

KAP. IV.

EKONOMI.

KALMAR—EMMABODA JÄRNVÄG.

Av de till konstituerande stämman den 28 maj 1872 inkomna teckningslistorna inhämtades, att den nya aktieteckningen uppgick till omkring 696,000 rdr. En ökning härav ansågs nödig, och överlämnades åt direktionen "att upplägga till teckning en ny eller särskild serie av aktier, som skulle medföra företrädesrätt till utdelning framför de övriga aktierna", serien B., där sammanlagda aktiebeloppet dock ej skulle få uppgå till mer än $\frac{1}{5}$ av aktiernas av ser. A. belopp. Vid direktionens sammanträde samma dag utfärdades för konsuln Hasselqvist fullmakt att med bankirhus eller bolag inleda förberedande förhandlingar om erforderliga penninglån samt träffa villkorligt avtal därom. Den 2 juni anmälde H., att han tillsammans med kaptenen Mannerskantz inledt sådana underhandlingar med bankirfirman Cervin i Stockholm och D. O. Francke i Göteborg, från vilken senare den 1 juni ankommit ett telegram med erbjudande att möta i Stockholm den 8 samma månad. Herrar Hasselqvist och Roosval fingo i uppdrag att resa till Stockholm för att tillsammans med rektorn Törnebladh, som vistades där förut, träffa uppgörelse med Cervin och Francke om lånet. Herrar Hasselqvist och Roosval redogjorde den 13 juni för resultatet av beskickningen och innehållet av det med Cervin och Francke avslutade kontraktet. Samma dag behandlades frågan om, vilka åtgärder skulle vidtagas för aktieteckningens uppbringande till erforderligt belopp; och beslöts bland annat, att ett sammanträde skulle utlysas att hållas den 21 juni med enskilda aktietecknare i staden och på landet.

Sedan vid sammanträde den 13 juni beslutits, att aktieteckningen av serien A. skulle indragas den 6 juli, anmälde den 12 juli, att det tecknade beloppet utgjorde 735,550 rdr., varjämte beslöts att annonsera om utsläppande av preferensaktier, vilka skulle vara tecknade före den

3 augusti. Enär det gick trögt med teckningen av B-aktier, anhöll direktionen hos Kalmar stadsfullmäktige, att staden skulle teckna dylika aktier för ett belopp av 200,000 rdr., vilket även under vissa villkor beviljades.

Vid extra bolagsstämma den 9 augusti 1872 avgav direktionen en redogörelse för vidtagna åtgärder för anskaffande av lån och för åstadkommande av den i följd av lånevillkoren erforderliga ökning av aktieteckningen. Enligt uppgörelse med Handelskompaniet i Göteborg och bankiren Cervin i Stockholm hade direktionen lyckats upprätta kontrakt, som tillförsäkrade bolaget ett fonderat lån, nominellt 1,650,000 rdr, mot succesivt förfallande obligationer, löpande med 5 % ränta. Kapitalrabatten utgjorde $13 \frac{1}{2} \%$. Som villkor hade bestämts, att aktieteckningen inom augusti månads utgång skulle utgöra minst 900,000 rdr. Det beräknades nämligen, att för järnvägsföretagets fullbordande erfordrades högre belopp, än kostnadsförslaget summa, dels på grund av stegrat pris på skenor med tillbehör, dels för ökning av den knappt tilltagna rullande materiellen, dels till motvägande av ränteförlusten under byggnadstiden jämte kapitalrabatten. Aktieteckningen uppgick nu för ser. A. till 750,000 rdr och för ser. B. till 206,300 rdr. Vid konstituerande stämman den 28 maj 1872 hade bestämts, att aktier för ser. B. ej finge uppgå till mer än $\frac{1}{5}$ av ser. A:s aktier. Detta ändrades nu till $\frac{1}{3}$. Med Kalmar enskilda bank skulle förhandlas om rätt för direktionen att på deposition insätta 200,000 rdr. på 3 à 4 månader mot 4 % samt på giro 100,000 "mot vanlig ränta", varom kontrakt avslutades den 3 september 1872.

Vid ordinarie bolagsstämman den 3 juni 1873 anmälde direktionen, att det vid extrastämman den 9 augusti 1872 omnämnda lånet nu vore av långivarne till fullo inbetalt mot erhållande av 130 st. obligationer å 5,000 rdr och 1,000 st. å 1,000 rdr.

