

Nr 35.

Ankom till riksdagens kansli den 5 maj 1922 kl. 2 e. m.

*Utlåtande, i anledning av vissa av riksdagens revisorer framställda
anmärkningar angående enskilda med statslån understödda
järnvägsaktiebolag och deras räkenskaper m. m.*

I sitt den 7 februari innevarande år avgivna utlåtande angående verkställd granskning av riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning hade utskottet för riksdagen anmält, att utskottet komme att framdeles avgiva särskilt utlåtande över de av riksdagens revisorer i deras berättelse om granskning av riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning gjorda uttalanden m. m. angående enskilda med statslån understödda järnvägsaktiebolag och deras räkenskaper.

I sin ovannämnda berättelse hava riksdagens revisorer (sid. 242—243) anført, Ang. uppskov
bland annat, hurusom av en förut i berättelsen (sid. 176) lämnad redogörelse framginge, för Östra
att Östra Blekinge järnvägsaktiebolag, som häftade i skuld till staten för tre särskilda Blekingejärn-
lån, under år 1920 icke verkställt någon inbetalning å dessa, till följd varav den vägsaktie-
manlagda skulden, som vid årets början uppgick till 898,410 kronor 55 öre, vid dess bolag med
slut stigit till 936,869 kronor 37 öre, varav 46,167 kronor 81 öre vore till betalning inbetalningar
förfallna. Av berörda redogörelse framginge vidare, att fullmäktige i riksgäldskontoret å statslån,
på framställning av bolaget medgivit anstånd med fullgörande av stadgade inbetalningar först intill utgången av år 1920 samt därefter på förnyade framställningar till den 1 juli 1921 och slutligen till samma års utgång.

Det i bolagets styrelseberättelse för år 1920 intagna utdraget av bolagets räkenskaper för år 1920 utvisade, att bolagets inkomster under året utgjort 964,101 kronor 81 öre, under det att utgifterna för trafiken uppgått till 816,616 kronor 54 öre samt räntor å andra skulder än statslånet ävensom skatter utgjort 16,617 kronor 55 öre eller

Bihang till riksdagens protokoll 1922. 8 saml. 25 häft. (Nr 35.)

sammanlagt 833,234 kronor 9 öre. Bolaget hade alltså å 1920 års rörelse haft ett överskott av 130,867 kronor 72 öre, varjämte förefunnits en behållning från föregående år å 42,488 kronor 76 öre. Med anlitande av sålunda tillgängliga medel hade bolaget under år 1920 minskat sina växelskulder med inalles ej mindre än omkring 140,000 kronor samt därjämte likviderat en del andra enskilda skulder.

I betraktande av vad sålunda blivit upplyst rörande bolagets ekonomiska ställning syntes det revisorerna, att tillräckliga skäl icke förelegat för beviljande av anstånd med inbetalning av förfallna belopp å bolagets statslån.

Sedan fullmäktige i riksgäldskontoret med anledning härav infortrat förklaring från bolaget, har bolaget i skrivelse den 17 december 1921 anfört följande:

»Sedan bolaget under en lång följd av år varit i stånd att kunna årligen inbetala förfallna annuiteter å bekomna statslån såväl som även verkställa de nödvändigaste amorteringarna å de privata lånen, fann sig bolaget vid tiden för inbetalningen till statsverket 1920 (den 1 juli) i den belägenheten, att medel därtill saknades. De oerhörda stegrade personallönerna och konsumtionsmaterielens dyrhet hade gjort, att järnvägsdriften icke lämnade nämnvärt överskott under år 1919. Och andra kontanta tillgångar ägde bolaget icke. Av den vinst, som järnvägsdriften lämnat under de första månaderna 1920, hade, liksom under varje års första del plägar vara fallet, en stor del använts till materielinköp.

På grund härav såg sig bolagets styrelse nödgad att hos herrar riksgäldsfullmäktige begära anstånd med inbetalningarna å statslånen under uttalande av förhoppningen att kunna fullgöra densamma före årets slut.

