

---

**järnvägsaktiebolag.**

ningen av detta bolags förvaltning och räkenskaper för år 1912. Efter den om nämnda uppgifter:

den 1 januari 1912.

*Tillgångar:*

Järnvägsanläggningen .....	Kr. 700,000: —
Rörlig materiel .....	„ 153,000: —
Materialier .....	„ 1,130: —
Obetalda aktier .....	„ 1,500: —
I bankinrättning innestående .....	„ 3,310: 42.
Diverse debitorer .....	„ 672: 81.
Skulder över tillgångar .....	„ 25,681: 70.
	<hr/>
	Summa Kr. 885,294: 49.

*Inkomster år 1912:*

Av trafiken .....	Kr. 76,662: 41.
Hyror m. m. ....	„ 4,720: 57.
Utgifter över inkomster .....	„ 12,986: 19.
	<hr/>
	Summa Kr. 94,369: 17.

Bolagets ställning

*Tillgångar:*

Järnvägsanläggningen .....	Kr. 700,000: —
Rörlig materiel .....	„ 153,000: —
Materialier .....	„ 2,600: —
I bankinrättning innestående .....	„ 6,203: 11.
Diverse debitorer .....	„ 41: 81.
Skulder över tillgångar .....	„ 31,670: 51.
	<hr/>
	Summa Kr. 893,515: 43.

§ 1.

Statens ombud har avlämnat följande sammandrag av bolagets räkenskaper för tiden

År.	Överskott av brutto- inkomst över trafik- kostnad.	Räntor.	
<sup>7</sup> / <sub>11</sub> 1908— <sup>31</sup> / <sub>12</sub> 1909 .....	5,093 91	—	—
1910 .....	13,609 08	652	45
1911 .....	14,705 34	478	90
1912 .....	7,790 20	—	—

- 1) Härav till Nydkvist & Holm, Trollhättan, avbetalning å lokomotiv ..... Kr. 6,000: —  
till diverse kreditorer ..... ” 6,956: 63.
- 2) Till Nydkvist & Holm, Trollhättan, slutbetalning å ovannämnda lokomotiv.

den 31 december 1912.

*Skulder:*

Statslånet: kapital .....	Kr. 367,500: —
räntor .....	„ 67,662: 84. Kr. 435,162: 84.
Aktiekapitalet .....	„ 377,700: —
Tillskottslån .....	„ 69,311: 80.
Diverse kreditorer .....	„ 11,340: 79.
	<hr/>
	Summa Kr. 893,515: 43.

7/11 1908—1912:

Av detta överskott har använts eller avsatts till:							Summa.
Amortering		Utvidgningar och förbättringar av järnvägen, anskaffning av forlåg eller inköp av materiel med flere dylika utgifter.	Reservfonden.	Utdelning till aktieägarna.	Dispositionsfonden.	Annat ändamål, som bör i sammandraget uppgivas.	
å statslånet.	å annan skuld.						
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	5,093 <sup>91</sup>	— — —	5,093 <sup>91</sup>
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	<sup>1)</sup> 12,956 <sup>63</sup>	13,609 <sup>08</sup>
— — —	3,226 <sup>44</sup>	<sup>2)</sup> 11,000	— — —	— — —	— — —	— — —	14,705 <sup>34</sup>
— — —	6,000	1,790 <sup>20</sup>	— — —	— — —	— — —	— — —	7,790 <sup>20</sup>

§ 2.

Bolagets skuld för statslånet uppgick vid 1912 års början till ett belopp av 417,661 kronor 45 öre. Under året har bolaget icke verkställt vare sig räntelikvid eller kapitalavbetalning å lånet. I följd härav ökades bolagets skuld vid årets slut till 435,162 kronor 84 öre.

**Varberg—Ätrans**

Häradsskrivaren H. Wennergren har såsom statens ombud deltagit i granskningen av berättelsen samt nästföregående revisionsberättelse meddelas nedanstående uppgifter:

Bolagets ställning

*Skulder:*

Statslånet: kapital .....	Kr. 790,000: —	
anståndsrenta .....	„ 106,650: —	
ränta .....	„ 15,802: 63.	Kr. 912,452: 63.
Aktiekapitalet .....	„ 1,144,550: 36.	
Gåvors konto .....	„ 500: —	
Lånekonto .....	„ 300,000: —	
Till bankinrättning .....	„ 72,055: 42.	
Intressekonto .....	„ 83,682: 75.	
Diverse kreditorer .....	„ 4,904: 52.	
	<hr/>	Summa Kr. 2,518,145: 68.

*Utgifter år 1912:*

För trafiken .....	Kr. 116,517: 39.
Räntor .....	„ 51,703: 56.
	<hr/>
	Summa Kr. 168,220: 95.

Bolagets ställning

*Tillgångar:*

Järnvägsanläggningen .....	Kr. 2,234,079: 83.
Rörlig materiel .....	„ 261,860: —
Inventarier .....	„ 33,875: 48.
Anståndsrenta å statslånet .....	„ 114,925: 24.
I bankinrättning inestående .....	„ 10,000: —
Diverse debitorer .....	„ 7,272: 36.
Kassabehållning .....	„ 705: 92.
	<hr/>
	Summa Kr. 2,662,718: 83.

**järnvägsaktiebolag.**

detta bolags förvaltning och räkenskaper för år 1912. Efter den om granskningen avgivna

den 1 januari 1912.

*Tillgångar:*

Järnvägsanläggningen .....	Kr. 1,755,311: 66.
Rörlig materiel .....	„ 261,860: —
Inventarier m. m. ....	„ 20,364: 55.
Stationers m. fl. konti .....	„ 134,848: 11.
Nyanskaffning av materiel m. m. ....	„ 122,563: 17.
Räntor å statslånet .....	„ 122,452: 63.
I bankinrättning innestående .....	„ 100,000: —
Kassabehållning .....	„ 745: 56.

---

Summa Kr. 2,518,145: 68.

*Inkomster år 1912:*

Av trafiken .....	Kr. 142,128: 58.
Utgifter över inkomster .....	„ 26,092: 37.

---

Summa Kr. 168,220: 95.

den 31 december 1912.

*Skulder:*

Statslånet: kapital .....	Kr. 1,185,000: —
anståndsränta .....	„ 114,925: 24.
ränta .....	„ 53,511: 56.
Aktiekapitalet .....	Kr. 1,353,436: 80.
Reservfonden .....	„ 1,196,900: —
Till bankinrättning .....	„ 2,869: 36.
Diverse kreditorer .....	„ 56,000: —
Kapitalkonto .....	„ 11,724: 92.
.....	„ 41,787: 75.

---

Summa Kr. 2,662,718: 83.

§ 1.

Statens ombud har avlämnat följande sammandrag av bolagets räkenskaper för åren 1911—1912:

År.	Överskott av bruttoinkomst över trafik-kostnad.	Detta överskott har använts till:		Summa.
		Räntor.		
1911 .....	10,038 24	10,038 24		10,038 24
1912 .....	25,611 19	25,611 19		25,611 19
Summa Kr.	35,649 43	35,649 43		35,649 43

§ 2.

Av det bolaget beviljade statslånet, 1,185,000 kronor, har till bolaget under år 1912 utbetalts återstoden, 395,000 kronor. Under året förföll ett räntebelopp av 35,550 kronor.

Sedan ombudsmannen i riksgäldskontoret erinrat bolaget om betalnings-skyldighetens fullgörande, har bolaget till svar härå ingivit följande förklaring:

»Med föranledande av eder ärade skrivelse den 28 nästlidne december med erinran om vår skyldighet att till riksgäldskontoret inbetala förfallen årsränta å det oss beviljade statslånet få vi härmed vördsamt meddela, att vi icke för närvarande kunna fullgöra den sålunda fordrade räntelikviden. De för vår järnvägsanläggning disponibla medlen hava nämligen visat sig icke förslå till bestridande av kostnaderna för anslutningen i Varberg, som sålunda ännu icke erhållits.»

§ 3.

1913 års Riksdag har medgivit, att åt bolaget må för fullbordande av järnvägsanläggningen kunna å det av Riksdagen enligt skrivelse den 24 maj 1910 till låneunderstöd åt enskilda järnvägar beviljade anslag av 7,500,000 kronor anvisas ett låneunderstöd av 65,000 kronor utan iakttagande av vissa i Riksdagens berörda skrivelse stadgade villkor. I avräkning härå har bolaget lyft 43,000 kronor.

---

**Uppsala—Enköpings**

Kaptenen P. A. L. Hammarskjöld har såsom statens ombud deltagit i granskningen given förvaltningsberättelse samt nästföregående revisionsberättelse meddelas följande

Bolagets ställning

*Skulder:*

Statslånet: uppburet kapital .....	Kr. 693,000: —	
anståndsränta .....	„ 62,370: —	Kr. 755,370: —
Aktiekapitalet .....		„ 1,039,900: —
Till bankinrättning .....		„ 64,470: 52.
Räntor .....		„ 2,582: 05.
Entreprenörens konto .....		„ 43,250: —
		<hr/>
	Summa Kr. 1,905,572:	57.

*Utgifter år 1912:*

För trafiken .....	Kr. 71,135: 25.
Omkostnader .....	„ 43,430: 89.
	<hr/>
	Summa Kr. 114,566: 14.

Bolagets ställning

*Tillgångar:*

Utförda arbeten å järnvägsanläggningen m. m. ....	Kr. 1,883,009: 47.
Rörlig materiel .....	„ 273,747: 98.
Inventarier m. m. ....	„ 236,430: 48.
Kassabehållning .....	„ 314: 28.
	<hr/>
	Summa Kr. 2,393,502: 21.



**järnvägsaktiebolag.**

av detta bolags förvaltning och räkenskaper för år 1912. Från en av bolagets styrelse av-  
uppgifter:

den 1 januari 1912.

*Tillgångar:*

Utförda arbeten å järnvägsanläggningen m. m. ....	Kr. 1,764,681: 09.
Rörlig materiel .....	„ 78,475: —
Inventarier m. m. ....	„ 5,735: 47.
Deposition i k. statskontoret.....	„ 56,000: —
Kassabehållning .....	„ 681: 01.
	<hr/>
	Summa Kr. 1,905,572: 57.

*Inkomster år 1912:*

Av trafiken .....	Kr. 113,261: 70.
Hyra m. m. ....	„ 1,304: 44.
	<hr/>
	Summa Kr. 114,566: 14.

den 31 december 1912.

*Skulder:*

Statslånet .....	Kr. 786,555: —
Aktiekapitalet .....	„ 1,074,400: —
Till bankinrättning .....	„ 284,154: 10.
Diverse kreditorer .....	„ 248,393: 11.
	<hr/>
	Summa Kr. 2,393,502: 21.

§ 1.

Statens ombud har avlämnat följande sammandrag av bolagets räkenskaper för året:

År.	Överskott av brutto- inkomst över trafik- kostnad.	Räntor.	
1912 .....	43,430 89	— —	—

Av detta överskott har använts eller avsatts till:							Summa.
Amortering		Utvidgningar och förbättringar av järnvägen, anskaffning av förlag eller inköp av materiel med flera dylika utgifter.	Reservfonden.	Utdelning till aktieägarne.	Dispositionsfonden.	Järnvägsbyggnadens omkostnads-konto.	
å statslånet.	å annan skuld.						
—	—	—	—	—	—	43,430 89	43,430 89

§ 2.

För anläggning av järnväg mellan Uppsala och Enköping har bolaget fått sig beviljat ett statslån å 1,040,000 kronor. Härav hade bolaget vid 1912 års början i riksgäldskontoret lyftat ett belopp av 693,000 kronor. Återstoden, 347,000 kronor, lyftes av bolaget i januari 1913. Bolaget har ej haft skyldighet att under året inbetala ränta eller verkställa kapitalavbetalning å det lyftade beloppet.

Järnvägen öppnades för allmän trafik den 14 maj 1912.

**Kil—Fryksdalens**

Såsom statens ombud har landskamreraren T. R. L. Broström deltagit i granskningen givna berättelsen ävensom nästföregående revisionsberättelse meddelas följande uppgifter:

Bolagets ställning

*Skulder:*

Statslånet .....	Kr. 820,976: 12.
Aktiekapitalet, tecknat .....	„ 2,504,800: —
Diverse kreditorer .....	„ 12,564: 65.
Tillgångar över skulder .....	„ 80,312: 40.
	<hr/>
	Summa Kr. 3,418,653: 17.

Bolagets ställning

*Tillgångar:*

Utförda arbeten å järnvägsanläggningen .....	Kr. 2,570,072: 60.
I bankinrättning innestående .....	„ 1,681,778: 82.
Diverse debitorer .....	„ 14,096: 33.
	<hr/>
	Summa Kr. 4,265,947: 25.

---

**järnvägsaktiebolag.**

av detta bolags förvaltning och räkenskaper för år 1912. Efter den om granskningen av-

den 1 januari 1912.

*Tillgångar:*

Utförda arbeten å järnvägsanläggningen m. m. ....	Kr. 1,086,726: 78.
I bankinrättning inestående .....	„ 2,297,753: 10.
Aktietecknarnes konto .....	„ 34,173: 29.
	<hr/>
	Summa Kr. 3,418,653: 17.

den 31 december 1912.

*Skulder:*

Statslånet: kapital .....	Kr. 1,666,500: —
anståndsrenta .....	„ 89,124: 49. Kr. 1,755,624: 49.
Aktiekapitalet .....	„ 2,504,800: —
Diverse kreditorer .....	„ 5,522: 76.
	<hr/>
	Summa Kr. 4,265,947: 25.

§ 1.

För anläggning av järnväg från Kil till Torsby har Kungl. Maj:t beviljat bolaget ett statslån å 2,500,000 kronor. Härav har bolaget hittills utbetkommit 1,666,500 kronor.

**Lysekils**

Kronofogden C. Wickbom har i egenskap av statens ombud deltagit i granskningen föregående års förvaltningsberättelse meddelas följande uppgifter:

Bolagets ställning

*Skulder:*

Statslånet, lyftad del med ränta .....	Kr.	450,787:	50.
Aktiekapitalet .....	„	1,200,000:	—
Räntor .....	„	32,860:	43.

---

Summa Kr. 1,683 647: 93.

Bolagets ställning

*Tillgångar:*

Järnvägsanläggningen .....	Kr.	1,564,344:	55.
Inventarier .....	„	2,102:	83.
I bankinrättning inestående .....	„	449,794:	74.
Diverse debitorer .....	„	42,571:	92.
Reverskonto .....	„	13,785:	—

---

Summa Kr. 2,072,599: 04.

**järnvägsaktiebolag.**

av detta bolags förvaltning och räkenskaper för år 1912. Efter den nu avgivna och näst-

den 1 januari 1912.

*Tillgångar:*

Järnvägsanläggningen .....	Kr.	649 575: 43.
Inventarier .....	„	2,027: 83.
I bankinrättningar inestående .....	„	997,338: 80.
Reverskonto .....	„	25,200: —
Diverse debitorer .....	„	9,485: 24.
Kassabehållning .....	„	20: 63.
		<hr/>
	Summa Kr.	1,683,647: 93.

den 31 december 1912.

*Skulder:*

Statslånet, lyftad del med ränta .....	Kr.	836,000: —
Aktiekapitalet .....	„	1,200,000: —
Intressekonto .....	„	31,462: 85.
Diverse kreditorer .....	„	5,000: —
Kassakonto .....	„	136: 19.
		<hr/>
	Summa Kr.	2,072,599: 04.

§ 1.

För anläggning av järnväg från Lysekil till Smedberg har Kungl. Maj:t beviljat bolaget ett statslån å 1,200,000 kronor. I avräkning härå har bolaget hittills utbetkommit 800,000 kronor.

**Sävsjöström—Nässjö**

Såsom statens ombud har t. f. domänintendenten O. Erickson deltagit i granskningen berättelse för samma år innehåller följande uppgifter:

Bolagets ställning

*Skulder:*

Aktiekapitalet, tecknat .....	Kr. 2,581,900: —
Reservfonden .....	„ 10,443: 43.
Tillgångar över skulder .....	„ 52,726: 45.

---

Summa Kr. 2,645,069: 88.

*Utgifter år 1912:*

Administrations- och befälskonto m. m. ....	Kr. 44,799: 95.
Reservfonden .....	„ 4,457: 12.
Inkomster över utgifter .....	„ 40,114: 08.

---

Summa Kr. 89,371: 15..

Bolagets ställning

*Tillgångar:*

Entreprenörens m. fl. konti .....	Kr. 932,217: 98.
Rullande materielens konto .....	„ 289,825: 06.
Inventariers konto .....	„ 852: 08.
I bankinrättning innestående .....	„ 1,366,145: 92.
Kungl. statskontorets konto .....	„ 100,000: —
Kassabehållning .....	„ 600: 69.

---

Summa Kr. 2,689,641: 08.



## järnvägsaktiebolag.

av detta bolags förvaltning och räkenskaper för år 1912. En av bolagets styrelse avgiven

den 1 januari 1912.

### *Tillgångar:*

Entreprenörens m. fl. konti .....	Kr.	213,507:	80.
Rullande materielens konto .....	„	46,650:	—
Inventariers konto .....	„	475:	—
I bankinrättning innestående .....	„	2,369,164:	65.
Kassabehållning .....	„	15,272:	93.
		<hr/>	
	Summa	Kr. 2,645,069:	88.

### *Inkomster år 1912:*

Räntor .....	Kr.	89,371:	15.
		<hr/>	
	Summa	Kr. 89,371:	15.

den 31 december 1912.

### *Skulder:*

Aktiekapitalet, tecknat .....	Kr.	2,581,900:	—
Reservfonden .....	„	14,900:	55.
Tillgångar över skulder .....	„	92,840:	53.
		<hr/>	
	Summa	Kr. 2,689,641:	08.

§ 1.

För anläggning av järnväg från Nässjö till Sävsjöström har Kungl. Maj:t beviljat bolaget ett statslån å 2,581,500 kronor. I avräkning härå har bolaget den 18 sistlidne september lyft 151,500 kronor.

---

**Väderstad—Skeninge—Bränninge**

Kronofogden E. A. Myrin har i egenskap av statens ombud deltagit i granskningen innehåller följande uppgifter:

Bolagets ställning

*Tillgångar:*

Utförda arbeten å järnvägsanläggningen m. m. ....	Kr.	917,938: 25.
Depositioner .....	„	50,000: —
I bankinrättning innestående .....	„	107,000: —
Kassabehållning .....	„	204: 77.
	<u>Summa Kr.</u>	<u>1,075,143: 02.</u>

§ 1.

För anläggning av järnväg från Väderstad över Skeninge till Bränninge har bolaget fått sig beviljat ett statslån å 788,500 kronor. I avräkning härå har av bolaget lyfts *dels* den 6 juni 1912 400,000 kronor och *dels* den 24 april 1913 ytterligare 92,500 kronor eller alltså sammanlagt 492,500 kronor.

---

**järnvägsaktiebolag.**

av detta bolags förvaltning och räkenskaper för år 1912. Den avgivna revisionsberättelsen

den 31 december 1912.

*Skulder:*

Statslånet, lyftad del .....	Kr.	400,000:	—
Aktiekapitalet, inbetalt .....	„	643,869:	51.
Räntor .....	„	2,374:	41.
Diverse kreditorer .....	„	28,899:	10.
		<hr/>	
	Summa Kr.	1,075,143:	02.

§ 2.

Vid granskning i riksgäldskontoret av bolagets revisionsberättelse hade anmärkts, att anståndsrenta, 10,200 kronor, däri icke influtit. Bolaget har i skrivelse den 11 nästlidne oktober meddelat, att ifrågavarande räntebelopp bokförts den 1 januari 1913 och sålunda icke influtit i 1912 års räkenskaper.

**Lindfors—Bosjöns**

I egenskap av statens ombud har t. f. andre länsnotarien Karl Holmberg deltagit i ningen avgivna berättelsen jämte infordrad förklaring har hämtats följande uppgifter:

Bolagets ställning

<i>Tillgångar:</i>	
Järnvägsanläggningen .....	Kr. 200,022: 10.
I bankinrättning inestående .....	,, 12,905: 16.
Deposition i kungl. statskontoret .....	,, 8,000: —
Diverse debitorer .....	,, 589: 08.
Kassabehållning .....	,, 373: 97.
	Summa Kr. 221,890: 31.

§ 1.

För anläggning av järnväg från Lindfors till Bosjön har Kungl. Maj:t beviljat bolaget ett statslån å 100,000 kronor. I avräkning härå har bolaget den 5 december 1912 lyft 66,600 kronor.

**Mjölby—Hästhalmens järnvägsaktiebolags konkurs.**

Genom kungörelse i Post- och Inrikestidningar hade borgenärerna i Mjölby —Hästhalmens järnvägsaktiebolags konkurs kallats att den 2 april 1913 inför domhavanden i Vifolka härad sina fordringar anmäla och bevaka. Riksgäldskontorets fordran för till bolaget utlämnadt lån belöpte sig den 1 februari 1913, då konkursen börjats, till följande belopp, nämligen:

kapital .....	Kr. 799,600: —
anståndsrenta .....	,, 105,687: 35.
vanlig ränta .....	,, 25,958: 18.
överränta .....	,, 94: 92.
eller tillhoppa .....	Kr. 931,340: 45.

Säkerheten för lånet utgjordes av bolagets i järnvägen med första förmånsrätt intecknade skuldebrev å 800,000 kronor med ränta.

Riksgäldskontorets fordran har i konkursen behörigen bevakats, varvid även framställts yrkande om förmånsrätt på grund av ovanberörda inteckning.

**järnvägsaktiebolag.**

granskningen av detta bolags förvaltning och räkenskaper för år 1912. Från den om gransk-  
den 31 december 1912.