Med Kalmarbanken uppgjorde direktionen avtal angående ett amorteringslån å 53,900 rdr, motsvarande landtkommunernas teckningssumma. För detta lån, som skulle gäldas med en annuitet av 8 %, varav $5 \frac{1}{2} \%$ ränta, lämnades såsom säkerhet de förbindelser, som avgivits av landtkommunerna.

Strax banan var öppnad, började det knipa litet med pengarna. Den 19 oktober 1874 uppgjorde direktionen nämligen med Kalmarbanken om ett lån å 50,000 *kronor**) mot $5 \frac{1}{2} \%$ ränta på 4 månader samt ett kreditiv å samma belopp mot vanlig kreditivränta, allt med direktionens solidariska borgen.

*) Första gången, som i protokollen användes *kronor* i st. f. förut *riksdaler*.

Vid 1874 års extra bolagstämma den 17 december bifölls enhälligt direktionens framställning om upptagande av ett lån å 150,000 kronor att användas till inköp av två lokomotiv, reparationsverkstaden, gods- och postvagnar samt återstående arbeten vid stationerna.

Under tätt återkommande direktionssammanträden med början den 11 januari 1875 arbetades ivrigt på att finna någon utväg att upplåna de 250,000 eller åtminstone 150,000 kr., som direktionen ägde upptaga. Krediten synes emellertid hava tagit slut fullständigt, så att direktionen nödgades anskaffa de absolut nödvändigaste medlen genom att ikläda sig personlig borgen för beloppet och därigenom "rädda bolaget från de högst betänkliga följderna av förfallna betalningars uteblivande". I sådant avseende överenskomms inom direktionen, att bolaget skulle utfärda 10 st. 6 månaders reverser med 6 % ränta, vardera å 15,000 kronor. På varje revers tecknades proprieborgen av *en* av direktionens ledamöter eller suppleanter. Mot hypotek av dessa reverser anskaffades i Kalmarbanken ett kreditiv å 150,000 kronor. Mellan direktionen och löftesmännen upprättades ett kontrakt angående sättet och villkoren för kreditivets beagnande.

Till gäldande av den annuitet å obligationslånet, som förföll den 30 september 1876, erfordrades 10,000 kronor utöver då disponibla medel, varför direktionen beslöt, att med dess gemensamma ansvarighet beloppet skulle upplånas i Kalmarbanken. I sammanhang härmed beslöts, att en fullständig tablå över bolagets affärsställning skulle upprättas och att en framställning skulle göras hos stadsfullmäktige i Kalmar om en räntegaranti för vissa år eller andra åtgärder, "på det att direktionen måtte befrias från nödvändigheten att gång efter annan anlita sin enskilda kredit för att kunna fullgöra bolagets förbindelser". Styrelsens skrivelse, daterad den 14 november 1876, var synnerligen uttömmande beträffande behandlingen av bolagets ställning. Direktionen erinrar om, huru kommuner och enskilda ansträngde alla krafter för att bringa järnvägsföretaget till stånd, men det oaktat de uppbringade medlen ej blevo fullt tillräckliga, varav följden blev, att direktionen till själva anläggningen måst upptaga det lån av 100,000 kronor, som vore avsedda för löpande utgifter. Genom särskild bestämmelse i kontraktet med Göteborgs handelskompani och herr Cervin sattes dessa medel i paritet med obligationslånet, varigenom direktionen berövades möjligheten att förfoga över dem i och för de ökade kostnader, som erfordrades till banans kompletterande samt till ränte- och amorteringsutgifter. Därtill kom, att kostnaderna för banans och rullande

materiellens komplettering blevo vida större, än som beräknats. Genom en specificerad tablå visas, att banbyggnaden med materiell erfordrat en kostnad av kronor	2,765,324: 06
under det att kostnadsförslaget upptager kr. ...	2,021,810: —
vartill bör läggas: kapitalrabatt	222,750: —
räntor under byggnadstiden	81,283: 71
på förhand beräknad materialkostnadsökning ...	100,000: —
	<u>2,425,843: 71</u>
Skillnaden, ökningen i kostnad, utgör	339,480: 35

Efter vidlyftiga beräkningar kommer direktionen till, att totalbeloppet av järnvägsbolagets icke fonderade skuld den 30 september 1876 utgjorde 343,897:35. Större delen av denna skuld motsvarades dock av banans ökade kapitalvärde, "varför den icke längre bör förbliva svävande, så att bolagets existens göres beroende av direktionsledamöternas personliga kredit". Det var klart, att de tillfälligt upplånade medlen, 250,000 kronor, borde konverteras till fonderad skuld. Sedan direktionen på flera sidor visat nödvändigheten av, att staden lämnade sin garanti härför, ävensom den ringa risk, som härmed vore förenad, anhöll direktionen, att staden ville lämna bolaget erforderligt understöd, exempelvis genom att garantera ett av bolaget upptaget fast lån å 250,000 kronor, samt teckna ansvarighet för ett kreditiv å 100,000 kronor.