Emellertid, då bolaget under 1919 icke allenast varit ur stånd att minska de privata skulderna, som vid årets början utgjorde ej mindre än 311,815 kronor 27 öre, utan i stället måst under året öka desamma med över 19,000 kronor, fordrade långivarna ganska betydande avbetalningar. Som dessutom bolagets personalutgifter vid slutet av 1920 än ytterligare stegrats, under det att trafiken vid bolagets järnväg liksom vid rikets övriga järnvägar började att av allbekanta skäl sjunka med oerhörd fart, syntes bolagets framtid mycket oviss. Bolagets styrelse ansåg därför vid årsskiftet 1920—1921 riktigast att, för att icke äventyra bolagets ställning, hos herrar riksgäldsfullmäktige begära ytterligare betalningsanstånd under åberopande av nämnda ekonomiska svårigheter och ändrade trafikförhållanden. Och denna utväg måste styrelsen ännu en gång tillgripa, då vid förfallotiden den 1 juli i år trafiken hade minskats i så oroväckande grad, att man icke kunde beräkna något angående bolagets ekonomi för framtiden.

Som av ovanstående framgår, har det ytterst varit de utomordentligt stegrade personallönerna och den genom de nedgående konjunkturen inträffade minskningen i trafikinkomsterna, som vållat bolaget sådana ekonomiska svårigheter, att inbetalningarna till statsverket icke kunnat försiggå å föreskrivna tider.

Emellertid har bolagets styrelse genom iakttagandet under tiden av den största sparsamhet och inställandet av alla anskaffningar ändå lyckats få bolagets ekonomi så ordnad och stabiliserad, att bolaget vid instundande årsskifte kan och skall göra en avbetalning å statsskulden med 50,000 kronor. Och hyser styrelsen den grundade förhoppningen att, om trafikinkomsterna icke ytterligare sjunka allt för mycket, resterande förfallna skulder till staten skola inom en ej alltför avlägsen framtid kunna inbetalas samt den årliga annuiteten inlevereras å föreskrivna tider.

Med anledning av bolagets uppgift att bolaget vid årsskiftet kunde och skulle göra en avbetalning å statsskulderna med 50,000 kronor vill utskottet meddela, att enligt vad utskottet under hand inhämtat från riksgäldskontoret bolaget den 30 december 1921 till riksgäldskontoret inbetalt nämnda belopp.

Utskottet anser sig emellertid i allt fall med hänsyn till vad som blivit upplyst rörande bolagets ekonomiska ställning böra instämna i revisorernas uttalande, att tillräckliga skäl icke förelegat för beviljande av anstånd med inbetalning av förfallna belopp å bolagets statslån.

Revisorerna hava vidare (sid. 244—245) anfört följande:

»Såsom revisorerna omförmälde i sin år 1919 avgivna berättelse, sid. 177, hade Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolags styrelse, för att bidra till järnvägens förlängande till Älghult, tecknat aktier i Ruda—Älghults järnvägssaktiebolag, för omkring 55,000 kronor samt beslutat reservera årsvinsten för år 1918, uppgående till inemot 49,000 kronor, till inbetalning av berörda aktieteckning. Statens ombud i styrelsen hade förklarat, att han, med hänsyn till den stora betydelsen av ovannämnda förlängning för järnvägens bärighet, ej ansett sig böra göra någon erinran mot styrelsens ifrågavarande beslut, ehuru detsamma för tillfället måste inverka på möjligheten att gälda förfallen del av statslånet.

Ang. Ruda—
Finsjö—
Oskarshamns
järnvägs-
aktiebolags
uraktlåtenhet
att göra inbe-
taling å
statslån.

Å sitt statslån har Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag inbetalat år 1917 10,000 kronor, år 1918 32,000 kronor och år 1919 likaledes 32,000 kronor. Från och med 1920 har däremot någon inbetalning ej skett.

Bolagets avsikt är att trafikera den nu under anläggning varande järnvägen mellan Ruda och Älghult. För detta ändamål har bolaget, såsom meddelades i styrelsens berättelse för år 1919, under sagda år beställt en del ny rullande materiel; och skulle kostnaden därför, som beräknades till 400,000 kronor, täckas genom upptagande av lån till motsvarande belopp mot säkerhet av inteckning i järnvägen samt borgen av Oskarshamns stad. I räkenskaperna finnes bland tillgångarna vid 1920 års slut ny rullande materiel upptagen till 355,807 kronor 99 öre och bland skulderna lån å 400,000 kronor av Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag.