<i>Skulder:</i>	
Statslånet, lyftad del .....	Kr. 66,808: 12.
Aktiekapitalet .....	,, 109,900: —
Diverse kreditorer .....	,, 45,088: 96.
Vinst- och förlustkonto .....	,, 93: 28.
	Summa Kr. 221,890: 81.

Efter det den för fordringarnas bevakning utsatta dag tilländagått, beslöto borgenärerna vid sammanträde den 25 sistlidne augusti att hos Kungl. Maj:ts befallningshavande i Östergötlands län begära försäljning av järnvägen i den ordning, som om utmätt fast egendom är stadgad. Med anledning härav förrättades å landskansliet den 17 innevarande november auktion å järnvägen; och inropades densamma därvid av ett konsortium, bestående av fyra personer, nämligen Wilh. Edlund, David Lindberg, Axel Öberg och Fr. Otto Olsson, för en köpeskillning av 1,037,000 kronor. I köpet ingick den till järnvägen enligt lag hörande rörliga materiel jämte förråd och inventarier. Sedan redan den 12 innevarande november av samma personer å skulden inbetalts 22,890 kronor 31 öre, utgörande upplupen ränta och öVERRÄNTA å statslånet vid 1912 års slut, belöpte sig riksgäldskontorets fordran vid auktionstillfället till sammanlagt 937,918 kronor 43 öre. Enligt medgivande av fullmäktige i riksgäldskontoret övertogs betalningsskyldigheten för lånet av köparne i särskild förbindelse, som åtecknades skuldebrevet.

### Uppgift å de järnvägsaktiebolag, vilka häfta

Revisorerna få här nedan meddela en översikt, upptagande de järnvägs-toret för erhållna statslån, med uppgift tillika å beloppet av såväl hela skulden härmed finnes även för varje särskilt bolag angivet det utbetalda lånebeloppet skall inbetalas först sedan all annan skuld för lånet blivit gulden.)

Ifrågavarande järnvägsbolag hava samtliga under år 1912 ökat sin skuld inbetalade beloppen icke överstigit de å varje särskilt lån för år 1912 upplupna

		Utbetalt lånebelopp jänte anståndsrenta.
Hultsfred—Västerviks	järnvägsaktiebolag	Kr. 2,001,388: 89.
Västervik—Åtvidaberg—Bersbo	d:o	„ 2,136,093: 75.
Hässleholm—Markaryds	d:o	„ 418,464: 55.
Norra Södermanlands	d:o	„ 1,984,022: 50.
Klintehamn—Roma	d:o	„ 231,286: 17.
Markaryd—Veinge	d:o	„ 606,154: 87.
Sala—Gysinge—Gävle	d:o	„ 1,714,461: 43.
Östra Centralbanans	d:o	„ 1,887,766: 74.
Slite—Roma	d:o	„ 361,812: 74.
Orsa—Härjeådalens	d:o	„ 4,437,173: 75.
Skövde—Axvalls	d:o	„ 387,291: 27.
Landskrona—Kjävlinge—Sjöbo	d:o	„ 1,265,643: 50.
Mellersta Södermanlands	d:o	„ 579,754: 93.
Tidaholms	d:o	„ 553,781: 25.
Åtvidaberg—Bjärka Säby	d:o	„ 325,898: 88.
Borgholm—Böda	d:o	„ 468,806: 83.
Ruda—Finsjö—Oskarshamns	d:o	„ 526,716: 45.
Lidköping—Kållands	d:o	„ 398,278: 12.
Södra Ölands	d:o	„ 1,054,736: 62.
Skara—Timmersdala	d:o	„ 384,107: 50.
Varberg—Ätrans	d:o	„ 1,299,925: 24.
Mjölby—Hästholmens	d:o	„ 905,277: 40.

Sammanlagda beloppet av ovanstående järnvägsbolags förfallna skuld till samma års början utgjorde riksgäldskontorets utestående förfallna fordringar å

**i förfallen skuld för erhållna statslån.**

bolag, vilka vid utgången av år 1912 häftade i *förfallen* skuld till riksgäldskon-  
som den förfallna delen därav vid nämnda års början och slut. Till jämförelse  
med därå upplupen s. k. anståndsränta (ränta, som enligt de stadgade lånevillkoren

antingen genom uteblivandet av all inbetalning eller ock till följd därav, att de  
räntorna.

Hela skulden		Den förfallna delen av skulden	
vid 1912 års början.	vid 1912 års slut.	vid 1912 års början.	vid 1912 års slut.
Kr. 1,803,082: 08.	Kr. 1,857,814: 05.	Kr. 335,427: 21.	Kr. 422,927: 21.
„ 1,918,726: 98.	„ 1,977,055: 62.	„ 351,441: 20.	„ 444,691: 20.
„ 561,374: 14.	„ 585,957: 39.	„ 197,776: 63.	„ 227,073: 62.
„ 2,620,639: 29.	„ 2,682,534: 44.	„ 788,876: 39.	„ 867,624: 47.
„ 298,920: 30.	„ 311,471: 11.	„ 74,757: 01.	„ 89,013: 14.
„ 753,270: 04.	„ 785,610: 58.	„ 175,725: 94.	„ 212,471: 02.
„ 1,913,340: 26.	„ 1,947,303: 08.	„ 254,975: 59.	„ 300,049: 94.
„ 2,636,657: 45.	„ 2,746,325: 15.	„ 829,089: 82.	„ 950,916: 48.
„ 532,061: 68.	„ 554,326: 67.	„ 182,543: 57.	„ 207,255: 84.
„ 5,214,681: 85.	„ 5,432,724: 35.	„ 740,842: 32.	„ 982,775: 17.
„ 518,800: 17.	„ 540,869: 87.	„ 143,716: 86.	„ 168,153: 42.
„ 1,532,942: 91.	„ 1,598,855: 86.	„ 299,156: —.	„ 372,462: 50.
„ 665,874: 65.	„ 693,918: 31.	„ 81,748: 13.	„ 112,753: 46.
„ 609,193: 10.	„ 634,838: 48.	„ 53,117: 92.	„ 81,589: 98.
„ 371,978: 26.	„ 387,213: 42.	„ 44,774: 99.	„ 61,617: 14.
„ 524,264: —.	„ 545,778: 37.	„ 36,654: 55.	„ 60,357: 93.
„ 601,424: 30.	„ 626,723: 69.	„ 74,327: 85.	„ 102,295: 48.
„ 417,661: 45.	„ 435,162: 84.	„ 16,673: 02.	„ 36,025: 46.
„ 1,070,714: 83.	„ 1,113,820: 75.	— — —	„ 29,806: 17.
„ 389,042: 50.	„ 405,134: 85.	— — —	„ 10,804: 86.
„ 912,452: 63.	„ 1,353,436: 80.	— — —	„ 36,337: 13.
„ 892,165: 08.	„ 928,167: 71.	— — —	„ 6,478: 13.

riksgäldskontoret uppgick vid 1912 års slut till 5,783,479 kronor 15 öre. Vid  
järnväglån 4,681,625 kronor.

### Riksgäldskontorets förluster på järnvägslån.

Genom avskrivning eller på annat sätt hava följande förluster uppkommit å de statslån, som från riksgäldskontoret utlämnats till nedan nämnda järnvägsaktiebolag:

Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag (år 1905)	.....	Kr.	986,198: 22.
Länna—Norrtälje	d:o (år 1905)	.....	„ 1,127,872: 81.
Svartälvs	d:o (år 1910)	.....	„ 774,693: 83.*)
Siljans	d:o (år 1911)	.....	„ 601,169: 79.
			Summa Kr. 3,489,934: 65.

I detta sammanhang torde böra erinras om Riksdagens ovan i berättelsen omnämnda beslut, varigenom medgivits, att de den 31 december 1912 å statslånet till Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag förfallna annuitets- och räntebelopp, utgörande tillhopa 300,049 kronor 94 öre, finge, räknat från sistnämnda tidpunkt, under vissa villkor anses såsom särskilt lån till nytt bolag, som skulle bildas för inköp av järnvägen och övertagande av betalningsskyldigheten för det ursprungliga statslånet. Detta nya särskilda lån komme att behandlas som en ny anstånds-ränta och skulle sålunda genom fortsatt annuitetslikvid gäldas, först sedan det ursprungliga statslånet blivit genom stadgade annuiteter inbetalt. Den förlust, staten härigenom komme att tillskyndas, skulle enligt en av fullmäktige i riksgäldskontoret gjord beräkning uppgå till omkring 263,000 kronor.

\*) Detta belopp bör minskas med det värde, Svartälvs järnväg kan anses äga. Sedan Svartälvs järnvägsaktiebolag år 1909 försatts i konkurs, inköptes järnvägen den 23 mars 1910 av riksgäldskontoret för statsverkets räkning. Se härom vidare 1910 års revisionsberättelse sid. 326.



Från fullmäktige i riksgäldskontoret har till Revisorerna överlämnats en den 2 oktober 1913 dagtecknad, så lydande skrift:

*Ang. försum-  
mad inbetal-  
ning å vissa  
järnvägslån.*

»Till Riksdagens herrar revisorer.

Av de järnvägsbolag, som hava erhållit statslån, hava åtskilliga underlåtit att i behörig ordning fullgöra dem åliggande inbetalningar till riksgäldskontoret. Härom hava såväl statsrevisorerna som Riksdagen erhållit kännedom, statsrevisorerna genom bolagens revisionsberättelser och Riksdagen genom de berättelser, som årligen avgivits av fullmäktige i riksgäldskontoret. Då uraktlåtenheten berott därpå, att järnvägen icke lämnat något trafiköverskott eller att trafiköverskottet icke varit större än det belopp, som inbetalats till riksgäldskontoret, hava fullmäktige icke ansett det vara billigt eller i statens intresse, att rättsliga anspråk gjordes emot bolaget gällande, och Riksdagen har låtit därvid bero. Förhållandena äro emellertid annorlunda, då järnvägen väl lämnat trafiköverskott, som kunnat inbetalas till riksgäldskontoret, men detta icke använts för annuiteten å statslånet, utan till att gälda ränta och avbetalning å andra järnvägsbolagets skulder, ehuru staten för sitt lån ägt förmånsrätt framför övriga innehavare av inteckningar i järnvägen. Fullmäktige hava hittills ej heller gent emot sådana bolag vidtagit rättsliga åtgärder för att tillförsäkra staten att i främsta rummet utbekomma sin fordran. Även i dessa fall hava icke från statsrevisorernas sida framställts yrkanden eller av Riksdagen lämnats föreskrifter om strängare förfarande emot de ifrågavarande järnvägsbolagen.

Fullmäktige vilja i detta sammanhang erinra, att de i sin berättelse till 1910 års Riksdag särskilt påpekade, att ett stort antal av dessa bolag icke fullgjort föreskrivna inbetalningar å sina skulder till riksgäldskontoret, och uttalade såsom önskvärt, att för framtiden de beräkningar rörande tilltänkta järnvägars anläggningskostnad och avkastningsförmåga, som läggas till grund för låneunderstödens beviljande, bliva uppgjorda med största omsorg och underkastas noggranu prövning, vilken fullmäktiges framställning föranledde en Riksdagens skrivelse till

Kungl. Maj:t med anhållan om starkare kontroll beträffande enskilda järnvägsanläggningar.

Då det förhållandet, att bolag med åsidosättande av sina skyldigheter emot staten tillgodose andra fordringsägare, icke blott undantagsvis, utan mycket ofta förekommer, och då därjämte den föreställningen synes mera allmänt göra sig gällande, att de enskilda fordringsägarna böra i första rummet tillgodoses och statens rätt sättas i sista rummet, hava fullmäktige icke velat underlåta att fästa herrar revisorers uppmärksamhet därå samt lämna en uppgift å de järnvägsbolag, som hava gjort sig skyldiga till omförmälda förfaringssätt.

En granskning av de räkenskapssammandrag för år 1912, som avlämnats av statens i järnvägsbolagens revision deltagande ombud, utvisar, att nedannämnda bolag, vilka icke fullgjort sin betalningsskyldighet till riksgäldskontoret, under året använt följande belopp till ränta och avbetalning å lån till enskilda fordringsägare:

<i>Bolag.</i>	<i>Ränta.</i>	<i>Kapital.</i>	<i>Summa.</i>
Järnvägsaktiebolaget Borgholm— Böda .....	Kr. 7,430: 60.	Kr. 4,352: 53.	Kr. 11,783: 13.
Hässleholm—Markaryds järnvägs- aktiebolag .....	” 28,493: 27.	” 20,000: —	” 48,493: 27.
Hultsfred—Västerviks d:o .....	” 1,310: 82.	” 12,391: 28.	” 13,702: 05.
Landskrona—Kjäflinge—Sjöbo d:o .....	” 19,657: 03.	” — — —	” 19,657: 03.
Lidköping—Kållands d:o .....	” — — —	” 6,000: —	” 6,000: —
Markaryd—Veinge d:o .....	” 29,501: 32.	” — — —	” 29,501: 32.
Mellersta Södermanlands d:o .....	” — — —	” 14,561: 15.	” 14,561: 15.
Norra Södermanlands d:o .....	” 403: 24.	” 47,301: 54.	” 47,704: 78.
Ruda—Finsjö—Oskarshamns d:o .....	” 8,474: 35.	” — — —	” 8,474: 35.
Södra Ölands d:o .....	” 11,211: 97.	” 9,081: 90.	” 20,293: 87.
Tidaholms d:o .....	” 22,055: —	” 1,534: 06.	” 23,589: 06.
Varberg—Ätrans d:o .....	” 25,611: 19.	” — — —	” 25,611: 19.
Åtvidaberg—Bjärka—Säby d:o .....	” 11,140: 91.	” 6,874: 55.	” 18,015: 46.
Västervik—Åtvidaberg—Bersbo d:o .....	” 2,811: 04.	” 9,380: 85.	” 12,191: 89.
Östra Centralbanans d:o .....	” 103,516: 96.	” 25,137: 57.	” 128,654: 53.»

De sakförhållanden, som i ovanintagna skrift beröras, äro av synnerligen allvarlig art och äga en vittgående statsfinansiell betydelse. Till ytterligare belysning härav meddelas följande översikt, utvisande för femårsperioden 1908—1912, vilka järnvägsaktiebolag vid årsskiftet häftade i förfallen skuld till riksgäldskontoret ävensom skuldens storlek.

**Översikt, utvisande förfallen skuld å järnvägslån vid årsskifte under  
femårsperioden <sup>31</sup>/<sub>12</sub> 1908—<sup>31</sup>/<sub>12</sub> 1912.**

Järnvägsaktiebolag.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.
Hultsfred—Västerviks järnvägsaktiebolag	260,182 <sup>07</sup>	296,706 <sup>03</sup>	315,420 <sup>54</sup>	335,427 <sup>21</sup>	422,927 <sup>21</sup>
Västervik—Åtvidaberg—Bersbo d:o	341,803 <sup>26</sup>	346,556 <sup>03</sup>	365,839 <sup>73</sup>	351,441 <sup>20</sup>	444,691 <sup>20</sup>
Mariestad—Kinnekulle d:o	15,715 <sup>27</sup>	—	—	—	—
Siljans d:o	386,020 <sup>31</sup>	454,107 <sup>48</sup>	524,569 <sup>65</sup>	—	—
Svartälvs d:o	418,816 <sup>16</sup>	*) 447,287 <sup>21</sup>	—	—	—
Hässleholm—Markaryds d:o	125,945 <sup>66</sup>	152,212 <sup>65</sup>	169,489 <sup>64</sup>	197,776 <sup>63</sup>	227,073 <sup>62</sup>
Norra Södermanlands d:o	629,032 <sup>45</sup>	699,849 <sup>98</sup>	713,812 <sup>48</sup>	788,876 <sup>39</sup>	867,624 <sup>47</sup>
Norrköping—Söderköping— Vikbolandets d:o	86,333 <sup>49</sup>	158,981 <sup>37</sup>	95,852 <sup>16</sup>	—	—
Östra Blekinge d:o	65,919 <sup>40</sup>	96,687 <sup>73</sup>	—	—	—
Klintehamn—Roma d:o	35,187 <sup>38</sup>	47,844 <sup>13</sup>	61,034 <sup>01</sup>	74,757 <sup>01</sup>	89,013 <sup>14</sup>
Markaryd—Veinge d:o	136,967 <sup>96</sup>	125,958 <sup>19</sup>	140,383 <sup>36</sup>	175,725 <sup>94</sup>	212,471 <sup>02</sup>
Sala—Gysinge—Gävle d:o	121,627 <sup>78</sup>	169,913 <sup>73</sup>	236,197 <sup>09</sup>	254,975 <sup>59</sup>	300,049 <sup>94</sup>
Östra Centralbanans d:o	489,259 <sup>84</sup>	598,261 <sup>50</sup>	711,538 <sup>16</sup>	829,089 <sup>82</sup>	950,916 <sup>48</sup>
Slite—Roma d:o	113,531 <sup>76</sup>	135,691 <sup>53</sup>	158,698 <sup>80</sup>	182,543 <sup>57</sup>	207,255 <sup>84</sup>
Orsa—Härjedalens d:o	182,307 <sup>80</sup>	304,184 <sup>78</sup>	509,034 <sup>47</sup>	740,842 <sup>32</sup>	982,775 <sup>17</sup>
Skövde—Axvalls d:o	75,859 <sup>68</sup>	97,569 <sup>99</sup>	120,189 <sup>05</sup>	143,716 <sup>86</sup>	168,153 <sup>42</sup>
Landskrona—Kjävlinge—Sjöbo d:o	97,116 <sup>50</sup>	161,483 <sup>—</sup>	228,829 <sup>50</sup>	299,156 <sup>—</sup>	372,462 <sup>50</sup>
Mellersta Södermanlands d:o	—	23,783 <sup>11</sup>	52,074 <sup>05</sup>	81,748 <sup>13</sup>	112,753 <sup>46</sup>
Tidaholms d:o	—	—	25,921 <sup>46</sup>	53,117 <sup>92</sup>	81,589 <sup>38</sup>
Åtvidaberg—Bjärka-Säby d:o	—	13,265 <sup>69</sup>	28,657 <sup>84</sup>	44,774 <sup>99</sup>	61,617 <sup>14</sup>
Borgholm—Böda d:o	—	12,706 <sup>11</sup>	26,040 <sup>72</sup>	36,654 <sup>55</sup>	60,357 <sup>93</sup>
Ruda—Finsjö—Oskarshamns d:o	—	22,017 <sup>24</sup>	47,568 <sup>47</sup>	74,327 <sup>85</sup>	102,295 <sup>48</sup>
Lidköping—Källands d:o	—	—	—	16,673 <sup>02</sup>	36,025 <sup>46</sup>
Södra Ölands d:o	—	—	—	—	29,806 <sup>17</sup>
Skara—Timmersdala d:o	—	—	—	—	10,804 <sup>86</sup>
Varberg—Ätrans d:o	—	—	—	—	36,337 <sup>13</sup>
Mjölby—Hästholmens d:o	—	—	—	—	6,478 <sup>13</sup>
Summa Kronor	3,581,626 <sup>77</sup>	4,365,067 <sup>58</sup>	4,531,151 <sup>18</sup>	4,681,625 <sup>—</sup>	5,783,479 <sup>15</sup>

\*) Den förfallna skulden den 28 september 1909, då bolaget försattes i konkurs.

Av denna översikt framgår, att antalet för förfallen skuld häftande bolag utgjorde:

år 1908 .....	17,
„ 1909 .....	20,
„ 1910 .....	19,
„ 1911 .....	18,
„ 1912 .....	22.

Af revisionsberättelserna för dessa år inhämtas tillika, att de betalnings-skyldiga bolagens antal utgjorde:

år 1908 .....	40,
„ 1909 .....	45,
„ 1910 .....	45,
„ 1911 .....	44,
„ 1912 .....	49,

Uttryckt i procent hade alltså under femårsperioden av dessa bolag resp. 42,5 procent, 44,44 procent, 44,22 procent, 40,91 procent och 44,9 procent brustit i betalningsskyldighetens fullgörande. Då detta procenttal, i och för sig högt, under femårsperioden i väsentlig mån ökats, har det syntts Revisorerna angeläget att i detta sammanhang fästa särskild uppmärksamhet härå.

Vad beträffar det sakförhållande, som i riksgäldsfullmäktiges skrivelse särskilt påpekas, nämligen att en mängd järnvägsbolag icke blott undantagsvis utan mycket ofta med åsidosättande av sina skyldigheter emot staten tillgodose andra fordringsägare, ävensom att den föreställningen bland bolagen synes mera allmänt göra sig gällande, att de enskilda fordringsägarna böra i första rummet tillgodoses och statens rätt sättas i sista rummet, måste Revisorerna i allo dela de betänkligheter mot en sådan utveckling, åt vilka riksgäldsfullmäktige i sin förberörda skrivelse uppenbarligen velat giva uttryck. De betydande låneunderstöd, som staten beviljat för byggande av enskilda järnvägar, göra det till en vital statsangelägenhet, att säkerheterna för dessa lån ej till sitt värde förringas, och att den förfallna skuldsumman ej växer på ett sätt, som måste lända andra legitima lånebehov till förfång. Revisorerna vilja därför som sin uppfattning uttala, att det måste vara en synnerligen viktig angelägenhet, att principen om statens förmånsrätt för sin fordran av de enskilda järnvägsbolagen ovägerligen upprätthålles.

