkligheten var. Praktiskt taget alla hade betalat sina aktier i gamla goda guldkronor, medan slututdelningen ägde rum i en synnerligen deprecierad valuta, inflationen i början av 1920-talet hade varit lika våldsam, som den vi själva fått genomgå under 1940- och 50-talen.

Vi skall till sist även säga några ord om *AB Södra Förstadsbanan*, d.v.s. det tredje och minsta av de gamla spårvägsbolagen.

I nordvästra Brännkyrka uppkom i början av 1900-talet de nya samhällena Fridhems villastad (Mälarhöjden), Midsommarkransen och Aspudden. Planerna på en spårvägsförbindelse framkom tidigt, och den 30 juli 1909 kunde *AB Södra Förstadsbanan* konstitueras. I trafiken verksamma markex-

ploaterande företag som handelsbolaget Olsson & Rosenlund, Byggnads AB Manhem och Nyborgs AB inträdde bland delägarna. År 1911 öppnades trafik från Liljeholmsbron till Hägerstens allé, Tellusborg och Midsommarkransen.

Under 1919 inleddes underhandlingar att antingen till staden eller SS försälja bolagets trafikläggningar och vissa fastigheter. Underhandlingarna resulterade i att ett kontrakt av den 8 juli 1920 upprättades med spårvägsbolaget. Köpeskillingen blev kr 744.131,38 varifrån emellertid skulle dragas kr 181.591,64 motsvarande en av SS liden förlust för 1919. Stockholms Spårvägar hade nämligen genom övertagandet av Södra bolagets rörelse även ärvt detta bolags åtagande att t.o.m. 1919 handha Södra Förstadsbanans trafik, som på grund av inflationen blev starkt förlustbringande.

Även Förstadsbanan gick i likvidation och av den slutredovisning, som likvidatorerna lämnade den 27 sept. 1922, kan man döma, att resultatet för aktieägarna blev ungefär ± 0 .