Under hela vintern, ända tills stadsfullmäktige den 9 februari 1877 fattade beslut i frågan, voro tidningarna fyllda med spaltlånga inlägg, dels i form av ledare, dels såsom insändare, och stridens vågor gingo höga. Man insinuerade t. o. m., att samtidigt pågående val av stadsfullmäktige gjordes beroende av, huruvida kandidaterna vore villiga att följa järnvägsdirektionens anvisningar eller ej. Stadsfullmäktige beslöto emellertid nämnda dag att ikläda sig garanti för ett lån å 250,000 kronor, som järnvägsbolaget kunde å bolagsstämma besluta att upptaga. För att hålla affären flytande, tills stämma hållits, träffades med bankiren Cervin en överenskommelse, varigenom han tillöste sig de påföljande månad förfallande obligationskupongerna med 41,050 kronor med rätt för Cervin att av närmast inflytande trafikmedel erhålla godtgörelse jämte 6 % årlig ränta. Ordinarie bolagsstämman 1877 beslöt upptaga det av Kalmar stad garanterade lånet å 250,000 kronor.

Med behållningen av försålda obligationer hade styrelsen lyckats i december 1877 inlösa den i december månad 1875 till Kalmar enskilda bank utgivna reversen å 100,000 kronor. För gäldandet av bolagets äldre kassakreditivskuld till samma bank å 150,000 kronor jämte räntor 18,676 hade

direktionen föreslagit banken att kontant inbetala 38,676 kronor samt avlämna en av bolaget utställd och av direktionsledamöterna garanterad skuldsedel å 130,000 kronor med 130 st. av bolagets obligationer såsom hypotek. Därtill skulle banken lämna bolaget ett nytt kreditiv å 100,000 "till löpande utgifters bestridande" mot säkerhet av 10 bolagets reverser å vardera 10,000 kronor med proprieborgen av minst en styrelseledamot å varje revers. Banken antog detta erbjudande med vissa villkor.

I december 1878 nödgades direktionen åter upptaga ett tillfälligt lån å 25,000 kronor med borgen av direktionsledamöterna till betalande av åtskilliga förfallna skulder.

Järnvägens trafikinkomster visade en så allvarlig minskning, att direktionen i februari 1879 fann sig i saknad av medel till erläggande av annuiteten å bolagets fonderade skulder, vilket anmäldes till Kalmar stads drätselkammare, varjämte obligationsinnehavarna genom annons meddelades, att de i mars förfallande annuiteterna ej kunde fullgöras. Det gick så långt, att statens järnvägar i maj 1879 för att utfå tre månaders samtrafiksavräkning måste uppsäga mellanvarande samtrafiksavtal. Detta hade åsyftad verkan: medlen levererades och uppsägningen återtog.

Till erläggande av den i mars 1879 förfallna halvårsräntan å 1872 års obligationslån försköts beloppet 40,600 kronor av direktionens ledamöter och suppleanter med rätt för dem att njuta godtgörelse av bolagets först inflytande trafikmedel. Septemberlikviden samma år av halvårsräntan nödgades direktionen genom annons meddela sig ej kunna erlägga. På därom gjord framställning i december 1879 medgav Kalmarbanken, att järnvägsbolagets kreditivskuld finge betalas, vad kapitalet 100,000 kronor anginge, med nya förbindelser, och vad räntan beträffade, med fyramånaders växlar.

I likhet med föregående år måste direktionen i mars 1880 annonsera sin oförmåga att betala räntan å 1872 års obligationslån. Den 15 juli utbetalades emellertid halva räntan och andra hälften den 30 september. Den ekonomiska ställningen började således något förbättras. Kalmar stad fick emellertid vänta på räntelikviden för det av staden garanterade obligationslånet å 250,000 kronor.

Jämlikt den nya förordningen av 15 oktober 1880 angående lagfart å järnvägar sökte och erhöll bolaget i maj månad 1881 lagfart å sin bana, varefter obligationsinnehavarna omedelbart sökte inteckning i järnvägen.