## Inventering i riksgäldskontoret m. m.

Den 7 innevarande november hava Revisorerna verkställt inventering i riksgäldskontoret. Därvid företeddes ej mindre det under fullmäktiges vård befintliga, förseglade konvolut, som innehåller Riksdagens anordning å den jämlikt föreskriften i 63 § regeringsformen till lyftning vid infallande krig å riksgäldskontoret anvisade kreditivsumman, än även kontrakten rörande de av staten upptagna, ännu icke slutbetalta obligationslånen.

*Inventering  
i riksgälds-  
kontoret.*

De skuld- och säkerhetsförbindelser, som till riksgäldskontoret avlämnats för byggnads- och tomtregleringslån samt för lån till kanal- och järnvägsanläggningar, blevo av Revisorerna genomgångna och jämförda med anteckningarna i de över dessa förbindelser upprättade liggare utan att någon anledning till anmärkning därvid förekom.

Vidare uppräknades de hos riksgäldskontoret mot certifikat deponerade obligationer, vilka tillika jämfördes med anteckningarna i en däröver upprättad liggare och i statsskuldboken utan att denna granskning föranledde någon erinran.

Inventeringen, som i övrigt verkställdes med ledning av för sådant ändamål av riksgäldskontorets kamrerare upprättade och av vederbörande förste revisor i riksgäldskontoret utan anmärkning granskade förteckningar, vilka jämfördes med kontorets räkenskaper för innevarande år utau att föranleda anmärkning, omfattade därjämte:

riksgäldskontoret tillhöriga obligationer, skattkammaranvisningar m. m. till ett bokfört värde av 34,545,497 kronor 31 öre, vilka förvarades antingen i riksgäldskontoret eller ock, enligt skriftliga erkännanden, hos vissa utländska bankinstitut;

under kamrerarens och kassörens vård förvarade osålda obligationer av svenska statens 3,6 % lån å 12,000 kronor;

byggnadsfonden för riksdags- och riksbankshus tillhöriga obligationer, bokförda till värde av 191,000 kronor;

Strömsholms nya kanalbolag tillhöriga, i riksgäldskontoret deponerade obligationer å 315,033 kronor 33 öre;

Hjälmare kanal- och slussverks reparationsfond tillhöriga, i riksgäldskontoret förvarade värdehandlingar å 548,180 kronor;

Samtliga förenämnda i riksgäldskontoret förvarade värdehandlingar befunnos vid inventeringen till antal och beskaffenhet överensstämma med innehållet i ovan omförmälda förteckningar.

Hos kassören inneliggande kontanta medel räknades och befanns beloppet överensstämma med räkenskaperna.

Slutligen blevo de till ombudsmannens åtgärd överlämnade ärenden genomgångna efter däröver fört diarium utan att anledning till erinran därvid förekom.

---

*Riksgäldskontorets  
huvudbok  
för år 1912  
m. m.*

Vid den av Revisorerna verkställda granskning av riksgäldskontorets huvudbok för år 1912 jämte därtill hörande journal och kassabok ävensom av den för samma år upprättade räkenskapen över byggnadsfonden för riksdags- och riksbankshus har anledning till anmärkning icke förekommit.

---

*Fullmäktiges  
protokoll.*

Ej heller hava Revisorerna vid läsningen av fullmäktiges protokoll för tiden efter den 16 januari 1913 till utgången av sistlidne september månad funnit anledning till någon erinran eller annat uttalande.

---

*Angående  
ansvarsfrihet  
för full-  
mäktige.*

Till fullgörande av föreskriften i 26 § av gällande instruktion få Revisorerna slutligen anmäla, att emot riksgäldskontorets förvaltning under den tid, denna revision omfattat, icke varit något att erinra; och få alltså Revisorerna för sin del tillstyrka, att ansvarsfrihet för förvaltningen av riksgäldskontoret under ifrågasvarande tid må fullmäktige i nämnda kontor beviljas.

---

*Sifferupp-  
gifterna.*

För riktigheten av de i denna berättelse förekommande sifferuppgifter ansvarar den sekreterare, som under Revisorernas granskning av riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning varit hos Revisorerna anställd.

---

Jämlikt gällande instruktion kommer denna berättelse att tillställas fullmäktige i riksgäldskontoret.

*Berättelsens  
av:ämmande  
till riksgälds-  
kontoret.*

Stockholm den 30 november 1913.

HUGO FAHLÉN.	JOH. STRÖM.	HERMAN FLEMING.
K. v. GEIJER.	ERIC HALLIN.	JOH. NILSSON.
ANTON HAHN.	J. BYSTRÖM.	BERNH. ERIKSSON.
VÄRNER RYDÉN.	CARL JANSSON.	J. P. JESPERSON.

*Ernst V. Lager.*

---





# TABELLBILAGOR.



Tab. I.

Den fonderade statsskulden vid slutet av åren 1888—1912, samt räntan därå under samma år.

År.	Kapitalskuld vid årets slut:	Räntan för året utgjorde:
1888	Kr. 264,893,335: 92.	Kr. 9,760,516: 93.
1889	” 258,913,247: 03.	” 10,150,854: 09.
1890	” 259,512,598: 68.	” 10,982,789: 77.
1891	” 258,071,780: 72.	” 9,779,957: 19.
1892	” 266,705,763: 29.	” 9,983,289: 07.
1893	” 271,470,601: 60.	” 10,328,583: 92.
1894	” 285,951,386: 93.	” 10,544,397: 67.
1895	” 280,305,966: 67.	” 10,455,595: 66.
1896	” 289,521,933: 33.	” 10,269,343: 26.
1897	” 287,483,444: 44.	” 10,086,282: 32.
1898	” 283,743,011: 11.	” 10,028,016: 85.
1899	” 317,489,122: 22.	” 10,455,842: 33.
1900	” 337,898,733: 33.	” 10,905,281: 41.
1901	” 349,132,333: 32.	” 12,276,237: 61.
1902	” 346,693,044: 43.	” 12,191,802: 21.
1903	” 345,214,113: 33.	” 12,121,079: 57.
1904	” 383,944,088: 89.	” 12,056,447: 55.
1905	” 380,818,611: 11.	” 13,411,234: 42.
1906	” 420,852,244: 44.	” 13,301,164: 73.
1907	” 464,359,844: 44.	” 14,693,216: 02.
1908	” 515,375,744: 44.	” 17,133,271: 84.
1909	” 526,430,110: 22.	” 18,594,767: 34.
1910	” 537,426,443: 56.	” 19,411,167: 25.
1911	” 606,096,173: 22.	” 19,140,398: 40.
1912	” 602,199,692: 11.	” 21,893,308: 96.

Tab. II.

Verkställd amortering å den fonderade statsskulden under åren 1888—1912.

År.	Den fonderade statsskulden vid årets början.	Under året verkställd amortering.	Det amorte- rade beloppet i förhållande till skuldens belopp.
	Kronor.	Kronor.	
1888	245,967,702 <sup>58</sup>	2,261,406 <sup>04</sup>	0,92 %
1889	264,893,335 <sup>92</sup>	2,332,686 <sup>40</sup>	0,88 ”
1890	258,913,247 <sup>03</sup>	1,880,203 <sup>91</sup>	0,73 ”
1891	259,512,598 <sup>68</sup>	2,007,317 <sup>96</sup>	0,77 ”
1892	258,071,780 <sup>72</sup>	2,051,184 <sup>09</sup>	0,79 ”
1893	266,705,763 <sup>29</sup>	2,235,606 <sup>14</sup>	0,84 ”
1894	271,470,601 <sup>60</sup>	2,260,561 <sup>87</sup>	0,80 ”
1895	285,951,386 <sup>93</sup>	2,300,547 <sup>46</sup>	0,80 ”
1896	280,305,966 <sup>67</sup>	2,106,366 <sup>67</sup>	0,75 ”
1897	289,521,933 <sup>33</sup>	2,231,488 <sup>89</sup>	0,77 ”
1898	287,483,444 <sup>44</sup>	*) 3,779,933 <sup>33</sup>	1,31 ”
1899	283,743,011 <sup>11</sup>	2,254,388 <sup>89</sup>	0,79 ”
1900	317,489,122 <sup>22</sup>	2,290,388 <sup>89</sup>	0,72 ”
1901	337,898,733 <sup>33</sup>	2,386,400 <sup>01</sup>	0,71 ”
1902	349,132,333 <sup>32</sup>	2,443,288 <sup>89</sup>	0,70 ”
1903	346,693,044 <sup>43</sup>	3,289,486 <sup>66</sup>	0,95 ”
1904	345,214,113 <sup>33</sup>	2,993,524 <sup>44</sup>	0,87 ”
1905	383,944,088 <sup>89</sup>	3,141,477 <sup>78</sup>	0,82 ”
1906	380,818,611 <sup>11</sup>	3,167,726 <sup>67</sup>	0,83 ”
1907	420,852,244 <sup>44</sup>	3,292,400	0,78 ”
1908	464,359,844 <sup>44</sup>	3,464,100	0,74 ”
1909	515,375,744 <sup>44</sup>	**) 6,775,274 <sup>22</sup>	1,31 ”
1910	526,430,110 <sup>22</sup>	3,766,526 <sup>66</sup>	0,72 ”
1911	537,426,443 <sup>56</sup>	3,780,770 <sup>34</sup>	0,70 ”
1912	606,096,173 <sup>22</sup>	3,957,481 <sup>11</sup>	0,65 ”

\*) År 1898 amorterades 2,221,377 kr. 77 öre enligt fastställda amorteringsplaner och 1,555,555 kr. 56 öre genom annullering av uppköpta obligationer.

\*\*) År 1909 amorterades 3,626,022 kr. 22 öre enligt fastställda amorteringsplaner och 3,149,252 kr. genom annullering av uppköpta obligationer.

Tab. III.

Influten valuta för de fonderade statslånen samt effektiv ränta  
å samma lån (fr. o. m. år 1855).

	Räntefot.	De försålda	För	Effektiv
		obligationernas belopp.	obligationerna erhållen valuta.	
		Kronor.	Kronor.	ränta.
1855 års lån	$\left\{ \begin{array}{l} 3 \frac{1}{2} \% \\ \text{o. } \frac{1}{4} \text{,,} \end{array} \right\}$	279,900	273,100	4 %
1858 „ „	4 $\frac{1}{2}$ „	21,841,333 <sup>83</sup>	19,703,472 <sup>80</sup>	5,270 %
1860 „ „	4 $\frac{1}{2}$ „	21,333,333 <sup>83</sup>	25,615,074 <sup>70</sup>	5,002 „
1860 års lån mot premieobligationer	— —	<sup>1)</sup> 5,333,333 <sup>84</sup>		
1861 års lån	4 $\frac{1}{2}$ „	3,000,000	2,760,650	5,167 „
1864 „ „	4 $\frac{1}{2}$ „	10,091,512	8,790,836 <sup>55</sup>	5,319 „
1866 „ „	5 %	26,486,133 <sup>83</sup>	23,539,389 <sup>62</sup>	5,590 „
1868 „ „	5 „	20,884,000	17,871,301 <sup>44</sup>	5,961 „
1870 „ „	5 „	16,170,000	15,778,011 <sup>50</sup>	5,201 „
1872 „ „	4 „	23,117,700	20,885,341	4,847 „
1875 „ „	4 $\frac{1}{2}$ %	36,730,666 <sup>67</sup>	35,271,497 <sup>83</sup>	4,759 „
1876 „ „	4 $\frac{1}{2}$ „	36,274,600	34,635,568 <sup>06</sup>	4,872 „
1878 „ „	4 %	27,238,184	24,233,218 <sup>39</sup>	4,9 %
1880 „ „	4 „	118,746,375	114,558,769 <sup>88</sup>	<sup>2)</sup> 4,216 %
Transport	— —	367,527,071	343,916,230 <sup>57</sup>	— —

<sup>1)</sup> Obligationornas bokföringsvärde.

<sup>2)</sup> Efter den år 1895 verkställda konverteringen av 1880 års lån har den effektiva räntan å det då återstående skuldbeloppet beräknats utgöra 3,568 %.

	Räntefot.	De försålda obligationernas belopp.		För obligationerna erhållen valuta.		Effektiv ränta.
		Kronor.		Kronor.		
Transport	— —	367,527,071	—	343,916,230	57	— —
1886 års lån .....	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %	64,546,222	22	60,059,661	72	3,862 %
3,6 % lånet (upplagt år 1887) ..	3,6 %	85,655,360	—	83,165,623	55	3,709 „
1888 års lån .....	3 %	26,666,666	67	22,113,041	03	3,794 „
1890 „ „ .....	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %	35,555,555	56	35,377,777	78	3,638 „
1894 „ „ .....	3 %	18,000,000	—	15,840,000	—	3,662 „
1899 „ „ .....	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %	36,000,000	—	34,290,000	—	3,763 „
1900 „ „ .....	{ 4 % t. o. m. 15/8 1910, därefter 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % }	36,320,000	—	34,816,299	77	3,821 „
1904 „ „ .....	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> %	36,000,000	—	34,605,000	—	3,643 „
1906 „ „ .....	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „	43,200,000	—	41,526,000	—	3,643 „
1907 „ „ .....	{ 4 % t. o. m. 1/8 1915, därefter 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % }	46,800,000	—	45,021,600	—	3,77 „
1908 „ „ .....	{ 4 % t. o. m. 20/6 1918, därefter 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % }	54,480,000	—	51,483,600	—	3,87 „
1911 „ „ .....	{ 4 % t. o. m. 1/10 1926, därefter 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % }	72,000,000	—	66,960,000	—	4,005 „
Summa	— —	922,750,875	45	869,174,834	42	— —

Anm. Av ovanstående, för de försålda obligationerna  
 influtna valuta ..... Kr. 869,174,834: 42.  
 har för konvertering av de under åren 1855—1878 upptagna  
 fonderade statslånen (med undantag av 1860 års premielån)  
 använts ett belopp av ..... „ \*)208,203,114: 37.  
 varefter såsom nettovaluta återstår ..... Kr. 660,971,720: 05.

\*) Specifikation till detta belopp finnes senast intagen i 1903 års revisionsberättelse sid. 325.

Tab. IV.

De av riksgäldskontoret upplånade medlens användning för produktiva ändamål.

<i>För statens järnvägar:</i>	
åren 1855—1912 .....	Kr. 404,496,595: 84.
<i>Till inköp av vattenfall, lämpliga för elektrisk drift å statens järnvägar:</i>	
åren 1907—1909, 1912 .....	„ 5,000,000: —
<i>Till låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar:</i>	
åren 1855—1912 .....	„ 77,257,850: 27.
Utbetalda låneunderstöd (enl. Tab. V) .....	<u>Kr. 91,007,293: 18.</u>
<i>varifrån avgå följande belopp:</i>	
vid statsinköp av enskilda järnvägar avskrivna kapitalåterstoder av de inköpta järnvägarnas statslån .....	Kr. 7,579,168: 54.
av nedanstående järnvägsbolag återburna lånebelopp, varmed riksgäldskontorets upplåningsrätt minskats:	
Borås järnvägsaktiebolag (1891) .....	„ 300,604: 35.
Norbergs järnvägs nya aktiebolag (1894) .....	„ 99,930: 02.
Bergslagernas järnvägsaktiebolag (1901) .....	„ 5,389,740: —
Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag (1905) .....	„ 300,000: —
Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, vid övertagandet av Länna—Norrtälje järnväg (1905) .....	„ 80,000: —
	<u>Kr. 13,749,442: 91.</u>
Skillnaden mellan de utbetalda låneunderstöden och nysenämnda avdrags belopp .....	Kr. 91,007,293: 18.
utgör den ovan utförda summan .....	„ 13,749,442: 91.
	<u>Kr. 77,257,850: 27.</u>
	<u>Transport Kr. 486,754,446: 11.</u>

Transport Kr. 486,754,446: 11.

*För statens utlåningsfonder:*

åren 1886—1912 .....	„	60,240,768: 06.
Odlingslånefonden .....	Kr.	4,862,227: 81.
Torvindustrilånefonden .....	„	3,500,000: —
Rederilånefonden .....	„	15,000,000: —
Fonden för utlåning till Svenska ostasiatiska kompaniet .....	„	2,000,000: —
Egnahemslånefonden .....	„	29,194,782: 72.
Trollhättans egnahemslånefond .....	„	400,000: —
Fiskerilånefonden .....	„	1,393,402: 52.
Norrländska nyodlingsfonden .....	„	1,033,768: 44.
Jordförmedlingsfonden .....	„	1,801,586: 57.
Hantverkslånefonden .....	„	125,000: —
Tjänstemannasamhället vid Mörby .....	„	930,000: —
	Kr.	60,240,768: 06.

*Till fortsatt utveckling av statens telefonväsende:*

åren 1891—1910, 1912 .....	„	27,000,000: —
Utbetalt till telegrafstyrelsen .....	Kr.	44,784,400: —
Återbetalt t. o. m. år 1909 samt avräknat å riks-gäldskontorets lånerätt .....	„	17,784,400: —
	Kr.	27,000,000: —

*Till anskaffande av lokaler för telegrafverkets behof samt uppförande av stationsbyggnader i Stockholm och Göteborg för d:o d:o:*

åren 1908—1911 .....	„	4,280,000: —
----------------------	---	--------------

*För statens vattenkraftsanläggningar:*

åren 1906—1912 .....	„	41,060,521: 43.
Inköp av vissa Trollhättans elektriska kraftaktiebolag tillhöriga fastigheter .....	Kr.	2,500,000: —
D:o av viss egendom, tillhörig Vargöns aktiebolag, Inlands pappfabriks aktiebolag och Lilla Edets pappersbruksaktiebolag .....	„	9,060,683: 59.
Fastighetsinköp i övrigt för statens vattenkraftsanläggningar m. m. ....	„	1,023,951: 16.
Anläggning av en kraftstation vid Trollhättan samt dess utbyggande för en leveransförmåga av 76,000 elektriska hästkrafter .....	„	9,980,886: 68.
D:o af elektriska kraftledningar från Trollhättan .....	„	7,900,000: —
Anläggning av en elektrisk kraftstation vid Porjusfallen i Stora Lule älv .....	„	7,145,000: —
D:o d:o vid Älvkarleby .....	„	3,450,000: —
	Kr.	41,060,521: 43.

*Till inköp av Trollhätte kanalverk:*

år 1904 .....	„	5,721,726: 70.
---------------	---	----------------

Transport Kr. 625,057,462: 30.



	Transport	Kr. 625,057,462: 30.
<i>Till anläggning av en ny farled mellan Vänersborg och Göteborg:</i>		
åren 1909—1912 .....	„	11,000,000: —
<i>För anordnande av ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland:</i>		
åren 1908—1909, 1912 .....	„	6,584,904: 05.
<i>Till inköp av vissa aktiebolaget Svappavaara malmfält tillhöriga gruvor och gruveandelar m. m.:</i>		
år 1908 .....	„	5,000,000: —
<i>För beredande åt riksgäldskontoret av kassareserver i utlandet:</i>		
år 1904 .....	„	15,000,000: —
	Summa	Kr. 662,642,366: 35.

Tab. V.

Från riksgäldskontoret intill 1912 års slut utlämnade lån till enskilda järnvägsanläggningar samt återstående kapitalskulden för dessa lån vid samma tid.

	De utlämnade lånens belopp.	Återstående kapitalskuld vid 1912 års slut.
Kristinehamn—Sjöändan .....	Kr. 100,000: —	— — —
Nora—Ervalla .....	” 150,000: —	— — —
D:o .....	” 75,000: —	— — —
Kärrgruvan—sjön Åmanningen .....	” 150,000: —	— — —
D:o .....	” 150,000: —	— — —
D:o .....	” 150,000: —	— — —
Norra Barken—Vessman .....	” 200,000: —	— — —
D:o .....	” 200,000: —	— — —
Gävle—Falun .....	” 2,400,000: —	— — —
D:o .....	” 600,000: —	— — —
Hudiksvall—Dellen .....	” 370,000: —	— — —
Söderhamn—Bergviken .....	” 500,000: —	— — —
Borås—Herrljunga .....	” 1,377,055: 24.	— — —
Ystad—Eslöv .....	” 2,450,000: —	— — —
Hälsingborg—Årup .....	” 1,100,000: —	— — —
Landskrona—Eslöv .....	” 1,200,000: —	— — —
Kristianstad—Hässleholm .....	” 720,000: —	— — —
Växjö—Alvesta .....	” 434,000: —	— — —
Köping—Uttersberg .....	” 500,000: —	— — —
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga .....	” 3,840,000: —	2,068,881: 21.
Karlskrona—Växjö .....	” 2,600,000: —	1,089,772: 25.
Krylbo—Norberg .....	” 406,000: —	16,904: 47.
Sundsvall—Torpshammar .....	” 1,494,000: —	— — —
Uppsala—Gävle .....	” 500,000: —	48,398: 45.
Ludvika—Kil .....	” 5,000,000: —	3,015,226: 12.
Vislanda—Bolmen .....	” 785,000: —	473,618: 71.
Hultsfred—Västervik .....	” 1,750,000: —	1,475,550: 16.
Västervik—Åtvidaberg—Bersbo .....	” 1,865,000: —	1,526,529: 33.
Transport	Kr. 30,916,055: 24.	9,714,880: 70.