Å sid. 149 i denna berättelse hava revisorerna meddelat, att Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolags rörelse under år 1920 gått med en förlust av omkring 29,000 kronor, ehuru räkenskaperna utvisade överskott; och vore anledningen till förlusten enligt bolagsstyrelsens uppgift i väsentlig grad att söka i den omständigheten, att bolaget för upplånade medel inköpt materiel för trafikering av Ruda—Älghults järnväg, utan att densamma ännu kunnat för sitt ändamål tagas i bruk.

Revisorerna, vilka här ovan i annat sammanhang omförmält riksdagens uttalande i fråga om bl. a. skuldsatta järnvägsaktiebolags aktieteckningar och andra åtgärder för utvidgning av bolagens verksamhetsområden, anse sig därför i detta sammanhang endast böra beröra det anmärkningsvärda förhållandet, att Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag redan år 1919 beställt och år 1920 likviderat rullande materiel, avsedd för trafikering av Ruda—Älghults järnväg, ehuru denna, enligt vad revisorerna inhämtat, beräknas bliva färdig för trafik först inemot slutet av år 1922. Härigenom hava ränteutgifter utan motsvarande inkomst åsamkats bolaget, vilket givetvis menligt inverkar på dess förmåga att verkställa inbetalningar å sitt statslån.»

Fullmäktige hava med anledning av revisorerernas berörda uttalande infordrat förklaring från bolaget; och har bolagets styrelse vid sammanträde den 17 december 1921 beslutit avgiva följande yttrande:

»När beställningen av rullande materiel beslöts, var det enligt villkoren i gällande koncession bestämt, att järnvägen skulle vara öppnad för allmän trafik den 1 februari 1921. Efter beställningens avslutande inträffade strejk och arbetsnedläggelse, som varade i ungefär ett år och föranledde anstånd med färdigbyggandet av järnvägen till den 1 februari 1922. Det var alltså vid köpets avslutande icke någon anledning att antaga annat, än att järnvägen skulle bli färdig inom den bestämda tiden. Då därtill kom, att gynnsamt tillfälle till inköp av den rullande materielen erbjöds därigenom, att åtskilliga enskilda järnvägar förenade sig om en större beställning för täckandet av dessa järnvägars samtliga behov, så avslöts affären vid en tidpunkt, som jämväl med hänsyn till eventuell leveransförsening ansågs vara lämplig för att kunna upptaga trafiken å Ruda—Älghults järnväg och för att kunna under byggnadstiden tillhandahålla rullande materiel för grusning och skenläggning.

Den ränteförlust, som vållats därigenom, att arbetet å Ruda—Älghults järnväg legat nere, vill styrelsen söka få ersatt vid uppgörandet av definitivt trafikkontrakt med nämnda järnvägar.»

Utskottet.

Jämväl utskottet finner det anmärkningsvärt, att bolaget under angivna förhållanden inköpt rullande materiel, varigenom bolaget obetingat åsamkat sig ränteutgifter utan motsvarande inkomst, vilket å andra sidan måst menligt inverka på dess förmåga att verkställa inbetalningar å sitt statslån.

Utskottet anser sig därför böra instämma i revisorerernas här ovan återgivna uttalande i ämnet.

Ang. anständer för Karlskrona — Växjö järnvägsaktiebolag.

Ytterligare förekommer under § 2 i berättelsen angående Karlskrona — Växjö järnvägsaktiebolag (sid. 186—7) följande:

»Bolaget har under år 1920 icke verkställt någon inbetalning å sitt statslån. Skulden för lånet, som vid 1920 års början uppgick till 445,440 kronor 73 öre, hade till följd därav vid årets slut stigit till 465,646 kronor 26 öre, varav 131,606 kronor 94 öre voro till betalning förfallna.