Från september 1881 likviderades räntorna årligen, men först ett år

i efterhand. I september 1887 meddelade direktionen emellertid, att den ej såg sig i stånd infria de i september 1886 förfallna räntekupongerna. Sålunda låg man åter efter med räntan 1 ½ år, vilket dock bättrades 1890, då förseningen minskades till ett år, och 1892, då styrelsen låg efter med räntebetalningen blott ett halvt år.

År 1884 nedsattes räntefoten å det av staden garanterade lånet å 250,000 kronor från 6 till 5 ½ %. Någon räntelikvid från bolaget hördes dock fortfarande icke av.

Då bolagets ekonomi med år 1888 började något stadgas, såg sig direktionen i stånd att detta år inlösa de under 1879 och 1880 utlottade obligationerna å tillsammans 20,000 kronor jämte upplupen ränta, vilket beslut dock senare upphävdes tills vidare efter samråd med innehavaren av flertalet obligationer, herr C. G. Cervin.

Året 1892 var för bolaget ett sorgeår, i det att då upptäcktes, att bolagets synnerligen nitiske och för järnvägens bästa från dess allra första startande ständigt oegennyttigt arbetande verkställande direktör, konsult Hasselqvist, låtit förleda sig till att använda bolagets medel till sina privata utbetalningar. Upptäckten härav gjordes omedelbart före ordinarie bolagsstämman den 7 juni, som härför ajournerades 10 dagar, på det att revisorerna och stadens ombud skulle kunna få tillfälle taga del av bolagets räkenskaper. Till den sålunda ajournerade stämman framlade stadens ombud en beräkning av den uppkomna bristen, vilken utgjorde kronor 65,268:38. Till betäckande härav hade Hasselqvist avlämnat panter och inteckningar å tillsammans 76,590 kronor av för bolaget tvivelaktigt värde. Ombuden föreslog, att extra bolagsstämma skulle hållas i oktober för att avgöra frågan om ansvarsfrihet för bolagets år 1891 fungerande styrelse, vilket även blev stämmans beslut.

Till extra bolagsstämman den 5 oktober 1892 hade revisorerna hemställt bl. a., att stämman måtte åt direktionen uppdraga att vid domstol väcka talan mot 1891 års direktionsledamöter om ersättning för den förlust, som kunde tillskyndas bolaget genom Hasselqvists tillgrepp. Stämman avlog emellertid denna framställning och i samband därmed beviljades decharge enligt 1891 års revisorers förslag.

Sedan rättegångarna i Hasselqvistska konkursen avgjorts under år 1895 och utdelningen bestämts till 11,07 %, kunde järnvägsbolagets förlust exakt bestämmas, och utgjorde denna kronor 57,977:22 vilket belopp avskrevs i 1895 års räkenskaper.

Vid 1893 års bolagsstämma erinrade direktionen om, att bolagets ställ-

ning icke var den bästa. Vid nästföregående bokslut utgjorde bolagets skuld till staden kronor 200,572: 92 eller med tillägg av de utav staden inlösta 1877-års-obligationerna 243,572: 92. Därtill hade bolaget i utlottade obligationer och nödlidande kuponger en förfallen skuld, som vid årsskiftet utgjorde kronor 362,262: 50, varjämte de annuiteter, bolaget hade att betala, voro betydligt större, än att de kunde erläggas av bolaget. För att göra bolagets ställning tryggare hade direktionen genom bankiren Cervin ingått underhandling med obligationsinnehavarna till 1872 års lån om konvertering därav till två lån med nedsatt ränta. Efter stadsfullmäktiges lämnade garanti för det ena lånet träffades överenskommelsen, vilken av bolagsstämman godkändes. Överenskommelsen avsåg, som nämnt, två lån, det ena å 1,000,000 kronor mot första inteckning i järnvägen, löpande med 5 % ränta, betalbart inom 49 år och konvertabelt f. o. m. år 1904, det andra å 900,000 kr. mot andra inteckning, löpande med 4 % ränta, betalbart inom 40 år och konvertabelt f. o. m. år 1904. Stadens garanti gällde detta senare lån.

På grund av de vid årsskiftet 1894—95 föreliggande stora utbetalningarna för nya skenor, nytt lokomotiv och nya godsvagnar m. m. var direktionen ej i tillfälle att kontant betala räntan å bolagets skuld till Kalmar stad. Drätselkammaren hade anmodat bolaget erlägga denna ränta, uppgående till kronor 10,367: 85, antingen genom omskrivning av förutvarande reversen med tillägg av räntebeloppet, tillsammans kronor 217,725: 35 eller genom ny revers å räntebeloppet med 5 % ränta. Direktionen hänsköt denna fråga till bolagsstämman, som valde det senare alternativet. År 1896 var första året, som bolaget kunde betala *alla* sina räntor, således även till Kalmar stad.