	De utlämnade lånens belopp.	Återstående kapitalskuld vid 1912 års slut.
Transport	Kr. 30,916,055: 24.	9,714,880: 70.
Visby - Hemse	500,000: —	338,142: 25.
Bergslagernas järnväg	6,078,240: —	— — —
Varberg - Borås	2,600,000: —	1,897,882: 47.
Krylbo—Borlänge	2,375,000: —	1,733,642: 70.
Länna - Norrtälje	746,197: 94.	486,323: 22.
Borlänge—Insjön	950,000: —	863,245: 31.
Hälsingborg—Ängelholm—Halmstad	1,500,000: —	— — —
Vetlanda—Sävsjö	300,000: —	237,466: 23.
Finspång—Norsholm	500,000: —	388,586: 95.
Stockholm—Rimbo	500,000: —	395,776: 99.
Hälsingborg—Ängelholm—Halmstad	795,500: —	— — —
Borås—Svenljunga	500,000: —	402,657: 41.
Halmstad—Falkenberg—Varberg	1,550,000: —	— — —
Varberg—Göteborg	2,068,000: —	— — —
Skara—Kinnekulle—Vänern	324,000: —	265,188: 53.
Karlsdal—Grythytted	341,000: —	— — —
Halmstad—Byholma—Bolmen	824,915: —	685,573: 89.
Vadstena—Ödeshög	300,000: —	249,325: 32.
Karlshamn—Ronneby—Gullbärna	1,102,250: —	916,075: 79.
Mora strand—Östra Värmlands järnväg	1,000,000: —	865,724: 57.
Mariestad—Gössäter	305,000: —	260,678: 04.
Vittsjö - Hässleholm	404,000: —	390,431: 87.
Björndalsbron—Munkfors	90,835: —	78,638: 09.
Härnösand—Sollefteå	2,350,000: —	2,083,047: 80.
Klippan—Röstänga	290,000: —	251,060: 10.
Uddevalla—Lelången	1,247,000: —	1,128,958: 31.
Orsa—Sveg	1,850,000: —	1,850,000: —
D:o	2,200,000: —	2,200,000: —
Malmö—Tomelilla	1,300,000: —	1,176,941: 31.
Norrköping—Söderköping—Vikbolandet	653,000: —	585,140: 06.
Nyby—Södertälje	1,800,000: —	1,781,595: —
Gullbärna—Torsås	537,500: —	*) 500,301: 83.
Transport	Kr. 68,798,493: 18.	31,727,284: 74.

\*) Genom kapitalisering av förfallna belopp å detta lån har år 1910 bildats ett nytt lån å 108,000 kronor, för vilket Östra Blekinge järnvägsaktiebolag, såsom ägare till Gullbärna—Torsås järnväg, avgivit särskild skuldförbindelse.

	De utlämnade länens belopp.		Återstående kapitalsskuld vid 1912 års slut.
Transport	Kr. 68,798,493:	18.	31,727,284: 74.
Markaryd—Veinge	” 561,000:	—	561,000: —
Klintehamn—Roma	” 213,250:	—	213,250: —
Västkind—Tingstäde	” 119,000:	—	110,181: 53.
Sala—Gysinge—Gävle	” 1,545,500:	—	1,521,258: 64.
Linköping—Vimmerby	” 1,710,000:	—	1,710,000: —
Slite—Roma	” 339,000:	—	339,000: —
Borås—Alvesta	” 4,795,000:	—	4,570,114: 17.
Skövde—Axvall	” 363,500:	—	363,500: —
Holtsljunga—Limmared	” 505,000:	—	488,039: 85.
Enköping—Heby—Enåker	” 1,028,700:	—	1,012,564: 71.
Valdemarsvik—Söderköping—Yxnningen	” 591,500:	—	578,847: 25.
Kjävlinge—Sjöbo—Övedskloster	” 1,192,000:	—	1,192,000: —
Stålboga—Malmköping—Skebokvarn	” 532,500:	—	532,500: —
Tidaholm—Vartofta	” 510,000:	—	510,000: —
Bjarka—Åtvidaberg	” 290,000:	—	290,000: —
Borgholm—Böda	” 419,000:	—	419,000: —
Oskarshamn—Ruda	” 483,300:	—	483,300: —
Borgholm—Näsby	” 929,850:	—	929,850: —
Lidköping—Tun	” 367,500:	—	367,500: —
Varberg—Ullared—Ätran	” 1,185,000:	—	1,185,000: —
Skara—Timmersdala	” 352,500:	—	352,500: —
Mjölby—Hästholmen	” 799,600:	—	799,600: —
Uppsala—Enköping	” 693,000:	—	693,000: —
Kil—Torsby	” 1,666,500:	—	1,666,500: —
Lysekil—Smedberg	” 800,000:	—	800,000: —
Väderstad—Skenninge—Bränninge	” 400,000:	—	400,000: —
Lindfors—Bosjön	” 66,600:	—	66,600: —
<b>Summa</b>	<b>Kr. 91,257,293:</b>	<b>18.</b>	<b>53,882,390: 89.</b>

*Anm.* Av de i denna tabell upptagna järnvägslånen hava sammanlagt kr. 91,007,293: 18 utgått av medel, som upplånats av riksgäldskontoret, och återstående kr. 250,000: — (lånen till järnvägarna Kristinehamn—Sjöändan och Nora—Ervalla) av andra statsmedel.

Tab. VI.

Av riksgäldskontoret under åren 1888—1912 utbetalda belopp till  
bestridande av ränta och amortering å de fonderade statslånen.

	Ränta.		Amortering.		Summa.	
för 1860 års premielån..... Kr.	1,861,551	11	1,452,222	22	3,313,773	33
„ 1872 „ lån..... „	1,118,372	—	927,900	—	2,046,272	—
„ 1875 „ „..... „	5,007,817	86	668,000	—	5,675,817	86
„ 1878 „ „..... „	4,851,488	72	2,177,747	20	7,029,235	92
„ 1880 „ „..... „	88,486,661	42	43,178,487	—	131,665,148	42
„ 1886 „ „..... „	49,485,809	09	7,030,222	23	56,516,031	32
„ 1887 „ „..... „	40,655,763	16	— —	—	40,655,763	16
„ 1888 „ „..... „	18,274,292	57	— —	—	18,274,292	57
„ 1890 „ „..... „	25,042,974	44	8,774,666	67	33,817,641	11
„ 1891 „ „..... „	1,441,000	—	— —	—	1,441,000	—
„ 1894 „ „..... „	9,315,288	—	1,719,900	—	11,035,188	—
„ 1899 „ „..... „	16,553,628	—	3,092,040	—	19,645,668	—
„ 1900 „ „..... „	17,070,400	—	— —	—	17,070,400	—
„ 1904 „ „..... „	10,080,000	—	— —	—	10,080,000	—
„ 1906 „ „..... „	9,072,000	—	— —	—	9,072,000	—
„ 1907 „ „..... „	9,360,000	—	— —	—	9,360,000	—
„ 1908 „ „..... „	9,397,800	—	— —	—	9,397,800	—
„ 1911 „ „..... „	2,880,000	—	— —	—	2,880,000	—
„ extra amortering av stats- skulden..... „	— —	—	3,889,112	52	3,889,112	52
„ statsskuldens amortering „	— —	—	6,600,113	02	6,600,113	02
Summa Kr.	319,954,846	37	79,510,410	86	399,465,257	23

Tab. VII.

Till statskontoret avlämnad behållning av trafikinkomsten å statens järnvägar samt till riksgäldskontoret inbetald ränta och amortering å lån till enskilda järnvägsanläggningar.

(Åren 1888—1912.)

		Avlämnad behållning av trafikinkomsten å statens järnvägar.	Till riksgäldskontoret inbetald ränta och amortering å lån till enskilda järnvägsanläggningar.	Summa.
År 1888	Kr.	6,800,000	1,986,139 63	8,786,139 63
” 1889	”	6,500,000	2,077,499 33	8,577,499 33
” 1890	”	6,500,000	2,132,432 20	8,632,432 20
” 1891	”	6,500,000	2,164,034 17	8,664,034 17
” 1892	”	6,500,000	2,584,775 38	9,084,775 38
” 1893	”	6,700,000	2,109,641 55	8,809,641 55
” 1894	”	7,500,000	2,628,506 50	10,128,506 50
” 1895	”	9,000,000	2,250,664 37	11,250,664 37
” 1896	”	9,800,000	2,222,508 99	12,022,508 99
” 1897	”	13,800,000	2,628,352 30	16,428,352 30
” 1898	”	11,000,000	2,668,582 14	13,668,582 14
” 1899	”	10,500,000	4,229,736 43	14,729,736 43
” 1900	”	7,000,000	2,342,250 47	9,342,250 47
” 1901	”	8,000,000	*) 8,137,031 73	16,137,031 73
” 1902	”	8,000,000	2,181,913 17	10,181,913 17
” 1903	”	12,000,000	2,052,215 90	14,052,215 90
” 1904	”	13,500,000	2,612,556 49	16,112,556 49
” 1905	”	13,700,000	2,837,929 73	16,537,929 73
” 1906	”	17,300,000	2,381,725 58	19,681,725 58
” 1907	”	12,000,000	2,236,331 44	14,236,331 44
” 1908	”	4,700,000	2,162,462 58	6,862,462 58
” 1909	”	6,500,000	2,122,426 07	8,622,426 07
” 1910	”	13,000,000	2,274,835 09	15,274,835 09
” 1911	”	13,000,000	2,349,720 52	15,349,720 52
” 1912	”	19,800,000	2,055,161 64	21,855,161 64
	Summa Kr.	249,600,000	65,429,433 40	315,029,433 40

\*) Här ingår ett belopp av 5,389,740 kr., utgörande bokförda värdet av riksgäldskontoret tillhöriga obligationer av Bergslagernas järnvägsaktiebolags obligationslån av år 1874, vilka obligationer blivit under år 1901 infriade.

# FÖRKLARINGAR.





### Fullmäktiges i riksgäldskontoret

skrivelse med överlämnande av förklaringar från åtskilliga järnvägsaktiebolag.

Till Riksdagen.

Riksdagens senast församlade revisorer hava i sin berättelse angående riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning gjort uttalanden beträffande det förhållande att vissa järnvägsaktiebolag, vilka innehava statslån, uraktlåtit att verkställa stadgad räntelikvid och amortering å nämnda lån, men däremot använt tillgängliga medel till avbetalning å skuld till bolagens enskilda fordringsägare. I anledning härav hava fullmäktige i riksgäldskontoret låtit tillställa ifrågavarande järnvägsbolag utdrag av revisorerens berättelse i denna del för att bereda bolagen tillfälle att däröver avgiva förklaring.

Dylika förklaringar hava numera inkommit från samtliga de järnvägsbolag, som av revisorerne åsyftas; och anföra bolagen i dessa åtskilliga skäl till försvar för sin underlåtenhet att i första hand fullgöra betalningsskyldigheten gent emot staten.

I sådant avseende åberopas av ett flertal järnvägsbolag, att de kostnadsberäkningar för järnvägarnes anläggning, som legat till grund för bestämmandet av statslånen belopp, visat sig vara alltför låga, och att i följd härav betydande summor måst anskaffas för järnvägarnes fullbordande och utrustning med rullande materiel samt vidare för s. k. kompletteringsarbeten, bland vilka särskilt nämnas anläggning av sidospår, väganläggningar till stationerna o. d. I vissa fall har även den ursprungligen uppgjorda planen för järnvägsföretagen undergått förändringar av sådan omfattning, att bolagen därigenom tillskyndats dryga utgifter, som ej kunnat förutses. Vidare anföres, att åtskilliga bolag ej erhållit den trafikinkomst, som från början påräknats, eller att trafiken ej motsvarat de verkliga kostnaderna för järnvägarnas anläggning. Stundom har även ett obehörigt dröjsmål med ordnandet av samtrafiken med andra järnvägar inverkat ofördelaktigt på

bolagens eget trafikresultat. Vid tvänne järnvägar har trafiken betydligt minskats genom tillkomsten av nya kommunikationsföretag, i det ena fallet en hamnanläggning och i det andra två konkurrerande järnvägar. Slutligen hava även de årligen utgående anslutningsavgifterna till främmande banor under senare tid blivit avsevärt höjda.

Dessa för bolagens ekonomi ogynnsamma omständigheter hava tvingat bolagen att anskaffa nödiga medel genom att utöver statslånen upptaga lån hos enskilda. Ett och annat bolag har därvid erhållit understöd från de kommuner, som av järnvägen beröras, genom borgen. Ofta har även inträffat, att bolagsstyrelsens ledamöter personligen måst ikläda sig borgensansvar för de upptagna lånen. Såväl vid iklädande av dessa borgensförbindelser som vid beviljande av lån utan sådan säkerhet har utan tvivel i många fall förefunnits en tyst förutsättning, att de enskilda fordringsägarna vid räntelikvider och eljest skulle gå före staten oaktat denna senares formella bättre rätt.

Riksgäldsfullmäktige förbise å ena sidan icke de betänkliga konsekvenser, som kunna uppkomma av en sådan föreställning och praxis. Å andra sidan bör dock ej lämnas obeaktat, att, därest ej nödiga medel på nämnda sätt anskaffats, järnvägarnas drift i vissa fall ej kunnat fortsättas, vilket åter kunnat hava till följd, att staten måst efter bolagets konkurs övertaga järnvägen. Enahanda kunde förhållandet bliva, om staten på rättslig väg utkrävde sin förfallna fordran, något som givetvis icke får hindra riksgäldsfullmäktige att i varje särskilt fall noga pröva föreliggande omständigheter.

Förenämnda förklaringar av vederbörande järnvägsbolag överlämnas härjämte.

Stockholm den 15 januari 1914.

H. CAVALLI.

OTTO M. HÖGLUND.      EMIL KINANDER.      AXEL EKMAN.

G. LAGERBJELKE.      G. KOBB.

*John Hagglund.*

---

**Järnvägsaktiebolagets Borgholm**  
—Böda

förklaring.

Till Fullmäktige i Riksgäldskontoret.

Med anledning av de uttalanden, som av Riksdagens revisorer detta år blivit gjorda beträffande de järnvägsbolag, som erhållit statslån men med åsidosättande av sina skyldigheter mot staten tillgodose enskilda fordringsägare, får järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda härigenom avgiva följande yttrande.

Bolaget måste, när det av dåvarande distriktschefen uppgjorda kostnadsförslaget till järnvägsbyggnaden för lågt beräknats, redan vid byggnaden ikläda sig en skuld av i runt tal 250,000 kronor till enskilda fordringsägare, förnämligast bankaktiebolaget Södra Sverige, mot borgen av styrelsens ledamöter. En ny missräkning träffade bolaget därigenom, att en hamn av staten anlades vid Grankullaviken, varigenom en mycket stor del av det virke, som beräknats skola fraktas å järnvägen, kom att gå över hamnen och järnvägens beräknade fraktinkomster från början betydligt reducerades. Det har följaktligen ej blivit möjligt att å statslånet ens betala den förfallna räntan. Detta så mycket mindre som banken krävde hög ränta å sin fordran, tidvis ända till 8 procent. Å skuld till enskilda fordringsägare har under årens lopp avbetalts omkring 10,000 kronor, utgörande mindre tillfälliga lån eller växlar. För övrigt har till sådana fordringsägare av järnvägens behållna inkomst endast räntan betalats; amorteringar, som fordrats, hava ledamöter i styrelsen måst av egna medel bestrida. Hade dessa räntebetalningar och amorteringar underlåtit, så hade självfallet styrelsen och sedan bolaget försatts i konkurs. I sådant fall hade staten måst träda emellan, övertaga järnvägen eller avstå från större delen av sin fordran i densamma.

Styrelsen har gjort upprepade försök att erhålla kommunernas garanti för ett nytt statslån, vartill densamma erhållit utsikt, men dessa försök hava misslyckats och torde även för framtiden hava omöjliggjorts på grund av den risk, varmed en garanti måste synas vara förenad, helst nu sedan de av Riksdagens revisorer gjorda uttalandena blivit kända.

Statens fordran i Borgholm—Böda järnväg utgjorde enligt 1912 års bokslut kronor 545,778 och järnvägens behållna inkomst inclusive räntelikvider enligt samma bokslut kronor 12,108: 25. Visserligen äro järnvägens inkomster i stigande, men då även dess utgifter kunna befaras komma att växa, torde järnvägen, om den försättes i konkurs, ej kunna betinga en försäljningssumma överstigande 200,000 kronor, och detta endast i det fall att staten afstår från sin fordran.

Skulle det bliva bestämt att behållningen av järnvägsdriften uteslutande skall användas till amortering av statslånet, återstår för bolaget ingen annan utväg än den här ovan antydda.

Borgholm den 29 december 1913.

För Borgholm—Böda järnvägs styrelse:

KLAS HELLGREN,  
ordförande.

---

**Hässleholm—Markaryds järnvägs-  
aktiebolags**

förklaring.

Till Herrar Fullmäktige i Riksgäldskontoret, Stockholm.

Med anledning av skrivelsen av den 4 december som kommit Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag tillhanda och mig den 10 får jag härmed vördsamt för bolaget avgiva följande förklaring:

I början gick järnvägen, såsom de flesta järnvägar, med rätt stor förlust, och bolaget eller dess styrelse fick röra sig med lån på korta tider och hög ränta, men lyckades sedan få sin skuld, utöver statslånet, överflyttad i sparbanker med 80,000 kronor i sparbanken i Wittsjö och därefter 590,000 kronor i Västra Göttinge härads sparbank till billigare ränta med villkor att den ordentligt betaltes samt emot säkerhet av inteckningar i järnvägen och borgen av styrelsen och därjämte, sedan ene styrelseledamoten, vice kronofogde Resfeldt, avlidit, fordrade Västra

Göinge härads sparbank, att styrelsen skulle sätta in enskild säkerhet med inteckningar fastställda i sina egendomar eller kontanta penningar 300,000 kronor, varav undertecknad 125,000 kronor och Resfeldts arvingar 125,000 kronor samt Ola Ohlsson i Stoby 50,000 kronor, major Ehrenborg, som då var ordförande och verkställande direktör, kunde ej ställa nöjaktig säkerhet; av lånet i Västra Göinge härads sparbank skulle en del amorteras, och till följd av järnvägens årligen ökade inkomster har det lyckats kunna ordentligt betala ränta och amortering för dessa lån, och om det ej blivit nödvändigt att förstärka järnvägen genom inläggande av ny i det närmaste dubbelt så grov räls samt förstärkning och ombyggnad av broar å järnvägslinjen, skulle vi kunnat inbetala en del till riksgäldskontoret, men nu hava vi i stället fått inbetalt en del till Västra Göinge härads sparbank de sista åren för att åter kunna få låna där till rälsutbyte, och hade skulden i nämnda sparbank den 30 sistlidne april nedgått till 450,000 kronor, men fingo vi då låna 100,000 kronor till räls m. m. som inlades på 14 kilometer och kostade 142,000 kronor, nu förestår att nästa sommar få fullbordat rälsutbyte m. m. på 23 kilometer, och äro vi lovade att därtill erhålla ytterligare 100,000 kronor lån i Västra Göinge härads sparbank den 31 nästa mars, varvid hela deras fordran då bliver 650,000 kronor, och hava vi reserverade 80,000 kronor nu, jämte 20,000 kronor till ränta i 8 månader för 550,000 kronor, men felar cirka 50,000 kronor för fullbordandet av rälsinläggningen m. m. vilket är beräknat kosta 230,000 kronor; som härav torde finnas hava vi ej gynnat varken oss själva, som sitta så hårt emellan, eller andra fordringsägare på statens bekostnad, utan det är för att få järnvägen i fullgott skick, som vi mankerat med inbetalning på statsskulden.

Har härmed öppet och ärligt tillkännagivit förhållandet, och få herrar fullmäktige och Riksdagen behandla oss efter som de finna för gott.

Björstorp den 12 december 1913.

För Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag:

NILS SV. HÅKANSSON,  
Ordf. och Verkställande direktör.

**Hultsfred—Västerviks järnvägs-  
aktiebolags**

förklaring.

Till Riksgäldskontoret, Stockholm.

Med anledning av Riksgäldskontorets skrivelse af den 4 dennes rörande anmärkning av Riksdagens revisorer att Hultsfred—Västerviks järnvägsaktiebolag skulle hafva åsidosatt sina betalningsskyldigheter mot staten och tillgodosett andra fordringsägare, få vi härmed äran avgiva följande yttrande:

I det räkenskapssammandrag för år 1912, som avlämnats av statens i järnvägsbolagets revision deltagande ombud, finnes under rubrik »amortering å annan skuld» upptaget kronor 12,391: 23, vilket belopp enligt sammandraget bifogad revisionsberättelse utgöres av:

Kapitalavbetalning å obligationslånet för år 1912 .....	Kr. 6,000: —
1911 års arrendavgift för Vimmerby—Spångenäs järnväg .....	„ 6,391: 23.
	<u>Kronor 12,391: 23.</u>

För gäldandet av bolagets obligationslån har Kalmar läns norra landsting iklätt sig garanti, vilken även varje år tages i anspråk på så sätt, att bolaget av tillgängliga trafikmedel förskotterar löpande årets annuitet, som av landstinget gäldas under det därpå följande året.

Samma sak gäller vad beträffar anmärkningen för utbetald ränta med kronor 1,310: 82. Denna summa bör vara kronor 3,497: 26 d. v. s. räntan å ovan nämnda obligationslån, vilken ränta likaledes gäldas av landstinget för varje år.

Detta förfarande, att järnvägsbolaget under ett år förskotterar landstinget, är enligt vårt förmenande icke att förbigå staten med gynnande av annan fordringsägare, men för att hädanefter undvika ifrågavarande anmärkning, ämna vi ingå

till landstinget med anhållan att landstinget måtte utbetala nämnda garantisumma samma år som den skall erläggas, och skulle således ingen förskottering av järnvägsbolaget bliva behöfvig.

Hvad angår arrendeavgiften för trafikerandet av Vimmerby—Spångenäs järnväg, för år 1911 utgörande kronor 6,391: 23 motsvarande 25 procent av samma års trafikinkomster å sistnämnda järnväg, erlägges densamma till ägaren, Västerviks stad, den 1 maj påföljande år och upptages sålunda såsom skuld vid löpande årets slut.