I skrivelse till riksgäldskontoret av den 21 september 1920 anhöll bolaget om anstånd med erläggande av den 30 i samma månad förfallande annuitet till den 1 juli 1921. Såsom skäl härför anförde bolaget, att stora summor under de senaste åren nedlagts på järnvägens förbättring; sålunda hade under åren 1919 och 1920 inköpts rörlig materiel för c:a 200,000 kronor, syllar för c:a 363,000 kronor, råler för c:a 800,000 kronor, varjämte för boställshus och spåranläggning utgivits c:a 100,000 kronor. Som bolagets driftkostnader dessutom stegrats i onormal grad genom ökade utgifter för löner, bränsle m. m., kunde bolaget ej utan skuldsättning verkställa ifrågakvarande inbetalning. De tryckta penningtiderna försvårade därjämte låns erhållande även mot oskäliga räntor.

Fullmäktige biföllo den sålunda gjorda framställningen om uppskov.

Efter utgången av uppskovstiden inbetalade bolaget den förfallna annuiteten jämte överränta.

Statens ombud i bolagets revision har vitsordat, att bolaget vid annuitetens förfallotid ej hade kontanta medel tillgängliga för dess likviderande, men har förklarat sig finna anmärkningsvärt, att bolaget, som vid 1913 års ingång hade ett aktiekapital av 712,000 kronor och sedermera under årens lopp genom utdelning av gratisaktier sexdubblat detsamma, strax innan annuiteten förföll utdelade ej mindre än 72 procent å inbetalda aktiekapitalet med 512,640 kronor, vid vilket förhållande det begärda anståndet knappast kunde anses hava haft fog för sig, utan syntes en upplåning för annuitetsbeloppets gäldande snarare bort förekomma.»

I likhet med statens ombud i bolagets revision anser utskottet, att det knappast synes hava funnits fog för att, på sätt som skett, begära anstånd med erläggande av annuiteten, utan torde i stället andra utvägar hava bort anlitas för beloppets gäldande. Och med hänsyn till bolagets goda ekonomiska ställning synes det knappast heller hava varit fog för att medgiva det begärda anståndet.

Utskottet.

Slutligen hava revisorerna (sid. 243—244) anfört följande:

Vid läsningen av fullmäktiges protokoll hava revisorerna av en skrivelse från Mjölby—Hästhalmens nya järnvägsaktiebolag inhämtat, att bolaget under år 1920 inköpt 1,432 stycken aktier i Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag. I skrivelsen meddelas vidare, att berörda åtgärd vidtagits uteslutande i syfte att trygga Mjölby-banans lugna utveckling och till förbättring av trafikmöjligheterna mellan Öster- och Västergötland, varjämte framhålles, att åtgärden enligt bolagsstyrelsens uppfattning varit nödvändig för vinnande av sagda ändamål.

*Angående
vissa åtgärder av
Mjölby—
Häst-
holmens nya
järnvägs-
aktiebolag.*

Efter det 1920 års revisorer i sin berättelse rörande riksgäldskontoret gjort vissa uttalanden i fråga om av Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag verkställda aktieteckningar i andra järnvägsbolag, upptog innevarande års riksdag till granskning frågan om den utlåningsrörelse, som staten utövar för understödjande av enskilda järnvägsföretag. Då denna rörelse enligt riksdagens mening ej kunde anses vara ordnad efter riktiga grunder och på ett i allo tillfredsställande sätt, anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning av frågan om statens förevarande utlåning. Vid utredningen borde bl. a. tagas i beaktande, huruvida icke vid en eventuell omläggning av sagda lånerörelse föreskrift borde införas, att de järnvägsbolag, vilka ej behörigen fullgöra sin betalningsskyldighet för erhållna statslån, endast efter av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall lämnat medgivande skulle äga inköpa andra järnvägar, teckna aktier i järnvägsbolag eller eljes vidtagna åtgärder, som innebure utvidgning av bolagens verksamhetsområden.

Med anledning av detta riksdagens uttalande hava revisorerna ansett sig böra bringa jämväl här ovan omförmälda, av Mjölby—Hästhalmens nya järnvägsaktiebolag verkställda aktieteckning till riksdagens kännedom.