Efter år 1896 förbättrades bolagets ställning alltjämt. Sålunda såg sig bolaget i stånd att under år 1899 inköpa den av Stockholms inteckningsgarantiaktiebolag innehavda aktiemajoriteten i Nybro—Sävsjöströms nya järnvägsaktiebolag, 138 st. aktier, för vilket ändamål dock hos nämnda bank måste upptagas ett lån på 170,000 kronor.

Vid majsammanträdet 1903 beslöt direktionen att hos bolagsstämman hemställa om inköp av konsuln Elfverssons 31 st. aktier i Nybro—Sävsjöströms nya järnvägsaktiebolag till ett pris av 1,600 kronor per aktie, vilken framställning emellertid av stämman denna gången avslogs. Inköpet ägde rum senare.

I september 1903 kunde bolaget slutbetala den räntefria reversen till Kalmar stad.

På genomresa till Tyskland besökte bankiren Cervin Kalmar den 30

januari 1904, varvid underhandlades om konvertering av bolagets 5 %-lån samt om uppläggande av ett nytt 5 % lån å 300,000 kronor med kort amorteringstid, 15 år. Frågan avgjordes ej omedelbart, men konverteringen var klar i mars månad och det nya lånet godkändes av bolagsstämman den 7 juni. Till denna stämma hade styrelsen även tillfredsställelsen kunna meddela sina aktionärer, att under 1903 stora avbetalningar å skulder kunnat verkställas, nämligen å obligationslånen 22,000 kronor, till Inteckningsbanken 15,000 kronor, till Kalmar stad 30,000 kronor, varförutom aktieinbetalning i Verkstadsbolaget ägt rum med 20,000 kronor och sista avbetalningen å det under året levererade lokomotivet skett med 28,667 kronor. Vidare föreslogs och godkändes av stämman för första gången under järnvägens 30-åriga tillvaro *utdelning*, nämligen 6 % å preferens- och 4 % å stamaktierna med sammanlagt 42,900 kronor.

Utdelning ägde därefter rum årligen efter enahanda grunder t. o. m. för året 1907. Till 1909 års bolagsstämma hade direktionen emellertid att anmäla en avsevärd nedgång i godstrafiken, vilket i samband med ökade avlöningar och underhållskostnader vållade nettovinstens nedgång till sådant belopp, att stämman fann lämpligt besluta, att utdelning ej skulle äga rum. För att möta de stora utgifter, vilka voro förbundna med banans förbättring och rullande materiellens förstärkning, som fordrades till Sävsjöström—Nässjöbanans öppnande för trafik, företogs ingen utdelning förr än vid 1914 års stämma, då den bestämdes till samma som förut, nämligen 4 % å stam- och 6 % å preferensaktier. 1918 års bolagsstämma ökade utdelningen å stamaktier till 5 %, som sedermera hållits t. o. m. 1921 års bolagsstämma, varefter de nedgående tiderna åter avbrutit utdelningarna till 1924, då utdelning ägde rum för 1923 med 5 % å stam- och 6 % å preferensaktier.

Med tanke på ifrågasatt järnväg från Sävsjöström mot Braås (!) beslöt 1905 års bolagsstämma att antaga Kalmar stads erbjudande att till ett pris av 1,600 kronor per stycke inköpa 31 aktier i Nybro—Sävsjöströms järnvägsaktiebolag. Genom detta köp hade Kalmarbolaget förvärvat samtliga aktier uti Sävsjöströmsbanan. Då tanken på en fortsättningsbana från Sävsjöström slutligen mognat i form av förslaget Sävsjöström—Nässjö, varå i maj 1908 inbjudits till aktieteckning, beslöt Kalmarbanan på extra bolagsstämma den 19 februari 1909 att inköpa Nybro—Sävsjöströms järnväg med samtliga dess tillgångar för ett belopp utöver inteckningsskulden av 241,600 kronor. Tillträdet skedde samma dag och Kalmarbanan övertog Sävsjöströmsbanans samtliga förpliktelser f. o. m. den 1 januari 1909.