Denna arrendeavgift torde dock icke kunna betraktas såsom avbetalning å skuld till en fordringsägare, ehuruval den av skäl som anförts hitintills bokförts som sådan; det är en utgift som tillkommit för att medföra ökning i trafiken å Hultsfred—Västerviks järnväg, och det har visat sig att Vimmerby—Spångenäs järnväg mer och mer tillför en avsevärd trafik.

Vi skola emellertid hädanefter bokföra denna utgift på lämpligare sätt, så att den icke uppsättes såsom skuld vid årets slut, och sålunda undanrödja orsaken till en misstyding.

Västervik den 18 december 1913.

Hultsfred—Västerviks järnvägsaktiebolag.

Dess styrelse

HUGO HAMMARSKJÖLD.

GUST. BORÉLL.

HERMAN TILLBERG.

AXEL RUNE.

CARL DE MARÉ.

CARL F. EDHOLM.

GUSTAF HULDT.

---

**Landskrona—Kjävlinge—Sjöbo  
järnvägsaktiebolags**

förklaring.

Till Herrar Riksgäldsfullmäktige.

Enligt oss tillställt utdrag av Riksdagens år 1913 revisorers berättelse angående riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning hava kontorets herrar fullmäktige till revisorerna överlämnat en den 2 oktober detta år dagtecknad skrift med anmärkning att bland de järnvägsbolag, som erhållit statslån, Landskrona—Kjävlinge—Sjöbo järnvägsaktiebolag enligt räkenskapsammandrag för 1912 under året skulle använt 19,657 kronor 3 öre till räntelikvider å lån till enskilda fordringsägare, och hava vi angående denna anmärkning anmodats avgiva yttrande.

För bolagets och dess järnvägs behöriga drift och skötsel erfordras naturligen rörelsekapital. För detta ävensom för ökning av rörlig materiel och för komplettering av nödig utrustning har bolaget saknat behöfliga medel, och hava förty sådana anskaffats på låneväg och hållas fortfarande på detta sätt tillgängliga. Detta har kunnat ske endast genom upplåning mot borgen. Dessa upplånade penningar har bolaget förräntat och utan detta kapital hade järnvägens drift omöjliggjorts.

I samma ögonblick bolaget förklarat sig icke ämna betala någon ränta *förrän statens fordringar blivit guldna*, hade naturligen inga penningar erhållits och då hade trafiken måst stoppas.

*I fråga varande räntor äro helt enkelt en utgift i och för driften.*

Beloppet 19,657: 03 har framkommit vid beräkning enligt den tablå, som under rubrik »Statistik» medföljt årsredogörelsen, på följande sätt:

Inkomster 197,477: 98 (196,369: 69 + 1,108: 29) — 177,820: 95 = 19,657: 03.

Denna tablå upptager naturligen endast sådana trafikutgifter som *uppstått* under 1912.

Tydligt torde vara att ovan omskrivna räntor icke kunnat upptagas i sagda



tablå, lika litet som lämnad betalning till anslutande järnvägar för förskjuten driftkostnad från föregående år i samma kunnat upptagas.

Bolaget vill framhålla att någon avbetalning å skuld under året icke av bolaget gjorts, vilket synes därav att bolagets totala skuldmassa efter avdrag av statslån och dettas räntor under året ökats.

Bolaget hade naturligen väntat sig ett helt annat resultat av sin verksamhet, men anser sig böra påvisa, att efter Landskrona—Kjävlinge—Sjöbo järnvägs tillkomst järnvägarne Dalby—Bjärsjölagård och Lund—Revinge—Harlösa koncessionerats och anlagts, vilka beröva vår järnväg en högst avsevärd trafik.

Styrelsen har emellertid trots dessa förhållanden icke förlorat hoppet om att driften å bolagets järnväg slutligen skall bliva lönande och hänvisar som stöd för denna förhoppning till bolagets i stort sett stigande inkomster.

Landskrona den 2 januari 1914.

Landskrona—Kjävlinge—Sjöbo järnvägsaktiebolag.

C. TRANCHELL.

MALTE RAMEL.

F. AHLGREN.

N. MUNCK AV ROSENSCHÖLD.

MÅNS JÖNSSON. HANS OTTO RAMEL.

H. TRANCHELL.

---

Lidköping—Kållands järnvägs-  
aktiebolags

förklaring.

Till Riksgäldskontoret, Stockholm.

Sedan vi uti skrivelse från Riksgäldskontoret av 4 december detta år anmodats avgiva yttrande över av Riksdagens Herrar revisorer gjord anmärkning angående utbetalning av visst belopp till andra fordringsägare med förbigående av statens förmånsrätt till överskjutande inkomstmedel, få vi vördsamt anföra:

*att* vi i likhet med flera andra järnvägsbolag hyst den, måhända felaktiga, uppfattning att vissa lämnade lån för järnvägens fullbordande kunde av trafikmedel betalas, och med anledning därav utbetalt 14,000 kronor sedan järnvägen öppnades för trafik å sådan skuld,

*att* vi under nu innevarande år icke utbetalt något belopp till sådan fordringsägare, samt

*att* vi skola för framtiden noga tillse det icke utbetalning göres, som strider mot den av Riksdagens Herrar revisorer uttalade meningen.

Lidköping den 11 december 1913.

För Lidköping—Kållands järnvägsaktiebolag:

H. N:SON DAG.

---

**Markaryd—Veinge järnvägs-  
aktiebolags**

förklaring.

Till Herrar Fullmäktige i Riksgäldskontoret.

Genom skrivelse den 4 i denna månad har yttrande inforrats från Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag över Riksdagens revisorers detta år i berättelsen om granskning av Riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning uttalade betänkligheter beträffande det sakförhållande, att en mängd järnvägsaktiebolag, vilka av staten erhållit lån, mycket ofta med åsidosättande av sin skyldigheter mot staten tillgodose andra fordringsägare.

I anledning härav får Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag anföra följande: Riksdagens revisorers uttalande stöder sig på en skrivelse från Herrar Fullmäktige, uti vilken uppgives, beträffande Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag, att bolaget, som för år 1912 icke fullgjort sin betalningsskyldighet till riksgäldskontoret, under året använt ett belopp av kronor 29,501: 32 till ränta och avbetalning å lån till enskilda fordringsägare.

Denna uppgift är såtillvida riktig, att Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag icke under år 1912 verkställt någon avbetalning å sin skuld för erhållet statslån. Att bolaget däremot skulle använt ett belopp av kronor 29,501: 32 till ränta och amortering å lån till enskilda fordringsägare är icke riktigt. Ej ett öre har utbetalts vare sig i ränta eller amortering å lån till enskilda personer, helt enkelt av det skäl, att bolaget icke häftat i skuld till någon annan än staten.

Det angivna beloppet utvisar bolagets skuldsaldo å årets räntekonto, uppkommet genom att å kontot skuldförts årsräntan å statslånet, icke annat. De kontanta medel, över vilka bolaget vid årsskiftet disponerade, utgörande ett annat belopp än förenämnda skuldsaldo, hava i stället för att inbetalas till riksgäldskontoret måst användas till inköp av nya skenor, som under innevarande år, på grund av föreskrift av distriktschefen i södra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, utlagts å en sträcka av ungefär 17 kilometer av bolagets järnväg. Då skenor

å denna del av järnvägen, ursprungligen belagd med gamla, från staten inköpta skenor, voro utslitna, hade bolaget icke något annat val, såvida trafiken skulle kunna uppehållas, ty bolaget varken vill eller kan upplåna medel av enskilda för järnvägens underhåll.

Det belopp, som nedlagts å utbytet av skenor, har indirekt tillgodokommit staten såsom varande bolagets ende fordringsägare.

Principen om statens förmånsrätt för sin fordran, vilken revisorerna funnit böra ovägerligen upprätthållas, har sålunda icke blivit kränkt genom bolagets berörda förfarande.

Halmstad den 13 december 1913.

Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag:

AXEL WESTMAN.

---

**Mellersta Södermanlands järnvägsaktiebolags**

förklaring.

Till Herrar Riksgäldsfullmäktige.

Avfodrade yttrande över statsrevisorernas erinringar, att vi ej fullgjort föreskriven amortering och räntelikvid å det oss beviljade statslånet, få vi härigenom i ärendet vördsamt andraga följande:

De för oss genom aktieteckning och beviljat statslån tillgängliga medel hade nog räckt till för banans byggnad och anskaffandet av rörlig materiel, om icke utgifterna härför stegrats i anledning av, *dels* extra anordningar, som ålagts oss att bekosta till fromma för militära ändamål och särskilt för Kungl. Södermanlands regemente (vilket man det oaktat numera beslutit flytta bort från vår ort), *dels* ock opåräknade omkostnader iföljd av allvarsamma sättningar i banbyggnaden året före banans öppnande för allmän trafik. Det lärer dessutom ej vara ovanligt, att ett järnvägsbolag under de första 10—15 åren röner vissa svårigheter att kunna amortera utav lån och likvidera räntor, helst när bolagen, såsom även varit fallet med vårt bolag, nödgats därunder verkställa en del tillläggsarbeten för att motsvara trafikanternas oavvisliga fordringar, såsom t. ex. utläggning invid järnvägslinjen av bispår och komplettering av till järnvägen ledande körvägar samt anläggning vid ett par stationer av lastbryggor för kol och timmer m. m. Hade vi ej i sådant avseende visat tillmötesgående, så hade trafiken blivit sämre och bolaget haft ännu svårare att få debet och kredit att för framtiden gå ihop, och således bolaget successivt råkat i en allt sämre och sämre ekonomisk ställning. I saknad av eget rörelsekapital har bolaget hjälpt sig fram genom att förskaffa sig ett kreditiv, för vars gäldande styrelsens ordförande och vice ordförande iklätt sig proprie borgen. Förutom till staten häftar bolaget ej i annan stående skuld än för nyssnämnda kreditiv och det belopp, som vid banbyggnadens början år 1904 tillerkändes verkställande direktören och byggnadskommittéerade med tillhoppa 10,000 kronor för deras trängna arbeten — en bygg-

nadskommitterades fordran, vilken alltjämt fått stå orubbad med undantag av att 500 kronor i år tillerkänts änkan efter en avliden byggnadskommitterad, som dog utfattig och lämnade barn efter sig, som behövde hjälp till sin uppfostran. Styrelsens ledamöter hava under de drygt sex år, järnvägen varit upplåten för allmän trafik, ej åtnjutit annat arvode än tio kronor per sammanträde i Malmköping (högst 12 gånger om året) samt undantagsvis någon gång om året i Stockholm, i vilket fall ersättning till var och en utgått med 25 kronor (*inklusive* för resekostnader och dagtraktamente). Styrelsen erbjuder sig visa Herrar statsrevisorer, att bolagets övriga omkostnader jämväl begränsats till det minsta möjliga. I själva verket är det ingalunda så, att bolaget, enligt vad statsrevisorerna detta år velat framhålla, gynnat äldre fordringsägare på statens bekostnad, utan har bolagets styrelse årligen nödgats anskaffa nytt rörelsekapital (förlagskapital) jämväl till högst nödvändiga anordningar för järnvägsdriftens behöriga uppehållande, enär inkomsterna från trafiken de respektive åren icke enbart räckt till att bestrida dessa sistnämnda utgifter.

Malmköping den 22 december 1913.

För Mellersta Södermanlands järnvägsaktiebolag, dess styrelse:

CARL ALEXANDERSON.

CARL LENNMALM.

GUST. ERIKSON.

B. VON STOCKENSTRÖM.

C. A. LUNDQVIST.

*P. Kock.*

---

**Norra Södermanlands järnvägs-  
aktiebolags**

förklaring.

Herrar Fullmäktige i Riksgäldskontoret, Stockholm.

Med anledning av Herrar Fullmäktiges skrivelse av den 4 dennes, översändes härmed för åren 1895—1912 upprättad tablå utvisande järnvägens inkomster och utgifter.

Härav framgår, det vi *icke*, i motsats till vad Ni i Eder skrivelse till Riksdagens Herrar Revisorer uppgivit, för år 1912 använt något belopp till avbetalning å lån till enskilda fordringsägare.

Av tablån framgår även, att värdet å järnvägsanläggningen stigit från kronor 3,798,864: 01 under år 1895 till kronor 4,951,956: 84 under år 1912, eller med kronor 1,153,092: 83, då däremot statsskulden ökats med endast kronor 751,719: 94. Detta ofördelaktiga förhållande har uteslutande berott på, att banans anläggningskostnad och materiel från järnvägens början ej motsvarat den trafik som förekommit.

Att vi icke under år 1912 kunnat inbetala större belopp än kronor 50,000 är beroende på orsaker angivna i våra skrivelser till Eder av den 15 november 1911 och 31 oktober 1912. Under innevarande år hava vi kunnat inreversera kronor 120,000 och skall det vara oss angeläget, att, i mån av tillgång, fortsätta med inbetalningarne.

Eskilstuna den 19 december 1913.

För Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag.

Verkställande direktören

AUG. STÅLBERG.

Bilaga.

TABLÅ över Norra Södermanlands järnvägsaktiebolags

År.	Trafik- inkomst.		Trafik- kostnad.		Uppdeb. räntor.		Avsättning till under- hållsfond.		Nyanlägg- ningar och anskaff- ningar.		Betalda skulder.	
											Statslånet.	Andra lån.
1895 ...	74,390	24	72,272	78	74,190	80	—	—	—	—	—	160,000
1896 ...	289,344	02	174,906	87	86,134	67	2,117	46	182,607	80	23,225	—
1897 ...	347,721	42	217,089	01	86,251	89	72,683	—	39,321	26	80,858	—
1898 ...	403,684	94	238,938	75	86,032	15	78,714	04	47,510	37	90,000	—
1899 ...	444,944	79	296,190	21	90,606	78	58,147	80	183,802	88	90,000	—
1900 ...	451,544	91	360,814	20	100,422	89	*)— 9,691	68	98,181	88	—	—
1901 ...	408,654	65	328,885	43	101,956	03	*)— 22,186	81	7,799	34	6,750	—
1902 ...	430,288	40	333,311	41	99,691	82	*)— 2,714	83	10,537	74	90,000	—
1903 ...	422,283	03	351,463	34	101,930	81	*)— 31,111	12	4,423	41	—	—
1904 ...	472,581	47	356,979	53	104,251	46	11,350	43	123,806	15	90,000	—
1905 ...	507,678	20	367,965	47	109,215	84	30,496	89	56,167	04	80,000	—
1906 ...	570,342	14	401,659	78	109,878	56	58,803	80	27,234	55	—	50,000
1907 ...	650,697	72	457,144	89	107,477	18	86,075	65	55,864	13	—	100,000
1908 ...	666,341	94	506,745	52	107,335	48	52,260	94	104,011	40	35,000	50,000
1909 ...	658,277	26	479,902	04	109,127	97	69,247	25	58,279	24	50,000	—
1910 ...	650,330	46	511,671	51	111,000	55	27,658	40	36,844	72	110,000	—
1911 ...	655,189	—	524,699	91	109,774	20	20,714	89	68,124	22	50,000	—
1912 ...	684,716	84	562,511	43	112,361	93	9,843	48	48,576	70	50,000	—



**trafikinkomster och utgifter samt ställning 1895—1912.**

Skuld den 31 dec.				Värde å järnvägsanläggningen med rullande materiel.	Anmärkningar.
Statsbanorna och löpande räkningar.	Statslånet.	Andra lån.			
23,325 <sup>45</sup>	1,930,814 <sup>50</sup>	150,000 <sup>—</sup>	3,798,864 <sup>01</sup>	*) Återfört från underhållsfonden för att betäcka uppkommen förlust.	
14,154 <sup>61</sup>	2,003,905 <sup>50</sup>	206,050 <sup>02</sup>	3,981,471 <sup>81</sup>		
20,258 <sup>16</sup>	2,004,047 <sup>50</sup>	207,333 <sup>86</sup>	4,020,793 <sup>07</sup>		
40,807 <sup>51</sup>	1,994,947 <sup>87</sup>	207,333 <sup>86</sup>	4,068,303 <sup>44</sup>		
127,516 <sup>21</sup>	1,985,437 <sup>74</sup>	201,000 <sup>—</sup>	4,252,106 <sup>82</sup>		
161,003 <sup>02</sup>	2,066,612 <sup>68</sup>	201,166 <sup>67</sup>	4,350,288 <sup>20</sup>		
129,707 <sup>99</sup>	2,145,090 <sup>42</sup>	200,000 <sup>—</sup>	4,358,087 <sup>54</sup>		
128,907 <sup>67</sup>	2,143,321 <sup>79</sup>	200,000 <sup>—</sup>	4,368,625 <sup>28</sup>		
85,836 <sup>01</sup>	2,232,431 <sup>37</sup>	200,000 <sup>—</sup>	4,373,048 <sup>69</sup>		
208,233 <sup>62</sup>	2,234,028 <sup>—</sup>	200,000 <sup>—</sup>	4,496,854 <sup>84</sup>		
220,735 <sup>86</sup>	2,246,695 <sup>68</sup>	200,000 <sup>—</sup>	4,553,021 <sup>88</sup>		
138,039 <sup>70</sup>	2,341,262 <sup>70</sup>	150,000 <sup>—</sup>	4,580,256 <sup>43</sup>		
117,223 <sup>84</sup>	2,439,747 <sup>86</sup>	50,000 <sup>—</sup>	4,636,120 <sup>56</sup>		
160,545 <sup>96</sup>	2,507,123 <sup>46</sup>	— <sup>—</sup>	4,740,131 <sup>96</sup>		
131,063 <sup>10</sup>	2,563,172 <sup>82</sup>	— <sup>—</sup>	4,798,411 <sup>20</sup>		
111,635 <sup>42</sup>	2,561,702 <sup>59</sup>	— <sup>—</sup>	4,835,255 <sup>92</sup>		
99,417 <sup>93</sup>	2,620,639 <sup>29</sup>	— <sup>—</sup>	4,903,380 <sup>14</sup>		
92,876 <sup>69</sup>	2,682,534 <sup>44</sup>	— <sup>—</sup>	4,951,956 <sup>84</sup>		

Ur bolagets böcker för ovannämnda år rätt utdraget betyga:

WALD. HEDBERG

O. LANDIN.

**Ruda—Finsjö—Oskarshamns  
järnvägsaktiebolags**

förklaring.

Till Herrar Fullmäktige i Riksgäldskontoret.

Sedan tillfälle beretts vederbörande järnvägsaktiebolag att avgiva yttrande i anledning av riksdagens revisorers uttalande beträffande vissa järnvägsaktiebolags förhållande med avseende å bolagens av staten erhållna lån, får styrelsen för Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag för sin del härmed vörd- samt anföra:

Förutom det lån av staten å 483,300 kronor, som vid järnvägens byggan- de erhöles, häftar bolaget i skuld till Smålands Enskilda Bank på grund av föl- jande förbindelser:

1) löpande räkning å 46,875 kronor mot säkerhet av inteckning å samma be- lopp i järnvägen näst efter statslånet och med samma rätt i övrigt som inteck- ningen under mom. 2) här nedan samt med borgen af Oskarshamns stad;

2) lån å 15,625 kronor mot säkerhet av inteckning å detta belopp och med samma förmånsrätt som inteckningen under mom. 1) samt med borgen av Fliseryds kommun;

och 3) lån å 65,000 kronor med borgen av Oskarshamns stad, som till säkerhet för nämnda borgen emottagit inteckning i järnvägen å 75,000 kronor med förmånsrätt efter ovannämnda inteckningar.

Samtliga dessa förbindelser hava tillkommit för att skaffa medel till full- bordandet av järnvägen och inköp av rullande materiel.

Under de första åren av bolagets verksamhet kunde bolaget icke själv för- ränta ifrågavarande enskilda skuld, utan måste vederbörande borgensmän betala räntan; men i samma mån som trafiköverskottet det tillät, har styrelsen med så- lunda tillgängliga medel förräntat skulden.

Styrelsen vill framhålla, att icke någon gång avbetalning ägt rum vare

sig å kapitalskulden eller å de ränteposter, som vederbörande borgensmän måst erlægga.

Vidare får styrelsen påpeka, att styrelsen icke velat avsiktligen åsidosätta sina skyldigheter till staten såsom långivare, men styrelsen har ansett, att staten såsom innehavare av bästa förmånsrätt i bolagets tillgångar icke lidit någon minskning i sin rätt genom bolagets förfarande att ränta ovannämnda enskilda skuld; och avvaktar styrelsen riksdagens beslut i anledning af den framkomna anmärkningen.

Oskarshamn den 30 december 1913.

Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag.

Dess styrelse:

MAURITZ LINDER.

GUSTAF L. WIJKSTRÖM.

TH. LINNELL.

*Henning Grauers.*

Emot förestående yttrande har undertecknad för närvarande icke något att erinra eller att därtill tillägga.

KNUT MALM

av Kungl. Majt. förordnad ledamot i styrelsen.

---

**Södra Ölands järnvägs-  
aktiebolags**

förklaring.

Till Riksgäldskontoret, Stockholm.

Med anledning av Riksgäldskontorets skrivelse den 4 december nästlidet år får på grund av vad riksdagens revisorer erinrat rörande användningen av 1912 års trafiköverskott vid Södra Ölands järnväg bolaget anföra, att ifrågavarande överskott endast använts till gäldande af förfallen skuld, samt att underlåtenhet att fullgöra denna betalningsskyldighet fullkomligen säkert skulle föranlett rättsliga åtgärder mot bolaget och dess försättande i konkurs, en påföljd, som skulle ställt staten inför nödvändigheten att övertaga järnvägen.