Vid sin granskning av Mjölby—Hästhalmens nya järnvägsaktiebolags räkenskaper hava revisorerna vidare funnit, att bolagets järnvägsanläggning, som vid 1919 års början var bokförd till 1,204,897 kronor 15 öre, vid samma års slut var upptagen till 1,248,626 kronor 76 öre, vilket belopp vid 1920 års slut ytterligare blivit höjt till 1,305,326 kronor 76 öre. Då jämlikt § 56 i aktiebolagslagen tillgångar, avsedda för stadigvarande bruk för ett bolag, ej må i vidare mån än som betingas av därå ned-

lagda förbättringar upptagas till högre värde än det, vartill de varit uppförda i närmast föregående fastställda balansräkning, har från riksgäldskontoret infordrats upplysning om anledningen till förenämnda uppskrifningar av järnvägsanläggningens värde. Av den förklaring, som bolaget med anledning därav avgivit och varav revisorerna tagit del, framgår, att en del förbättringar å järnvägsanläggningen visserligen ägt rum under åren 1919 och 1920, men att dessa emellertid ej varit av den omfattning, att de till fullo motivera de vidtagna förhöjningarna i järnvägens bokföringsvärde.»

Med anledning härav hava fullmäktige anmodat bolaget att inkomma med förklaring, och har bolaget i skrivelse den 14 december 1921 anfört följande:

»I skrivelse till herrar riksgäldsfullmäktige anmälte på sin tid styrelsen, att 1,432 st. aktier i Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag inköpts till stärkande av samarbetet trafiklederna emellan. Åtgärden, som endast kunnat genomföras genom en betydande ekonomisk insats från styrelsens sida, hade vidtagits uteslutande för att trygga Mjölbybanans lugna utveckling och härmed säkerställa det i banföretaget nedlagda kapitalet av statsmedel.

Järnvägen byggdes icke bara för att tillgodose ett än så väl motiverat ortsintrasse, utan i lika hög grad för att genom en snabb och god förbindelse åstadkomma ett livligare person- och handelsutbyte mellan Öster- och Västergötland. På denna senare trafik och endast genom denna baserades dess bärighet och verkställdes dess kraftiga byggnad i tekniskt avseende.

Sträckan Mjölby—Stenstorp sönderfaller i tre olika trafikleder. Uppenbart är, att ju intimare förbindelserna mellan dessa äro, dess mera enhetligt kan trafiken ordnas till fromma icke bara för trafiklederna själva utan ock för dess trafikanter. Om detta gäller som en allmän regel, är det än påtagligare i händelse av konkurrerande företag.

Styrelsen understryker alltså, att det är styrelsens bestämda uppfattning, att järnvägsbolaget med den vidtagna åtgärden på bästa möjliga sätt under för handen varande förhållanden tillgodosett statens intressen.

Ifråga om den av statsrevisorerna påtalade åtgärden att höja järnvägsanläggningen med belopp, som ej tillfullo motsvarades av de å anläggningen vidtagna förbättringarne, kommer bolaget vid förestående bokslut att vidtaga den nedskrivning av bokföringsvärdet, som icke motsvaras av merberörda förbättringar. Den summa, som sålunda kommer att avföras utgör 25,429 kronor 61 öre.»

Utskottet.

Beträffande först det i berättelsen omförmälda inköpet av 1,432 aktier i Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag hava revisorerna erinrat, hurusom 1921 års riksdag i skrivelse hos Kungl. Maj:t anhållit om utredning av frågan om statens utlåning för understödjande av enskilda järnvägsföretag, vid vilken utredning borde bland annat beaktas, huruvida ej bland lånevillkoren borde införas en föreskrift av innehåll, att de järnvägsbolag, vilka ej behörigen fullgjorde sina betalningsskyldigheter för erhållna statslån, endast efter av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall lämnat medgivande finge inköpa andra järnvägar, teckna aktier i järnvägsbolag eller eljest vidtaga åtgärder, som innebure utvidgning av bolagets verksamhetsområde. Enligt