Till ytterligare sammanfogning av Kalmar—Emmaboda och Nybro—Sävsjöströms järnvägar beslöt den förra banans direktion i januari 1910 ingå till k. m:t med anhållan att få övertaga koncessionen å den senare banan. Sedan överlåtelse av aktier till fyra direktionsledamöter, som för Nybro—Sävsjöströms nya järnvägsaktiebolags vidmakthållande ägt rum i juni 1905, numera vore obehövligen förklarades vid direktionssammanträde i januari 1910 överlåtelsen hava upphört, varigenom Nybro—Sävsjöströms järnvägs värde i Kalmar nya järnvägsaktiebolags ägo, vilket enligt köpekontraktet utgjorde 241,600 kronor utöver förefintlig in-teckningsskuld, ökats med 4,000 kronor. Kalmar järnvägs kostnad för inköpet av Nybro—Sävsjöströms järnväg utgjordes dels av aktieköpet 245,600, dels av övertagandet av obligationslånet 385,000 kronor jämte reservfonden 172,364:60, understöds- m. fl. fonder samt övriga skulder 42,093:66, varifrån avgick värdet av övertagna inventarier och förråd jämte kol 41,133:16, aktier i Verkstadsbolaget 12,500 samt övriga fordringar 20,466. Kostnadens saldo utgjorde således kronor 770,959:10, vilket uppdelades på Kalmarbanans banbyggnad med kronor 603,063:65 och på rullande materiellen med 167,895:45. Såsom bevis för, att Kalmarbanan med inköpet gjort "en god affär", kan anföras, att vid övertagandet banans avkomstberättigade byggnadsvärde utgjorde: banbyggnaden 2,039,931:65, husbyggnader 73,055:65, rullande materiellen 274,434:46, eller sammanlagt 2,387,421:76, d. v. s. tre gånger inköpsvärdet. Genom k. m:ts resolution den 25 november 1910 överläts Nybro—Sävsjöströms järnvägs koncession å Kalmar järnväg.

Vid septembersammanträdet 1911 beslöt direktionen med stöd av bolagsstämmobeslut den 1 juni 1909 antaga ett av Bankaktiebolaget Södra Sverige och aktiebolaget Skånska Handelsbanken gemensamt avgivet anbud att för bolaget upplägga ett obligationslån å en miljon kronor med en ränta av 4 $\frac{1}{2}$ % och efter 98 $\frac{1}{2}$ % kurs med 40 års amorteringstid. Lånet skulle i sin helhet användas till likvidering av bolagets aktieteckning uti Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag.

Efter tillkomsten av Sävsjöström—Nässjö järnväg erfordrades å bandelen Kalmar—Sävsjöström en del förbättringsarbeten för att i bantekniskt hänseende ställa denna senare bandel i jämbredd med den nya banan. Dessa arbeten krävde en ökning av banans rörelsekapital med omkring $\frac{1}{2}$ miljon kronor. Ordinarie bolagsstämman den 29 juni 1915 och extra stämman den 29 september s. å. beslöto, att de erforderliga medlen skulle anskaffas genom nyteckning av aktier, därvid en ny stamaktie skulle få tecknas mot två äldre aktier. Aktiekapitalet ökades därigenom från 969,520

kronor till 1,454,270 kronor. Till underlättande av teckningen medgavs, att ur dispositionsfonden finge utdelas 15 % av aktieinnehavet, så att aktieägare vid inbetalningen för en ny aktie på två gamla, å vilka han ägde rätt erhålla 15 kronor, behövde gälda allenast 35 kronor. Aktieteckningen gick efter beräkning, så att den åstundade ökningen erhöles.

Vid bolagets registrering hade anmälts, att aktiekapitalet utgjorde 969,520 kronor. Denna uppgift var emellertid såtillyvida oriktig, att i sagda belopp inräknats likvid för stamaktier, som sedermera icke slutlikviderats, och för vilka därför aktierätten förverkats. Beloppet, 3,120 kronor, överfördes år 1918 från stamaktiekapitalet till reservfonden. Bolagets aktiekapital, som år 1916 ökats till 1,454,270, utgör sålunda efter denna rättelse 1,451,150 kronor.

Enär genom de under årens lopp vidtagna avskrivningarna det bokförda värdet numera högst avsevärdt avvek från det i bana och materiell nedlagda kapitalet, beslöt styrelsen i augusti 1920 att i bolagets räkenskaper upplägga en avskrivningsfond, upptagande summan av de å bana, husbyggnader och rullande materiell från början gjorda avskrivningarna, varvid bokförda värdet å dessa föremål ökades med motsvarande belopp.