Med hänsyn härtill vågar bolaget uttala den förhoppningen, att revisorer-  
nas anmärkning icke måtte till något ingripande mot bolaget föranleda.

Mörbylånga den 8 januari 1913.

H. JANZON.

---

### Tidaholms järnvägsaktiebolags

förklaring.

Till Herrar Fullmäktige i Riksgäldskontoret.

I anledning av från Tidaholms järnvägsaktiebolag infordrat yttrande över Riksdagens innevarande år församlade revisorers uttalande beträffande bolagets statslån få vi härmed värdsammast anföra följande:

Då bolaget för sin järnvägsanläggning emellan Tidaholm och Vartofta sökte och erhöll statslån skedde detta på av kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänt förslag av den då beräkneliga kostnaden för järnvägsanläggningen, enligt vilket kostnaden antagits skola uppgå till 1,020,000 kronor, och erhöll järnvägsbolaget ett till hälften av den då beräknade anläggningskostnaden bestämt statslån å 510,000 kronor.

I detta av Kungl. Maj:t gillade förslag hade upptagits egen station vid Vamman i Tidaholm med smalspårigt förbindelsespår mellan denna nya station och Hjo—Stenstorps gamla station i Tidaholm. Sedan koncessionen och statslånet beviljats har emellertid Kungl. Maj:t genom senare meddelade bestämmelser i resolution den 16 juli 1906 rörande järnvägens sträckning 4 kilometer närmast Tidaholm jämte anordningarne för trafikförbindelse i Tidaholm med Hjo—Stenstorps järnväg förordnat, att järnvägen jämte egen bangård i Tidaholm skulle hava gemensam person- och godsstation med Hjo—Stenstorps järnväg, till vilken station Tidaholm—Vartoftajärnvägens bredspåriga huvudspår skulle framdragas. Anordnandet av denna gemensamma station vid Hjobanans gamla station i Tidaholm jämte framdragandet av detta bredspåriga förbindelsespår och jordlösen därför, vilka åtgärder mot Tidaholms järnvägsaktiebolags bestridande tillkommit på yrkande av Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag, hava förorsakat Tidaholms järnvägsaktiebolag en vid dess företagande av järnvägsanläggningen ej påräknad, betydligt ökad kostnad för järnvägen. Tidaholms järnvägsaktiebolags kostnader för denna i följd av Kungl. Maj:ts föreskrifter i resolutionen den 16 juli 1906 järnvägsbolaget på-

tvingade gemensamma station i Tidaholm jämte andra utgifter i följd härav uppgår till cirka 200,000 kronor.

Efter det koncessionen å järnvägen meddelats och statslånet såsom förut anförts beviljades, har genom en med kungl. järnvägsstyrelsen i enlighet med koncessionens föreskrifter träffad överenskommelse rörande anordningarne och villkoren för järnvägens inledning på Vartofta järnvägsstation och sammanslutning med statens järnvägar, grundad på de av kungl. järnvägsstyrelsen framställda fordringar, bestämts arbeten och anordningar för järnvägens inledning och omändring av Vartofta station av betydligt större omfattning och med högst väsentligt större kostnader än som vid koncessionen och det fastställda kostnadsförslaget kunde förutses. Den ökade kostnad, Tidaholms järnvägsaktiebolag måst vidkännas för sin järnvägs inledande på Vartofta station och för dess anslutning med statens järnvägar därstädes, uppgår i följd härav till cirka 38,000 kronor.

För järnvägssträckningen mellan Tidaholm och Vartofta jämte järnvägens egen rangeringsbangård i Tidaholm voro kostnaderna beräknade till sammanlagt 803,600 kronor. För denna järnvägssträckning hava emellertid kostnaderna uppgått till 925,005 kronor och 81 öre. Denna del av järnvägen har sålunda medfört en ökad kostnad av 121,405 kronor och 81 öre, huvudsakligen beroende på väsentligt ökad jordlösen och arbetskostnader jämte fullständigare anordningar i följd av vederbörande distriktschefs föreskrifter och trafikens behov såväl å rangeringsbangården som å bangårdarne vid de fem mellanstationerna.

För den rullande materielen, som enligt kostnadsförslaget beräknats till 155,000 kronor, uppgick kostnaden till 213,641: 20 och således en ökning av kostnaden med 58,641 kronor 20 öre, huvudsakligen till följd av anskaffad ytterligare material än den i kostnadsförslaget beräknade jämte högre inköpskostnader.

På sätt förestående framställning visar har Tidaholms järnvägsaktiebolag av de från angivna skäl för sin järnväg från Tidaholm till Vartofta nödgats vidkänna en vid järnvägsföretagets påbörjande och koncessionerande samt statslåns sökande ej beräknad tillökning i kostnaderna för järnvägsanläggningen med ett belopp av minst 500,000 kronor. Då bolaget vid sitt företagande av järnvägsanläggningen beräknat sig kunna utföra detsamma för det då tecknade aktiekapitalet 510,000 kronor jämte det beviljade statslånet 510,000 kronor, är det tydligt, att järnvägsbolaget med en så betydande tillökning i utgifterna för järnvägen måste, redan i starten, komma i ekonomiska svårigheter.

För att kunna ordna bolagets på angivna sätt uppkomna skulder ingick bolaget på sin tid till Kungl. Maj:t med underdånig anhållan att Kungl. Maj:t måtte bereda bolaget utväg till erhållande av ett lån till någon väsentlig del av de för järnvägen ökade kostnaderna, då särskilt anläggningen av den gemensamma stationen i Tidaholm tillkommit mot Tidaholms järnvägsaktiebolags bestridande och i trots av bolagets på sin tid avgivna förklaring, att bolaget saknade

medel till anläggande av en sådan station, vartill kostnader vid koncessionen för järnvägsanläggningen och i det upprättade kostnadsförslaget ej voro beräknade, samt något statslån för den delen av järnvägsanläggningen ej förut erhållits.

Genom Kungl. Maj:ts resolution den 29 oktober 1909 erhöll bolaget 115,000 kronor låneunderstöd ur Handels- och sjöfartsfonden.

Återstoden av de erforderliga medlen 400,000 kronor anskaffades genom obligationslån dels mot inteckning i bolagets järnväg och dels emot enskild borgen. Bolaget har alltså lån till belopp av 1,025,000 kronor därav 510,000 kronor i statslån, 115,000 kronor såsom lån ur Handels- och sjöfartsfonden samt 400,000 kronor obligationslån.

Dessutom har emellertid bolaget, för att vinna direkt anslutning för järnvägen med Västra centralbanan och därigenom kunna direkt till sin bana draga trafiken från och till Västra centralbanan och de flera järnvägar, med vilka Västra centralbanan har direkt eller indirekt anslutning, efter koncessionens och statslånets beviljande förvärvat bandelen Vartofta och Åsarp, 8,6 km. lång, av Västra centralbanan, för ett pris i ett för allt av 275,000 kronor. Denna köpeskillning utbetalades dels med aktier i Tidaholms järnvägsaktiebolag till belopp av 125,000 kronor och dels kontant 150,000 kronor, vilken sistnämnda summa anskaffades genom utsläppande av preferensaktier till samma belopp. Den för ifrågavarande bandel utlagda köpeskillingen understiger väsentligt kostnaden för denna bandels ombyggnad, så att Västra centralbanan med all säkerhet för ombyggnaden och övriga åtagna skyldigheter fått utgiva betydligt mera än 275,000 kronor.

Av förestående framgår att bolaget, sedan koncessionen blivit meddelad och anläggningskostnaden granskad och godkänd, emot kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillstyrkan och bolagets bestridande, genom Kungl. Maj:ts ovan nämnda resolution av den 16 juli 1906, blivit ålagt utföra arbeten i Tidaholm, som med med minst 200,000 kronor överstiger vad som i kostnadsförslaget upptagits. ävensom att kostnaderna för bolagets järnvägs inledande i Vartofta, på grund av fordringarne av kungl. järnvägsstyrelsen, överstigit kostnadsförslaget med minst kronor 38,000: —, eller tillhoppa minst 238,000 kronor.

Hade bolaget kunnat undgå dessa sistberörda ökade utgifter, skulle bolaget, trots det att den övriga anläggningskostnaden för järnvägen emellan Vartofta och Tidaholm liksom även kostnaden för rullande materielen överskridit kostnadsberäkningen, redan då järnvägen varit öppnad för allmän trafik i två år i det allra närmaste kunnat fullgöra sina förbindelser till staten och enskilda, enär bolaget, såsom framgår av styrelsens årsberättelse, år 1909 hade ett överskott utöver driftkostnaderna av 30,775 kronor och 82 öre.

För att täcka de ökade utgifter, som uppstått, gjorde bolaget, som ovan nämnts, år 1909 hemställa till Kungl. Maj:t om ekonomiskt bistånd, på grund varav ovan nämnda lån ur Handels- och sjöfartsfonden erhöles. Vid tidpunkten för

detta låns beviljande var bolaget i synnerlig nödstäld belägenhet, och om bolaget då ej erhållit hjälp, hade bolaget måst likvidera, därvid kännbara förluster drabbat bland annat de kommuner, vilka tecknat aktier i bolaget. Detta förhållande torde ej hava varit för Kungl. Maj:t obekant utan tvärtom hava utgjort motiv för lånets beviljande. Då det jämväl måste hava varit för Kungl. Maj:t uppenbart att utöver det beviljade lånbeloppet ytterligare penningebelopp måste anskaffas på enskild väg för att bolaget skulle kunna räddas, hade bolaget all anledning att antaga att Kungl. Maj:t genom det nya lånets beviljande indirekt medgav anstånd med betalning av räntan å det gamla statslånet, i synnerhet som av befintliga utredningar framgick att trafikinkomsterna under den närmaste tiden ej kunde täcka de ökade ränteutgifterna. I detta sammanhang torde även böra framhållas att de enskilda, som trätt emellan för att ekonomiskt hjälpa bolaget, jämväl varit besjälade av att kommunerna, som tecknat aktier, ej härigenom skulle tillskyndas förlust.

Då bolaget i första hand för att undgå exekutiva åtgärder varit nödsakat att fullgöra räntebetalningen å det upptagna obligationslånet och lånet ur Handels- och sjöfartsfonden, har bolaget ej kunnat göra några räntebetalningar å statslånet.

Emellertid måste enligt bolagets förmenande säkerheten för lånet det oaktat anses fullgod. Den lämnade pantens värde har under dessa år ingalunda försämrats utan tvärtom ökats. Dels har nämligen efter statslånets beviljande förvärvats bandelen Vartofta—Åsarp, varmed sålunda säkerheten ökats, dels har rullande materiel inköpts för belopp av 65,000 kronor. Då köpeskillingen för ovan nämnda bandel utgjorde 275,000 kronor har säkerheten alltså ökats med 340,000 kronor, vadan det belopp av 81,389 kronor och 33 öre, vartill den förfallna skuldsumman uppgår, fullt uppväges härav och ej kan anses vara av beskaffenhet att lända andra legitima lånebehov till förfång.

Tidaholm den 30 december 1913.

Tidaholms järnvägsaktiebolag

GUNNAR MELLGREN.

---



Varberg—Ätrons järnvägsaktie-  
bolags

förklaring.

Till Herrar Fullmäktige i Riksgäldskontoret.

Anmodade att avgiva yttrande med anledning av Riksdagens revisorers uttalanden beträffande det förhållandet, att en stor del järnvägsaktiebolag, vilka av staten erhållit lån, ofta med åsidosättande av sina skyldigheter mot staten tillgodose andra fordringsägare, få vi vördsamt anföra följande:

Å Varberg—Ätrons järnväg uppgick 1912 års trafiköverskott till kronor 25,611: 19, av vilket belopp dock kronor 13,994: 63 måste användas till täckande av räntor å tillfälliga lån, dem vi måste upptaga under väntan på lyftandet av de sista delarne av statslånet, och har resterande kronor 11,616: 56 måst användas till nödvändiga kompletteringar av bana och förråd. Av det för vår järnvägsanläggning beviljade statslånet, kr. 1,185,000: — lyftades nämligen kr. 276,000: — först den 18 maj 1912 och kr. 118,500: — den 16 augusti 1912, och då järnvägen öppnades för allmän trafik delvis den 1 april 1911 och i dess helhet den 22 juli 1911, är det ju uppenbart, att penningar måste anskaffas genom tillfälliga lån för järnvägsbyggandets obehindrade fortgång. Nödvändigheten av den extra ränteutgiften under år 1912 är förty fullt klar.

Vidare anse vi oss böra anmärka, att som det beräknade anläggningskapitalet emellertid av flere orsaker befanns otillräckligt för järnvägens fullständiga utförande enligt den fastställda planen, kunglig proposition avläts till innevarande års riksdag om ett extra statslån å 65,000 kronor till vår järnvägs fullbordande, vilket lån ock av Riksdagen beviljades.

Rörande bolagets ställning m. m. få vi vördsamt hänvisa till dels ovan nämnda Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 77 — år 1913 — och dels härvid bifogade styrelseberättelser för åren 1911 och 1912, vari orsakerna till bristen ganska utförligt behandlas.

Av det sålunda anförda torde fullt tydligt framgå, att Riksdagens revisorers ifrågavarande anmärkning icke kan anses tillämplig på vårt bolag, och att vi ej äsidossatt våra skyldigheter gent emot staten såsom långivare.

Varberg den 15 december 1913.

Varberg—Ätrons järnvägsaktiebolag.

J. S. ALMER.

L. O. COLLIN.

Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolags

förklaring.

Till Riksgäldskontorets Herrar Fullmäktige.

Till svar å Herrar Riksgäldsfullmäktiges remiss av den 4 dennes angående statsrevisorernas anmärkning mot Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolag för utebliven räntelikvid och avbetalning å järnvägens statslån, får järnvägens styrelse härmed äran meddela, att innan järnvägen började byggas synnerligt omsorgsfulla undersökningar och utredningar verkställdes dels å anläggningskostnaden och dels å den trafikinkomst som kunde beräknas, och visade dessa utredningar att anläggningskostnaden fullt skulle täckas av det inbetalda aktiekapitalet och det statslån, som kunde erhållas, och att trafikinkomsterna sedermera väl skulle räcka för inbetalningen av annuiteten å statslånet. — Oförutsedda svårigheter vid anläggningen drogo emellertid betydligt ökade kostnader, och vad inkomsterna vidkommo blevo de avsevärt lägre än beräknat var därför att det dröjt årtal innan samtrafiken med angränsande banor blivit ordnad. Den brist som till följd härav redan f. o. m. det första trafikåret uppstod i bolagets budget har måst av styrelsen täckas genom upptagande av tillfälliga lån, ty bolaget har

ej kunnat lämna säkerhet för något fast lån utöver statslånet, dessa tillfälliga lån äro nu sammanförda på så vis att styrelsen erhållit en s. k. löpande bankräkning. Järnvägens inkomster hava ej använts till gottgörande av någon annan fast fordringsägare före staten, utan endast begagnats till räntelikviden och i den mån det varit möjligt avbetalning på bankräkningen.

Då järnvägens avkastning under senare år ökats och innevarande år tyckes komma att något överstiga den trafikinkomst kr. 10: — per dag och bankilometer, som från början var beräknad, vågar styrelsen tro att f. o. m. år 1914 inbetalning av annuiteten till staten skall kunna verkställas.

Härmed bifogas: »Sammandrag av tillgångar och skulder samt utgifter och inkomster för Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolag den 31 december åren 1903—1913.»

Åtvidaberg den 30 december 1913.

Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolag.

JOHAN BECK-FRIIS.

**Sammandrag av tillgångar och skulder samt utgifter och  
den 31 december**

<b>Balanser:</b>	1903	1904	1905
<i>Skulder:</i>			
Aktiekapitalet .....	290,000	290,000	290,000
Riksgäldskontoret, statslånet (kr. 290,000) .....	—	—	193,300
Östergötlands Enskilda Bank .....	—	—	—
Diverse personer .....	2,824 74	—	—
Arrendet .....	—	—	—
<b>Kronor</b>	<b>292,824 74</b>	<b>290,000</b>	<b>483,300</b>
<i>Tillgångar:</i>			
Järnvägsanläggningen .....	2,824 74	251,809 87	445,300
Diverse inventarier .....	—	—	—
Förrådet .....	—	—	—
Betjäningsbostad i Åtvidaberg .....	—	—	—
Östra Centralbanan å arrendet .....	—	—	—
Diverse personer .....	—	13,190 13	13,000
Aktietecknarne .....	290,000	—	—
Statskontoret, deposition .....	—	25,000	25,000
<b>Kronor</b>	<b>292,824 74</b>	<b>290,000</b>	<b>483,300</b>
Inkomst per dag och bankilometer .....	—	—	—
"    "    "    "    "    "    t. o. m. oktober .....	—	—	—
<b>Utgifter och inkomster:</b>			
<i>Utgifter:</i>			
Räntor, betalda .....	—	—	—
,,    obetalda (å statslånet) .....	—	—	—
Tillbyggnad vid Markustorp .....	—	—	—
Hysesavgift för lok.stallet i Åtvidaberg .....	—	—	—
Förvaltningsomkostnader, plantering av fruktträd å linjen, överföringsanordning m. m. ....	—	—	—
<b>Kronor</b>	—	—	—
<i>Inkomster:</i>			
Arrendeavgift .....	—	—	—
Hyra för betjäningsbostad (efter avdrag för omkostnader) .....	—	—	—
Brist .....	—	—	—
<b>Kronor</b>	—	—	—

**inkomster för Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolag  
åren 1903—1913.**

1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
290,000	303,900	303,900	303,900	303,900	303,900	303,900	— — —
304,112 <sup>63</sup>	317,162 <sup>63</sup>	330,213 <sup>63</sup>	343,478 <sup>32</sup>	357,398 <sup>90</sup>	371,978 <sup>26</sup>	387,213 <sup>12</sup>	— — —
— — —	207,392 <sup>67</sup>	209,778 <sup>57</sup>	205,477 <sup>52</sup>	206,332 <sup>65</sup>	199,461 <sup>53</sup>	192,292 <sup>19</sup>	— — —
53,217 <sup>70</sup>	2,654 <sup>89</sup>	188 <sup>73</sup>	115 <sup>63</sup>	— — —	— — —	11 <sup>11</sup>	— — —
9,646 <sup>83</sup>	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
656,977 <sup>16</sup>	831,110 <sup>29</sup>	844,079 <sup>93</sup>	852,971 <sup>47</sup>	867,631 <sup>55</sup>	875,339 <sup>79</sup>	883,416 <sup>72</sup>	— — —
638,897 <sup>61</sup>	805,160 <sup>36</sup>	819,396 <sup>85</sup>	829,699 <sup>87</sup>	841,484 <sup>50</sup>	848,158 <sup>85</sup>	856,495 <sup>46</sup>	— — —
— — —	11,613 <sup>13</sup>	11,891 <sup>81</sup>	11,891 <sup>81</sup>	14,891 <sup>81</sup>	14,891 <sup>81</sup>	14,915 <sup>81</sup>	— — —
— — —	3,387 <sup>23</sup>	1,888 <sup>15</sup>	1,791 <sup>85</sup>	1,733 <sup>05</sup>	1,462 <sup>95</sup>	1,462 <sup>95</sup>	— — —
— — —	7,405 <sup>28</sup>	7,405 <sup>28</sup>	7,405 <sup>28</sup>	7,405 <sup>28</sup>	7,905 <sup>28</sup>	7,905 <sup>28</sup>	— — —
— — —	3,525 <sup>79</sup>	3,479 <sup>34</sup>	2,164 <sup>16</sup>	2,077 <sup>80</sup>	2,838 <sup>94</sup>	2,637 <sup>22</sup>	— — —
18,079 <sup>55</sup>	18 <sup>50</sup>	18 <sup>50</sup>	18 <sup>50</sup>	39 <sup>11</sup>	81 <sup>96</sup>	— — —	— — —
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
656,977 <sup>16</sup>	831,110 <sup>29</sup>	844,079 <sup>93</sup>	852,971 <sup>47</sup>	867,631 <sup>55</sup>	875,339 <sup>79</sup>	883,416 <sup>72</sup>	— — —
4 <sup>95</sup>	6 <sup>50</sup>	6 <sup>08</sup>	6 <sup>56</sup>	6 <sup>49</sup>	8 <sup>23</sup>	9 <sup>20</sup>	— — —
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	8 <sup>11</sup>	9 <sup>52</sup>	11 <sup>49</sup>
— — —	14,860 <sup>27</sup>	13,403 <sup>38</sup>	11,435 <sup>88</sup>	11,251 <sup>76</sup>	11,257 <sup>02</sup>	11,140 <sup>91</sup>	— — —
— — —	13,050 <sup>—</sup>	13,050 <sup>—</sup>	13,265 <sup>69</sup>	13,920 <sup>58</sup>	14,579 <sup>36</sup>	15,235 <sup>16</sup>	— — —
— — —	— — —	— — —	— — —	1,360 <sup>40</sup>	— — —	— — —	— — —
— — —	370 <sup>—</sup>	370 <sup>—</sup>	370 <sup>—</sup>	370 <sup>—</sup>	370 <sup>—</sup>	370 <sup>—</sup>	— — —
— — —	266 <sup>95</sup>	1,303 <sup>51</sup>	1,534 <sup>10</sup>	785 <sup>16</sup>	670 <sup>51</sup>	1,060 <sup>01</sup>	— — —
— — —	28,547 <sup>22</sup>	28,126 <sup>89</sup>	26,605 <sup>67</sup>	27,687 <sup>90</sup>	26,876 <sup>89</sup>	27,806 <sup>08</sup>	— — —
11,350 <sup>08</sup>	15,782 <sup>43</sup>	14,381 <sup>70</sup>	15,920 <sup>68</sup>	15,756 <sup>59</sup>	19,970 <sup>51</sup>	19,190 <sup>57</sup>	— — —
— — —	597 <sup>67</sup>	360 <sup>48</sup>	461 <sup>27</sup>	170 <sup>48</sup>	363 <sup>04</sup>	278 <sup>90</sup>	— — —
— — —	16,380 <sup>10</sup>	14,742 <sup>18</sup>	16,381 <sup>95</sup>	15,927 <sup>07</sup>	20,333 <sup>55</sup>	19,469 <sup>47</sup>	— — —
— — —	12,167 <sup>12</sup>	13,384 <sup>71</sup>	10,223 <sup>72</sup>	11,760 <sup>83</sup>	6,543 <sup>34</sup>	8,336 <sup>61</sup>	— — —
— — —	28,547 <sup>22</sup>	28,126 <sup>89</sup>	26,605 <sup>67</sup>	27,687 <sup>90</sup>	26,876 <sup>89</sup>	27,806 <sup>08</sup>	— — —

**Västervik—Åtvidaberg—Bersbo  
järnvägsaktiebolags**

förklaring.