vad utskottet inhämtat, har Kungl. Maj:t, efter det svenska järnvägsför-
eningen den 12 november 1921 avgivit yttrande i ämnet, den 25 samma
månad anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att med biträde av två
sakkunniga personer, vilka finge utses av chefen för kommunikationsdeparte-
mentet, verkställa och till Kungl. Maj:t före den 1 mars 1922 inkomma
med den begärda utredningen. Sedan chefen för kommunikationsdeparte-
mentet utsett professorn G. Kobb och majoren O. Bärnheim såsom dylika
sakkunniga, har bemälda styrelse efter överläggningar med nyssnämnda
sakkunniga den 25 februari 1922 inkommit med utlåtande i ämnet. I det-
samma har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del ansett förenämnda
bestämmelser lämpligen böra erhålla plats bland de särskilda föreskrifter
rörande villkor för ifrågavarande lån, som vore avsedda att av Kungl. Maj:t
framdeles utfärdas. Berörda utlåtande har av Kungl. Maj:t överlämnats
till fullmäktige i riksgäldskontoret för att bereda dem tillfälle att yttra
sig över detsamma. Något yttrande av fullmäktige har ännu icke avgivits,
och är frågan alltså fortfarande beroende på Kungl. Maj:ts prövning.

Vad den här ifrågavarande aktieteckningen vidkommer, har densamma
uppgivits hava skett utslutande i syfte att trygga Mjölbybanans lugna
utveckling och till förbättring av trafikmöjligheterna mellan Öster- och
Västergötland, varigenom statens intressen också förmenades bliva på bästa
mögliga sätt tillgodosedda. Enligt utskottets mening kan det emellertid
med fog ifrågasättas, huruvida det kan vara lämpligt att genom dylika åtgärder
söka till egen järnväg leda trafik från annan, vars intressen där-
igenom givetvis kunna komma att trädas för nära. Det vill snarare synas
riktigt att i dylika fall söka vidtaga andra åtgärder till åstadkommande av
ett samarbete järnvägarna emellan i syfte att undvika en skadlig konkur-
rens, allt till såväl trafikanternas som statens bästa.

Beträffande härefter den av revisorerna omförmälda uppskrivningen
av järnvägsanläggningens värde har utskottet låtit genom två sakkunniga
personer verkställa en undersökning rörande bolagets förvaltning m. m. Av
denna undersökning framgår, att järnvägsanläggningens och materialiers
konton borde i 1920 års balansräkning minskas med ett belopp av 106,400
kronor, varemot värdet av aktierna i Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag
borde ökas med motsvarande belopp. De ifrågavarande aktierna hade
nämligen till ett antal som förut nämnts av 1,432 stycken inköpts efter
en kurs av 175 kronor men bokförts efter en kurs av 100 kronor. Den
nedskrivning av aktievärdet, som sålunda vidtagits, får nämligen icke genom-
föras på det sätt, att banans anläggningsvärde i motsvarande grad ökas.
Emellertid har enligt meddelande från riksgäldskontoret rättelse av det
anmärkta förhållandet redan vidtagits i 1921 års balansräkning.

Av omförmälda undersökning framgår vidare, att 800 stycken av de inköpta aktierna ligga såsom hypotek för ett bolagets banklån å 80,000 kronor, varå borgen tecknats jämväl av styrelsens medlemmar. Övriga 632 aktier funnes däremot disponibla i bolagets ägo. Enligt utskottets mening böra dessa aktier, därest aktieköpet blir bestående, något varom en viss osäkerhet för närvarande synes råda, överlämnas till riksgäldskontoret såsom ytterligare säkerhet för bolagets statslån. Dessa aktier skulle efter av bolaget betald kurs motsvara ett värde av 110,600 kronor. Skulle däremot aktieköpet återgå, synes bolaget böra till riksgäldskontoret omedelbart inbetala därigenom disponibelt kapital.

Vad sålunda i dessa ärenden förekommit har utskottet ansett sig böra för riksdagen

omförmäla.

Stockholm den 5 maj 1922.

På bankoutskottets vägnar:

EMIL KRISTENSSON.

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit:
av första kammaren: herrar Öhngren, Walles, Strömberg, Vindahl, Berge, Andersson i Hägelåkra, Bodin och Ström samt
av andra kammaren: herrar Kristensson, Gustafsson i Örebro, Borggren, Kloo, Höglund, Wikström, Törnkvist i Bjuv och Strindlund.