För att i någon mån kompensera kristidens höga räntor beslöt styrelsen i december 1920 hos k. m:t jämlikt kungl. kungörelsen den 19 juni 1917 ansöka om torvlån, varå räntan utginge med endast 4 %. Ansökningen, åtföljd av på förhand uppgjorda vidlyftiga värderingsinstrument och ritningar, inlämnades till k. m:t den 27 januari 1921. Lånet beviljades först ett år därefter, nämligen den 10 februari 1922. I nära två år uttänjde Statskontoret under allehanda förevändningar utlämnandet av lånet, som ej erhöles förr än den 12 januari 1924.

Till motvägande av de kapitalutlägg utöver inkomster, bolaget haft under det hårda året 1921, nödgades styrelsen i januari 1922 upptaga ett tillfälligt lån i Svenska Handelsbanken å 200,000 kronor och ett dylikt i Kalmar stads sparbank å 300,000 kronor. Samtidigt minskades dock bolagets löpande räkning från 500,000 till 300,000 kronor, som från 1 januari 1924 ytterligare minskades till 200,000 kronor, — allt för den höga folioavgiftens (1 %) skull. Lånet i Svenska Handelsbanken återbetalades under 1922 och 1923 samt det i Sparbanken 1923 och 1924.

Det är med tillfredsställelse, minnestecknaren här kan erinra, att bolagets första femtioårsperiod ej behöver avslutas under de ogynnsamma ekonomiska förhållanden, som voro rådande under åren 1921 och 1922 (se



VAKTMÄSTAREN A. OLSSON,
som i 50 år burit miljonerna mellan järn-
vägsbyrån och banken.

efterstående tablåer), utan att de-
bättre övergången till nästa halvsekel
betecknas av en stegrad trafik med
ökad nettobehållning, som ingiver
förhoppning om åter
ljusnande utsikter
för fram-
tiden.

NYBRO—SÄVSJÖSTRÖMS JÄRNVÄG.

Redan vid första styrelsesammanträdet efter konstituerande bolagsstämman i september 1874 behandlades penningfrågan. Sålunda beslöts, dels att ytterligare verka för åstadkommande av teckning av aktier i bolaget, i vilket hänseende konsuln Hasselqvist skulle genom annons i Kalmartidningarna tillkännagiva, att teckningslistor voro tillgängliga hos honom å hans kontor intill den 15 nästa månad, dels att åt herrar Roosval och Hasselqvist uppdraga att särskilt verka för erhållandet av erforderligt lån till järnvägens utförande. Konsuln Hasselqvist, som efter ovannämnda sammanträde reste till Stockholm för avhandlande om det till järnvägsanläggningen erforderliga lånet, anmälde vid styrelsesammanträde den 16 oktober 1874, att han å direktionens vägnar den 12 samma månad ingått preliminärt lånekontrakt med Inteckningsgarantiaktiebolaget i Stockholm, vilken åtgärd godkändes av styrelsen.

Preliminärkontraktet innefattade bl. a. följande: Under förutsättning, att Kalmar enskilda bank före den 23 oktober fixt övertog minst 500,000 kronor av det obligationslån å 1,500,000 kronor, som Nybro—Sävsjöströms järnvägs styrelse beslutat upptaga, överenskoms, att Inteckningsbolaget skulle övertaga fixt 750,000 kronor av lånet, att Kalmar enskilda bank skulle hava företrädesrätt till återstående 750,000 kronor, och att först om ingendera banken önskade övertaga dessa, bolaget ägde rätt att självt placera dem, dock icke till lägre emissionspris än de 750,000 kronorna. Kontrakt skulle vara avslutat före den 23 oktober och på i huvudsak samma villkor som kontraktet mellan Kalmar järnvägsbolag och Cervin av den 7 juni 1872, dock med följande avvikelser. Lånebeloppet 1,500,000, ränta 5 $\frac{1}{2}$ %, datum 2 januari 1875, kuponginlösen 30 juni, 30 december, amorteringens början 1880, slut på 40 år efter utsläppandet, kapitalrabatt 20 %. Järnvägsbolagets aktiekapital skulle utgöra minst 800,000 kronor. För räntans fullgörande de 5 första åren fordrades solidarisk proprieborgen av styrelsemedlemmarna och entreprenören.

Med Kalmar enskilda bank avslöts den 19 oktober 1874 liknande kontrakt å 600,000 kronors lån.