Till Riksgäldskontoret, Stockholm.

Med anledning av riksgäldskontorets skrivelse av den 4 dennes rörande anmärkning av Riksdagens revisorer att Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag skulle hava åsidosatt sina betalningsskyldigheter mot staten och tillgodosett andra fordringsägare, få vi härmed äran avgiva följande yttrande:

I det räkenskapssammandrag för år 1912, som avlämnats av statens i järnvägsbolagets revision deltagande ombud, finnes under rubrik »amortering å annan skuld» upptaget kronor 9,380: 85, vilket belopp enligt sammandraget bifogad revisionsberättelse utgöres av:

Kapitalavbetalning å obligationslånet för år 1912 .....	Kr. 9,000: —
Slutamortering å bolagets lån ur sjuk- och understödskassan .. ..	380: 85.
	<u>Kronor 9,380: 85.</u>

För gäldandet av bolagets obligationslån har Kalmar läns norra landsting iklätt sig garanti, vilken även varje år tages i anspråk på så sätt, att bolaget av tillgängliga trafikmedel förskotterar löpande årets annuitet, som av landstinget gäldas under det därpå följande året.

Detta förfarande, att järnvägsbolaget under ett år förskotterar landstinget, är enligt vårt förmenande icke att förbigå staten med gynnande av annan fordringsägare, men för att hädanefter undvika ifrågavarande anmärkning, ämna vi ingå till landstinget med anhållan att landstinget måtte utbetala nämnda garantisumma samma år som den skall erläggas, och skulle således ingen förskottering av järnvägsbolaget bliva behöfvig.

Med lånet ur sjuk- och understödskassan, som under år 1912 slutamortades, förhåller sig som följer:

Järnvägen behövde för den personal, som övernattar i Norsholm, en lägenhet och erhöi en lämplig sådan för en skälig summa, varav 10,000 kronor upplånades från nämnda kassa. Denna lägenhet var absolut erforderlig för järnvägsdriften och således likviden för densamma en ren driftsutgift, men då järnvägen

icke förfogade över tillräckliga medel, måste lånet upptagas. Vi uttala den förhoppningen att icke heller detta tillvägagångssätt är att förbigå staten med tillgodoseende av andra fordringsägare.

Vad slutligen anmärkningen beträffar att ränta är utbetald med kronor 2,811: 04 få vi anföra:

Nämnda siffra har tydligen framkommit sålunda (se revisionsberättelsen):

Ränta för år 1912 å obligationslånet	Kr. 5,070: —
„ å fond för ständiga avgälder	„ 58: 11.
„ för år 1912 å bolagets lån ur sjukkassan	„ 9: 52.
	<hr/>
	Kr. 5,137: 68.
Avgår andel i influtna räntor	„ 2,326: 59.
	<hr/>
	Kronor 2,811: 04.

Enligt vårt förmenande skulle anmärkningen hava upptagit summan 5,137: 68 d. v. s. obligationsräntan oavkortad, och få vi hänvisa till vad ovan sagts om obligationslånet nämligen att landstinget för varje år gäldar detsamma ävenså räntan, men att järnvägsbolaget förskotterar summan under ett år.

Den ränta, som utbetalas å foñd för ständiga avgälder, är som bekant en sak som sammanhänger med förvärv av kronan tillhörig jord och som järnvägen icke kan undandraga sig.

Räntan för år 1912 å bolagets lån ur sjukkassan sammanhänger med vad ovan sagts om denna sak och utbetalades sista gången år 1912.

Västervik den 18 december 1913.

Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag, dess styrelse:

AXEL RUNE.

ALB. NORDSTRÖM.	ERIK W. TILLBERG.	AXEL NYGREN.
CARL DE MARÉ.	P. ÖDSTRÖM.	KNUT SJÖGREN.

**Östra Centralbanans järnvägs-  
aktiebolags**

förklaring.

Till Herrar fullmäktige i Riksgäldskontoret.

Med anledning av herrar fullmäktiges skrivelse den 4 december 1913, varuti Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag anmodats inkomma med yttrande över vad Riksdagens under året församlade revisorer anfört beträffande bland annat bolagets uraktlåtenhet att fullgöra förfallna kapital- och räntelikvider å bolagets statslån, får styrelsen för Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag härmed vördsamt anföra följande:

Styrelsen nödgas vidgå, att vad herrar fullmäktige i sin till Riksdagens revisorer avlätna skrivelse den 2 oktober 1913 yttrat, att bolagets skuld till staten ökats samtidigt med att styrelsen tillgodosett andra fordringsägare, är med verkliga förhållandet överensstämmande. Sitt handlingssätt i berörda avseende till och med 1910 års förvaltning av bolagets drift och finanser anser sig styrelsen emellertid hava till fullo motiverat i sin till herrar fullmäktige avlätna vördsamma skrivelse den 25 februari 1911, till vilken styrelsen tillåter sig hänvisa, och åberopar styrelsen särskilt därvid den finansplan, som upprättades för tioårsperioden 1910—1919 och som var bilagd sagda skrivelse.

Samma skäl och ursäkter för bolagets uraktlåtenhet, som då, kunna fortfarande av styrelsen anföras. Allenast genom det förhållande, att styrelsens medlemmar personligen ansvarat för de medel, som erfordrats för anskaffning av för bolagets verksamhet oundgängligen nödvändig rullande materiel, har bolagets drift kunnat normalt upprätthållas och bedrivas, och har styrelsen trott sig bäst tjäna statens intressen härigenom.

Sedan styrelsen vid den extra bolagsstämma, som hölls den 10 december 1910 och varvid en av styrelsen träffad preliminär överenskommelse med ingenjören Å. Sjögren blev av stämman godkänd, till ordnande av bolagets finansiella svårigheter föreslagit, att ett nytt lån å kronor 250,000:— skulle uppläggas, och



stämman med bifall därtill beslutat, att för sådant lån skulle sökas räntegaranti av de i bolaget intresserade kommuner i förhållande till vars och ens aktieantal, hemställde styrelsen under år 1911 om sådan garanti av i första hand Linköpings stad, som är i bolaget intresserad med något mera än  $\frac{1}{2}$  milljon kronor. Linköpings stadsfullmäktige avslog emellertid den 24 september 1912 denna hemställan, och ansåg styrelsen därefter det ändamålslost att hos landskommunerna fullfölja garantiansökningen. Härigenom omöjliggjordes att, såsom eljest varit styrelsens avsikt, med största delen av lånet minska bolagets skuld å löpande räkning och såmedelst kunna använda av uppkommande trafiköverskott till betalning även å statslånet.

Styrelsen kom därigenom att öka sin ansvarighet för bolaget i stället för att kunna minska den.

Om styrelsen däremot, såsom dess formella plikt ovedersägligen varit, använt av trafiköverskottet till att i första hand betala upplupna räntor och förfallna kapitalavbetalningar å statslånet, skulle bolagets enskilda kredit då blivit stängd och styrelsens medlemmar givetvis vägrat att öka sin ansvarighet för bolagets skulder. Bolaget hade därigenom utan tvivel blivit sökt i konkurs och staten nödgats att, till skyddande av sina oprioriterade räntefordringar, själv övertaga och driva järnvägen. Styrelsen skulle förvisso ej underlåtit att tillgodose statens fordran å ränta och kapitalavbetalning, därest detta stått i styrelsens förmåga utan att styrelsens medlemmar själva fått övertaga ansvarigheten för en skuld, som för dem ökats i samma mån som statens fordran minskats.

Styrelsen har dock ej kunnat finna, att sådant skulle varit med billighet och rättvisa överensstämmande, eller med statens verkliga intresse förenligt.

Det säger sig självt, att med den penningknapphet, som alltid varit rådande för Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag allt från dess stiftande, dess lokomotiv- och vagnpark varit till numerären så tilltagen att den trafikerande allmänhetens fordringar endast med svårighet kunnat motsvaras därav.

Som bekant hava de senaste 4 åren visat ett glädjande uppsving med stigande konjunkturer och därav följande ökad rörelse på landets järnvägar. Medan sålunda Östra Centralbanan under år 1908, då den senaste stora vagnanskaffningen företogs, antalet personkilometer utgjorde 7,984,534 och tonkilometer för gods 4,969,309, voro motsvarande siffror för år 1912 respektive 9,085,886 och 5,923,416. Att dessa ökningar nödvändiggjort nyanskaffningar av rullande materiel torde vara tydligt, och har även dess konto att uppvisa ökade tillgångar under de senaste åren med 112,000 kronor.

Den bolagets egendom, varuti staten nu äger första inteckning för en kapitalfordran av 1,710,000 kronor, var den 1 januari 1913 i bolagets räkenskaper upptagen till ett sammanlagt värde av 5,799,055: 25 kronor, under det att bolagets sammanlagda skuld till staten belöpte sig till 2,746,325: 15 kronor.

De ytterligare belånade in-teckningar, som samma dag besvärade egendomen, uppgingo till ett sammanlagt belopp av allenast 1,645,000 kronor och ha numera nedgått till 1,235,000 kronor.

Styrelsen har med öppen blick för det beklagliga förhållande, att bolaget allenast genom ett ökande av sin skuld till staten kunnat minska på sina med högre procent löpande lån, dock ej ansett statens fordran varda äventyrad så länge dess belopp ej ens överstege hälften av värdet av den in-tecknade egendomen, och så länge bolagets verksamhet visade tecken till stigande förmåga att slutligen, tack vare detta tillvägagångssätt, tillfredsställa *alla* sina fordringsägare.

Styrelsen tillåter sig i detta avseende åberopa sig på den förut omnämnda, med styrelsens förra skrivelse översända finans-tablån, enligt vilken styrelsen hade förhoppning att under 1916 verkställa sin första avbetalning till riksgäldskontoret. Redan i denna skrivelse har styrelsen förklarat sin uraktlåtenhet att fullgöra bolagets räntebetalningar till staten med framhållande av styrelsens önskan att först befria bolaget från det lån, som beviljats bolaget mot personlig borgen av styrelsens medlemmar, och då styrelsen efter avgivande av denna förklaring i februari 1911 från herrar fullmäktige icke mottagit någon anmärkning emot följande av den plan för ordnandet av bolagets affärer, som sagda finansplan innehåller, har styrelsen trots sig kunna tolka detta såsom ett tyst gillande av styrelsens förfaringssätt.

Emellertid har styrelsen kunnat med glädje konstatera, att bolagets affärer snabbare förbättrats än vad styrelsen med stöd av erfarenheterna från bolagets verksamhet till och med år 1910 kunde våga hoppas.

Styrelsen får därutinnan anföra följande jämförande sammanställning av bolagets finanser, sådana de år 1910 beräknades bliva vid slutet av år 1912 och sådana de i verkligheten blevo:

	Enligt 1910 års "finans- plan" för 1912.	Enligt 1912 års bokslut.
<i>Inkomster:</i>		
Trafikuppbörd och Åtvidabergsbanans arrende .....	668,000	739,459
Hyra för rullande materiel och diverse .....	14,000	18,514
Summa Kr.	682,000	757,973
<i>Utgifter:</i>		
Drift- och underhållskostnad .....	435,000	430,771
Arrendeavgift utöver inkomst .. .. .	5,000	— —
Transport Kr.	440,000	430,771

	Enligt 1910 års "finans- plan" för 1912.	Enligt 1912 års bokslut.	
	Transport Kr.	440,000	430,771
Amortering av obligationslån .....	14,500	14,500	
Ränta å d:o .....	57,000	57,127	
„ „ löpande räkning i Östergötlands Enskilda bank ..	23,500	22,028	
„ „ till Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag ..	25,000	24,362	
Amortering till Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktie- bolag .....	— —	10,638	
Avbetalning å skuld till riksgäldskontoret .....	— —	— —	
„ „ „ för rullande materiel .....	— —	— —	
„ „ „ å löpande räkning i Östergötlands En- skilda bank .....	75,000	166,200	
„ „ „ till Åke Sjögren .....	10,000	10,000	
Avsättning för komplettering av rullande materiel .....	30,000	5,235	
„ „ utvidgning av banan .....	5,000	6,445	
„ „ till reservfonden .....	2,000	10,667	
	Summa Kr.	682,000	757,973
<i>Tillgångar:</i>			
Järnvägsanläggningen .....	5,187,000	5,243,696	
Rullande materiel .....	1,142,000	1,212,790	
Förrådsartiklar och inventarier .....	125,000	147,408	
Diverse tillgångar .....	24,000	26,855	
Skulder över tillgångar .....	— —	— —	
	Summa Kr.	6,478,000	6,630,749
<i>Skulder:</i>			
Aktieägarna .....	1,831,000	1,831,000	
Riksgäldskontoret .....	2,746,000	2,746,325	
Obligationslånet .....	1,036,000	1,036,053	
Löpande räkning med Östergötlands Enskilda bank .....	320,000	189,322	
Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag .....	500,000	479,238	
Linköpings stad .....	30,000	28,653	
Åke Sjögren .....	— —	45,000	
Accepterade växlar och diverse kreditorer .....	— —	116,390	
Reservfonden .....	6,000	20,000	
Tillgångar över skulder .....	9,000	138,768	
	Summa Kr.	6,478,000	6,630,749

Medan såsom därav synes, visserligen bolagets trafikinkomster överstigit och driftkostnaderna understigit vad som beräknats, hava likväl ännu ej möjligheter yppats att använda någon del av trafiköverskottet till betalning å statslånet.

Dels grusades, såsom nämnts, styrelsens förhoppningar om ett lån emot räntegaranti av de aktieägende kommunerna, dels har Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag, som emot första in-teckning i den av Östra Centralbanan ägda bandelen Vimmerby—Hultsfred hade en fordran av bolaget å ursprungligen 500,000 kronor, endast emot för bolaget mycket betungande amorteringar därå kunnat förmås att låta lånet kvarstå med samma ränta som tillföre, nämligen 5 procent.

Därtill kommer, att Östra Centralbanan i likhet med övriga enskilda järnvägar måst underkasta sig avsevärda löneförhöjningar till bolagets personal såsom en direkt följd av den lönerегlering, 1907 års Riksdag beviljade personalen vid statens järnvägar. En annan följd härav är även i viss mån, att järnvägens omkostnader för anslutning vid statens järnvägars station i Linköping mer än fördubblats emot dess avgift för år 1909.

Trots detta, har likväl ställningen förbättrats så mycket, att styrelsen är hågad jämföra bolagets verkliga ställning vid årsskiftet 1912—1913 med vad som beräknats för årsskiftet 1914—1915, och hyser styrelsen den förhoppning, därtill föranledd jämväl av det resultat som väntas bliva uppnått av 1913 års rörelse, att styrelsen skall bliva i stånd att redan under innevarande år företaga någon inbetalning å bolagets skuld till staten för att, sedan under år 1914 eller 1915 bolagets svävande skulder helt försvunnit eller nedgått till oansenliga belopp, kunna tillfullo fullgöra bolaget åliggande betalningar av förfallande kapital och upplöpande räntor å statsskulden. Beträffande bolagets förmåga att gälda all till betalning redan förfallen skuld, såväl kapital som ränta och överränta, vågar styrelsen ännu ej uttala sig om tiden därför, då detta måste bliva beroende av en omläggning på ett eller annat sätt av bolagets lån.

Av vad ovan och tidigare anförts torde framgå,

att järnvägsbolagets ställning, som alltifrån fullbordandet av järnvägsbyggnaden varit svag, under åren 1909—1910 blev så kritisk, att styrelsen endast hade att välja emellan att låta bolaget gå i konkurs eller genom personlig risk skaffa erforderligt kapital för driftens upprätthållande och utvecklande,

att styrelsen valde denna senare utväg i tro på en bättre framtid för järnvägsbolaget och i förhoppning om ökade trafikinkomster,

att styrelsen då uppgjorde en fullständig finansplan, som insändes till herrar riksgäldsfullmäktige och vilken även lärer hava förelagts statsrevisorerna utan att från någondera myndigheten däremot gjorts någon erinran,

att styrelsen därav hyst det hopp, att myndigheterna i stort sett gillat styrelsens finansberäkningar,

att ett villkor för finansplanens genomförande varit att annuiteten å statslånet under de därför beräknade åren fått anstå,

att ett av grundskälen för styrelsen att allt fortfarande ikläda sig så stort personligt ansvar för bolaget varit just denna styrelsens förhoppning, samt

att järnvägens inkomster under år 1912 och — såsom styrelsen vågar hoppas — även under år 1913 överstigit vad som därför beräknats och finansplanens lyckliga genomförande synes vara säkerställd, så att utsikt torde finnas att bolaget tidigare skall kunna börja fullgöra sina ekonomiska skyldigheter mot staten än vad styrelsen från början vågade beräkna.

Styrelsen får därför, med hänsyn till bolagets snara utsikt att verkställa betalning å bolagets skulder till staten, och då det icke torde vara oförenligt med statens intresse att genom beviljande av betalningsanstånd stödja det genom statens verksamma understöd åvägabragta och i gynnsam ekonomisk utveckling numera stadda järnvägsföretaget, vördsamt hemställa, att herrar fullmäktige icke måtte vidtaga några sådana åtgärder mot bolaget, att dess ekonomiska jämnvikt åter rubbas.

Linköping den 2 januari 1914.

Å styrelsens för Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag vägnar:

JOHAN BECK-FRIIS.

## Register.

### A.

	Sid.	Revisionsberättelse.	Förklaring.
<i>Allmänna byggnadslänefonden</i> .....			
<i>Allmänna hypoteksbanken</i> , redogörelse för dess ställning.....	11,		38.
Se även <i>Grundfundsobligationer</i> .			
<i>Amortering, statsskuldens</i> , fonden för.....	10,		37.
<i>Amortering</i> å den fonderade statsskulden:			
verkställd under år 1912 .....			36.
"          "          " 1888—1912 .....			345.
<i>Anslag för kapitalökning</i> , utbetalningar å .....			46.
<i>Ansvarsfrihet</i> för fullmäktige i riksgäldskontoret .....			330.
<i>Arffurstens palats</i> , köpeskillingen för .....			7.
<i>Arbetalning å statsskulden</i> , 1912 års anslag till .....			34, 63.

### B.

<i>Barnbördshuset</i> , allmänna, i Stockholm, förskott till uppförande av nya byggnader för .....			21, 63.
<i>Bergslagernas järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning.....			114.
Se även <i>Ludvika—Kil</i> .			

<i>Björndalsbron—Munkfors</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	Sid.	16.	
Se även <i>Skymmäs—Munkfors järnvägsaktiebolag</i> .			
<i>Borgholm—Böda, järnvägsaktiebolaget</i> , redogörelse för dess ställning .....	„	284.	
„ uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	„	325.	351.
<i>Borgholm—Böda</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	„	19, 284.	
<i>Borgholm—Näsby</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	„	19.	
Se även <i>Södra Ölands järnvägsaktiebolag</i> .			
<i>Borlänge—Insjön</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	„	14.	
Se även <i>Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag</i> .			
<i>Borås—Alvesta</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	„	17, 160.	
<i>Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	„	160.	
Se även <i>Borås—Svenljunga</i> .			
<i>Borås—Svenljunga</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	„	15.	
Se även <i>Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag</i> .			
<i>Byggnadsfonden för riksdags- och riksbankshus</i> .....	„	41.	
<i>Byggnadskassor, Uppsala m fl. stifts</i> .....	„	62.	
<i>Byggnadslänefonden, allmänna</i> .....	„	11, 38.	

**E.**

<i>Effektiv ränta å de fonderade statslånen</i> .....	„	337.
<i>Egnahemslänefonden</i> .....	„	52.
<i>Enköping—Enåker</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	„	18.
Se även <i>Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag</i> .		

**F.**

<i>Falkenbergs järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	Sid.	252.
Se även <i>Holtsljunga—Limmared</i> .		
<i>Finspång—Norsholm</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	14.
Se även <i>Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag</i> .		
<i>Fiskerilånefonden</i> .....	”	54.
<i>Fonden för statsskuldens amortering</i> .....	”	10, 37.
<i>Fonder, riksgäldskontorets</i> .....	”	10, 36.
<i>Fonderade statslån:</i>		
3,6 % lånet .....	”	6, 45.
1880 års lån .....	”	6.
1886 ” ” .....	”	6.
1888 ” ” .....	”	6.
1890 ” ” .....	”	6.
1894 ” ” .....	”	6.
1899 ” ” .....	”	6.
1900 ” ” .....	”	6.
1904 ” ” .....	”	6.
1906 ” ” .....	”	6.
1907 ” ” .....	”	6.
1908 ” ” .....	”	6.
1911 ” ” .....	”	6.
ang. upptagande av ett nytt fonderat statslån (1913 års) .....	”	42.
ang. influten valuta för de fonderade statslånen .....	”	337.
ang. den effektiva räntan å dito .....	”	337.
uppgift å utbetalda belopp till bestridande av ränta och amortering å de fonderade statslånen under åren 1888—1912 .....	”	345.
Se vidare <i>Amortering, Fonderade statsskulden, Upplåning</i> .		
<i>Fonderade statsskulden</i> .		
uppgift å dess kapitalbelopp vid slutet av åren 1888—1912 samt å räntan därå under samma år .....	”	335.



*Fonderade statsskulden.*

verkställd amortering å den fonderade stats- skulden under år 1912 .....	Sid.	36.
dito dito under åren 1888—1912 .....	”	336.
<i>Fordringar</i> , riksgäldskontorets,		
för byggnadslån .....	”	11.
” lån till järnvägsanläggningar .....	”	12.
” lån till kanalanläggningar .....	”	12.
” tomtregleringslån .....	”	12.
diverse fordringar .....	”	21.
<i>Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnvägsaktiebolag</i> ,		
redogörelse för dess ställning .....	”	174.
Se även <i>Vadstena—Ödeshög</i> .		
<i>Förluster</i> på järnvägslån, riksgäldskontorets .....	”	324.
<i>Förvaltningskostnader</i> vid riksgäldskontoret .....	”	60.

**G.**

<i>Gottlands järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	132.
Se även <i>Visby—Hemse och Västkinde—Ting- städe</i> .		
<i>Grundfundsobligationer</i> , Allmänna hypoteksbankens .....	”	10, 23.
” Konungariket Sveriges stadshypotekskassas .....	”	10, 23.
<i>Gullbärna—Torsås</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	16, 17.
Se även <i>Östra Blekinge järnvägsaktiebolag</i> .		
<i>Göta kanals underhåll</i> , fond för .....	”	7.
<i>Göteborg—Alingsås</i> , anslag till utläggning av ytter- ligare ett järnvägsspår mellan .....	”	47.
<i>Göteborg—Skee</i> , anslag till fullbordande av stats- banan mellan .....	”	48.

**H.**

<i>Halmstad—Bolmen</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	15, 170.
--	---	----------

<i>Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	Sid.	170.	
<i>Hantverkslånefonden</i> .....	”	54.	
<i>Hemgiftskapital, Konung Karl XIII:s</i> .....	”	10.	
<i>Hjälmare kanal- och slussverks reparationsfond</i> .....	”	90.	
<i>Holtsljunga—Limmared</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	18.	
Se även <i>Falkenbergs järnvägsaktiebolag</i> .			
<i>Hudiksvalls tomtregleringslån</i> .....	”	12.	
<i>Hultsfred—Västervik</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	13, 124.	
<i>Hultsfred—Västerviks järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	124.	
” uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	”	325.	354.
<i>Huvudbok</i> , riksgäldskontorets .....	”	5, 330.	
<i>Hypoteksbanken, allmänna</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	66.	
Se även <i>Grundfondsobligationer</i> .			
<i>Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	200.	
Se även <i>Klippan - Röstånga</i> .			
<i>Härnösand—Sollefteå</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	16, 196.	
<i>Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	196.	
<i>Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	186.	
” uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	”	325.	352.
Se även <i>Vittsjö—Hässleholm</i> .			
<i>Högre lärarinneseminariet</i> , lån till inköp av byggnad åt .....	”	11.	

**I.**

<i>Inventering</i> i riksgäldskontoret .....	Sid.	329.
--	------	------

**J.**

<i>Jordförmedlingsfonden</i> .....	”	52.	
<i>Justitieombudsmannen</i> och hans expedition, anslagen till .....	”	61.	
<i>Järna—Nyköping—Norrköping</i> , anslag till anläggning av en statsbana mellan .....	”	46.	
<i>Järnvägar, statens</i> , till statskontoret avlämnad behållning av trafikinkomsten å .....	”	346.	
<i>Järnvägsaktiebolag</i> , vilka häfta i förfallen skuld för erhållna statslån .....	”	322.	
” uttalande i anledning därav att vissa av dessa bolag använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	”	325.	349.
<i>Järnvägsanläggningar, enskilda</i> , anslag till låneunderstöd för .....	”	49, 50.	
” från riksgäldskontoret utlämnade lån till .....	”	342.	
” till riksgäldskontoret inbetald ränta och amortering å nämnda lån .....	”	346.	
<i>Järnvägsanläggningar, statens</i> , utbetalningar å anslag till .....	”	46—49.	
<i>Järnvägslån</i> , riksgäldskontorets förluster på .....	”	324.	
<i>Järnvägsländefonden</i> .....	”	12, 38.	
<i>Järnvägsmateriel</i> , se <i>Rörlig materiel</i> .			

**K.**

<i>Kapitalinkomster och kapitalutgifter</i> , riksgäldskontorets .....	”	24.
<i>Kapitalökning</i> , utbetalningar å anslag för .....	”	46.
<i>Karl XIII:s hemgiftskapital</i> .....	”	10.
<i>Karlshamn—Ronneby—Gullbärna</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	15.
Se även <i>Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag</i> .		

<i>Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	Sid.	120.
Se även <i>Vislanda—Bolmen</i> .		
<i>Karlskrona—Växjö</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	13, 98.
<i>Karlskrona—Växjö järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	98.
<i>Kassabehållningar, statskontorets</i> , överlämnade till riksgäldskontoret för förvaltning .....	”	64.
<i>Kassaförstärkning</i> till statskontoret .....	”	64.
<i>Keräsjoki</i> , anslag till militärstation vid .....	”	47.
<i>Kil—Fryksdalens järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	312.
<i>Kil—Torsby</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	20, 312.
<i>Kinda bätled</i> , lån för utsträckning av .....	”	12.
<i>Kinda kanals aktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	86.
<i>Kinds härads järnväg</i> .		
Se <i>Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag</i> .		
<i>Kiruna—Svartön</i> , anslag till kompletteringsarbeten å järnvägen mellan .....	”	49.
<i>Kjävlinge—Sjöbo</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	18.
Se även <i>Landskrona—Kjävlinge—Sjöbo järnvägsaktiebolag</i> .		
<i>Klintehamn—Roma</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	17, 232.
<i>Klintehamn—Roma järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	232.
<i>Klippan—Röstånga</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	16.
Se även <i>Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag</i> .		
<i>Kommunlån</i> , i sammanhang med Väst kustbanans inköp av staten övertagna .....	”	7, 36.
<i>Konungariket Sveriges stadshypotekskassa</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	74.
Se även <i>Grundfundsobligationer</i> .		

	Revisionsberättelse.	Förklaring.
<i>Kraftverksanläggningar</i> , statens, anslag till .....	Sid.	55, 57.
<i>Kreditiv</i> , postsparbankens, i riksgäldskontoret .....	”	65.
” riksgäldskontorets, i riksbanken .....	”	64.
<i>Kristianstads elementarläroverks</i> byggnad, lån till utvidgande av .....	”	11.
<i>Krylbo—Borlänge</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	14.
Se även <i>Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag</i> .		
<i>Krylbo—Norberg</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	13, 102.
<i>Krylbo—Norbergs järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	102.

## L.

<i>Landskrona—Kjävlinge—Sjöbo järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	268.	
” uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	”	325.	356.
Se även <i>Kjävlinge—Sjöbo</i> .			
<i>Lappmarks ecklesiastikfond</i> .....	”	10.	
<i>Lidköping—Källands järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	300.	
” uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	”	325.	358.
<i>Lidköping—Tun</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	19, 300.	
<i>Likvidations- och amortissementsfonderna</i> .....	”	10, 36.	
<i>Lindfors—Bosjön</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	20, 320.	
<i>Lindfors—Bosjöns järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	320.	
<i>Linköpings domkyrka</i> , lån till .....	”	11.	
<i>Linköping—Vimmerby</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	17.	
Se även <i>Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag</i> .			

	Revisionsberättelse.	Förklaring.
<i>Ludvika—Kil</i> , lån till järnvägsanläggning mellan Sid. Se även <i>Bergslagernas järnvägsaktiebolag</i> .	13.	
<i>Luleå stads</i> tomtregleringslån .....	12.	
<i>Lysekil—Smedberg</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	20, 314.	
<i>Lysekils järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	314.	
<i>Länna—Norrtälje</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	14.	
Se även <i>Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag</i> .		
<i>Lärarinneseminarium, högre</i> , lån till inköp av byggnad åt .....	11.	

### M.

<i>Malmö—Kontinentens järnvägsaktiebolags</i> av staten övertagna obligationslån .....	7.	
<i>Malmö—Tomelilla</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	16, 204.	
<i>Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	204.	
<i>Mariestad—Gössäter</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	15.	
Se även <i>Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag</i> .		
<i>Mariestads</i> tomtregleringslån .....	12.	
<i>Markaryd—Veinge</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	17, 228.	
<i>Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	228.	
„ uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	325.	359.
<i>Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	178.	
Se även <i>Karlshamn—Ronneby—Gullbärna</i> .		

<i>Mellersta Södermanlands järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning.....	Sid.	272.	
” uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	”	325.	361.
Se även <i>Stålboga—Skebokvarn</i> .			
<i>Missväxter eller felslagna skördar</i> , i riksgäldskontoret innestående medel till undsättning vid, se <i>Undsättningsfonden</i> .			
<i>Mjölby—Hästholmen</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	20.	
<i>Mjölby—Hästholmens järnvägsaktiebolags</i> konkurs ..	”	320.	
<i>Mora strand—Östra Värmlands järnväg</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	15, 182.	
<i>Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning.....	”	182.	
<i>Morjärv—Lappträsk</i> , anslag till anläggning av en statsbana mellan .....	”	47.	
<i>Målningar</i> i Andra kammarrens plenisal .....	”	65.	
<i>Mörby</i> , lånefonden för tjänstemannasamhället vid ..	”	54.	

N.

<i>Naturhistoriska riksmuseet</i> , förskott till uppförande av nya byggnader för .....	”	21, 63.	
<i>Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	208.	
” uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	”	325.	363.
Se även <i>Nyby—Södertälje</i> .			
<i>Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning.....	”	150.	
Se även <i>Finspång—Norsholm</i> .			
<i>Norrköping—Söderköping—Vikbolandet</i> , lån till järnvägsanläggning mellan.....	”	16, 214.	
<i>Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	214.	
Se även <i>Valdemarsvik—Söderköping</i> .			
<i>Norrländska nyodlingsfonden</i> .....	”	53.	

<i>Nyby—Södertälje</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	Sid.	16.
Se även <i>Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag</i> .		

**O.**

<i>Obligationslån</i> , i sammanhang med inköp av enskilda järnvägar av staten övertagna .....	”	7, 36.
<i>Odlingslånefonden</i> .....	”	51.
<i>Orsa—Härjedalens järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	258.
<i>Orsa—Sveg</i> , lån till järnvägsanläggning mellan ...	”	18, 258.

**P.**

<i>Pensionsfond, riksgäldskontorets</i> .....	”	10, 36.
<i>Person- och sakregister</i> till Riksdagens protokoll med bihang för åren 1900—1910 .....	”	65.
<i>Plenisal, Andra kammarrens</i> , ang. frescomålningar i .....	”	65.
<i>Porjusfallen</i> i Stora Lule älv, anslag till anläggning av en kraftstation vid ... ..	”	56.
<i>Postsparbankens</i> kreditiv i riksgäldskontoret .....	”	65.
<i>Produktiva ändamål</i> , de av riksgäldskontoret upplånade medlens användning för .....	”	339.
<i>Protokoll, fullmäktiges</i> .....	”	5, 330.

**R.**

<i>Rcdertilånefonden</i> .....	”	51.
<i>Register</i> till Riksdagens protokoll med bihang för åren 1900—1910 .....	”	65.
<i>Revisionens</i> omfattning .....	”	5.
<i>Riksdagskostnader</i> .....	”	58.
<i>Riksdags- och revisionskostnader m. m.</i> , 1912 års anslag till .....	”	32, 63.
<i>Riksdags- och riksbankshus</i> , byggnadsfonden för ..	”	41.
<i>Riksdagsregister</i> , se <i>Register</i> .		
<i>Riksdagstrycket</i> , ang. kostnaderna för .....	”	60.



	Revisionsberättelse.	Förklaring
<i>Riksgäldskontoret</i> , förvaltningskostnader vid .....	Sid.	60.
”    ang. verkställd inventering i.....	”	329.
<i>Riksgäldskontorets</i> kreditiv i riksbanken .....	”	64.
<i>Riksgäldskontorets pensionsfond</i> .....	”	10.
<i>Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	288.
”    uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	”	325.
<i>Ruda—Oskarshamn</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	19, 288.
<i>Ränta å statsskulden</i> , 1912 års anslag till.....	”	33, 63.
<i>Rönninge—Järna</i> , anslag till utläggning av ytterligare ett järnvägsspår mellan .....	”	47.
<i>Rörlig materiel</i> vid statens järnvägar, anslag till anskaffande av .....	”	49.

### S.

<i>Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	236.
<i>Sala—Hagaström</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	17, 236.
<i>Sifferuppgifterna</i> .....	”	330.
<i>Skara domkyrka</i> , lån till dess restaurering .....	”	11.
<i>Skara—Kinnekulle—Vänern</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	15.
Se även <i>Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag</i> .		
<i>Skara—Timmersdala</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	20, 296.
<i>Skara—Timmersdala järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	296.
<i>Skattkamarväxlar</i> , ang. försäljning av .....	”	42.
<i>Skattkamarväxlar, riksgäldskontorets</i> , att ställas till riksbankens förfogande .....	”	64.
<i>Skulder</i> , riksgäldskontorets .....	”	6, 35.
”    inom linjen förda .....	”	10.

<i>Skulder och tillgångar</i> , riksgäldskontorets, vid 1912 års början och slut .....	Sid.	39.
<i>Skymnäs—Munkfors järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	192.
Se även <i>Björndalsbron—Munkfors</i> .		
<i>Skövde—Arvfall</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	18, 248.
<i>Skövde—Arvfalls järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	248.
<i>Slite—Roma</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	17, 244.
<i>Slite—Roma järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	244.
<i>Stadshypotekskassa, Konungariket Sveriges</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	74.
Se även <i>Grundfondsobligationer</i> .		
<i>Statskontoret</i> , kassaförstärkning till .....	”	64.
<i>Statskontorets kassabehållningar</i> , överlämnade till riksgäldskontoret för förvaltning .....	”	64.
<i>Statslån, fonderade</i> .		
Se <i>Fonderade statslån</i> .		
<i>Statsskuld, fonderad</i> .		
Se <i>Fonderade statsskulden</i> .		
<i>Stockholm—Rimbo</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	14, 154.
<i>Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	154.
Se även <i>Länna—Norrtälje</i> .		
<i>Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	262.
Se även <i>Enköping—Enåker</i> .		
<i>Strömsholms nya kanalbolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	82.
<i>Strömstads tomtregleringslån</i> .....	”	12.
<i>Ströms vattudal—Ångermanälven</i> , statsbanan mellan, se <i>Ulriksfors—Volgsjön</i> .		
<i>Stålboga—Skebokvarn</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	19.
Se även <i>Mellersta Södermanlands järnvägsaktiebolag</i> .		

<i>Sveg—Brunflo</i> , anslag till anläggning av en statsbana mellan .....	Sid.	48.	
<i>Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	316.	
<i>Söderhamns tomtregleringslån</i> .....	”	12.	
<i>Södertälje kanalbolags värdehandlingar</i> .....	”	91.	
<i>Södertälje kanal- och slussverk</i> , anslag till inköp av .....	”	49.	
<i>Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	142.	
Se även <i>Borlänge—Insjön och Krylbo—Borlänge</i> .			
<i>Södra Ölands järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	292.	
” uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	”	325.	368.
Se även <i>Borgholm—Näsby</i> .			

## T.

<i>Tabellbilagor</i> .....	”	335.	
” förteckning över .....	”	66.	
<i>Telegraf- och telefonväsende, statens</i> , anslag till fortsatt utveckling av .....	”	51.	
<i>Tidaholm—Vartofta</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	19, 276.	
<i>Tidaholms järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	276.	
” uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	”	325.	369.
<i>Tullgångar</i> , riksgäldskontorets .....	”	11, 37.	
” inom linjen förda .....	”	23.	
<i>Tills vidare förräntade medel</i> .....	”	21, 38.	
<i>Tjänstemannasamhället vid Mörby</i> , lånefonden för .....	”	54.	
<i>Tomtregleringslån</i> .....	”	12.	
<i>Torvindustrilånefonden</i> .....	”	51.	

<i>Trafikinkomsten</i> å statens järnvägar, till statskontoret avlämnad behållning av .....	Sid.	346.
<i>Trollhättan</i> , anslag till utbyggande av statens kraftstation därstädes till viss högre leveransförmåga .....	”	55.
„ anslag till anläggning av elektriska kraftledningar från .....	”	55.
„ anslag till inköp av fastigheter för statens anläggningar vid .....	”	56.
<i>Trollhätte kanal</i> , anslag till ombyggnad av, se <i>Vänersborg—Göteborg</i> .		
<i>Trollhätte kraftverk</i> , anslag till inköp av inventarier för .....	”	55.
„ anslag till förekommande av driftstörningar vid .....	”	56.
<i>Törneman, A.</i> , ang. upprättande av kontrakt med honom om utförande av frescomålningar i Andra kammarens plenisal m. m. ....	”	65.

## U.

<i>Uddevalla—Lelången</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	16, 218.
<i>Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	218.
<i>Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	12, 92.
<i>Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	92.
<i>Ulriksfors—Volgsjön</i> , anslag till anläggning av en statsbana mellan .....	”	47.
<i>Umeå stads tomtregleringslån</i> .....	”	12.
<i>Undsättningsfonden</i> .....	”	62.
<i>Upplåning</i> , riksgäldskontorets .....	”	42.
<i>Uppsala elementarläroverk</i> , lån till ny byggnad för .....	”	11.
<i>Uppsala—Enköping</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	20, 308.
<i>Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	308.

	Revisionsberättelse.	Förklaring.
<i>Uppsala—Gäfle</i> , lån till järnvägsanläggning mellan Sid.	13,	108.
<i>Uppsala—Margrethills järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	108.	
<i>Uppsala stifts byggnadskassas</i> skuld till riksgäldskontoret, ang. avskrivning av .....	62.	

## V.

<i>Vadstena klosterkyrka</i> , lån till dess restaurering ... ..	12.	
<i>Vadstena—Ödeshög</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	15.	
Se även <i>Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnvägsaktiebolag</i> .		
<i>Valdemarsvik—Söderköping</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	18.	
Se även <i>Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag</i> .		
<i>Varberg—Borås</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	14,	138.
<i>Varberg—Borås järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	138.	
<i>Varberg—Ätran</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	19,	304.
<i>Varberg—Ätrons järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	304.	
„ uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	325.	373.
<i>Veittjärvi—Matarengi</i> , anslag till anläggning av en statsbana mellan .....	47.	
<i>Vetlanda—Sävsjö</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	14,	146.
<i>Vetlanda—Sävsjö järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	146.	
<i>Visby—Hemse</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	14.	
Se även <i>Gottlands järnvägsaktiebolag</i> .		
<i>Vislanda—Bolmen</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	13.	
Se även <i>Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag</i> .		

<i>Vittsjö—Hässleholm</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	Sid.	15.	
Se även <i>Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag</i> .			
<i>Väderstad—Skenninge—Bränninge</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	20, 318.	
<i>Väderstad—Skenninge—Bränninge järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	318.	
<i>Vänersborg—Göteborg</i> , anslag till anläggning af en ny farled mellan .....	”	57.	
<i>Vänersborgs elementarläroverk</i> , lån till ny byggnad för .....	”	11.	
<i>Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	164.	
Se även <i>Mariestad—Gössäter och Skara—Kinnckulle—Vänern</i> .			
<i>Västervik—Åtvidaberg—Bersbo</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	13, 128.	
<i>Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....		128.	
” uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	”	325.	378.
<i>Västerviks elementarläroverk</i> , lån till ny byggnad för .....	”	11.	
<i>Västerås domkyrka</i> , lån till reparation av .....	”	11.	
<i>Västkinde—Tingstade</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	17.	
Se även <i>Gottilands järnvägsaktiebolag</i> .			
<b>Å.</b>			
<i>Åmåls stads tomtregleringslån</i> .....	”	12.	
<i>Åtvidaberg—Bjärka</i> , lån till järnvägsanläggning mellan .....	”	19, 280.	
<i>Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	”	280.	
” uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	”	325.	374.

**A.**

<i>Ålvkarleby</i> , anslag till anläggning av ett statens kraftverk vid .....	57.
„ anslag till anläggning av elektriska kraftledningar från .....	57.
<i>Älvsby—Piteå</i> , anslag till anläggning av en statsbana mellan .....	48.

**Ö.**

<i>Öfversikt</i> av riksgäldskontorets rörelse under år 1912 samt dess ställning vid årets slut .....	35.	
<i>Örebro—Svartå järnvägsaktiebolag</i> s av staten övertagna obligationslån .....	7.	
<i>Östersunds elementarläroverk</i> , lån till ny byggnad för .....	12.	
<i>Östersund—Ströms vattudal</i> , anslag till anläggning av en statsbana mellan .....	46.	
<i>Östra Blekinge järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	224.	
Se även <i>Gullbärna—Torsås</i> .		
<i>Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag</i> , redogörelse för dess ställning .....	240.	
„ uttalande i anledning därav att bolaget använt tillgängliga medel till avbetalning å enskild skuld .....	325.	380.
Se även <i>Linköping—Vimmerby</i> .		