Vid sammanträdet den 27 oktober 1874 anmälde konsuln Hasselqvist, att han numera avslutat kontrakt med Inteckningsgarantiaktiebolaget i Stockholm och Kalmar enskilda bank om erforderligt lån. Direktionen beslöt att i underdånig skrivelse anhålla om nådigt tillstånd att med avseende å det avslutade lånekontraktet utfärda tryckta eller graverade obligationer.

I avseende å indrivandet av de i aktier tecknade beloppen beslöt direktionen, att 20 % skulle infordras senast den 2 februari 1875 tillika med förbindelser å övriga beloppet. Under 1875 skulle företagas ytterligare två uttaxeringar om 20 % vardera, nämligen under maj och september. De i bolaget tecknade aktierna av serien B. skulle av kaptenen Ekströmer jämlikt entreprenadkontraktet mottagas i likvid för verkställt arbete och skulle å dessa följaktligen ingen uttaxering äga rum. Till nästa sammanträde skulle verkställande direktören framlägga förslag till aktiebrev. Kalmar enskilda bank anmälde den 17 november 1874 till inbetalning ett nominellt belopp av 250,000 kronor av det lånebelopp, som övertagits av banken.

En av aktieägarne, disponenten C. M. Norman, hade gjort konkurs, och fick verkställande direktören i uppdrag att bevaka bolagets fordran på grund av teckningen för 45,000 kronor. Ärendet gick ända till k. m:t, men bolaget lyckades ej få ut sin förmenta fordran, sannolikt på grund av misskötsel från bolagets ombud, vice häradshövdingen Lars Åkerhielm.

I styrelsens berättelse till bolagsstämman den 3 juni 1875 erinras, att det ursprungligen tecknade aktiebeloppet 809,000 kronor nedgått med de 45,000, som tecknats av dåmera i konkurs försatte Norman, men att styrelsen lyckats på annat håll åter uppdriva teckningen till 803,400 kronor, således över det för obligationslånets utbekommande erforderliga minimum 800,000.

I styrelseberättelsen till stämman den 1 juni 1876 meddelades, att det belopp, varför tecknats aktier av ser. A. utgjorde 657,300, varav 640,780 inbetalts, och återstoden väntades med det snaraste bliva gulden.

För att kunna betala den 30 juni och 30 december förfallande obligationsräntor beslöt styrelsen i juni 1877 att hos riksbanken f. o. m. den 15 juni söka kreditiv å 75,000 kronor mot borgen av styrelsens ledamöter (utom ordföranden) samt entreprenören Ekströmer.

Redan till bolagsstämman 1878 började det gnissla något i ekonomin.

Emedan det av riksbanken bolaget beviljade kreditivet förfölle den 15 juni, beslöt styrelsen den 5 juni söka förnyelse därav, varjämte styrelsen beslöt att hos bolagsstämman dagen därpå göra framställning om bemyndigande att upplåna högst 100,000 kronor utöver det belopp, styrelsen hade rätt upptaga utan stämmans hörande. Bolagsstämman bemyndigade också styrelsen att i den mån, behovet föranledde, och på sätt, styrelsen funne för bolaget fördelaktigt, upplåna erforderliga penningar till belopp av högst 100,000 kronor utöver de i bolagsordningen bestämda 100,000 kronor för bestridande av bolagets utgifter till följd av ingångna låneavtal.

Vid granskning av räkenskaperna hade styrelsen inhämtat, att, efter det medel avsatts till gäldande av ränta å bolagets kreditiv i riksbanken, övriga disponibla medel ej uppginge till mer än omkring 11,250 kronor eller 30,000 kronor mindre, än som erfordrades för betalning av den 30 juni förfallande obligationsräntor, och beslöt styrelsen att härom underrätta de personer, som iklädt sig borgen för obligationslånet, på det att de måtte komma i tillfälle verkställa den del av sistnämnda räntelikvid, som bolaget sålunda ej kunde fullgöra.

Kaptenen Ekströmer hade den 16 december 1878 till styrelsen ingivit en skrift med tillkännagivande, att han vore villig att av det erforderliga beloppet tillskjuta $\frac{2}{5}$ under villkor, att hans medlöftesmän åtog sig gälda de övriga $\frac{3}{5}$ delarna, och att hela beloppet användes till den förestående räntelikviden. Medlöftesmännen ingingo på Ekströmers förslag och villkor.

Vid styrelsesammanträde den 5 juni 1879 erinrade verkställande direktören, att, enligt vad räkenskaperna visade, 45,000 kronor utöver bolagets disponibla medel erfordrades för betalning av den 30 samma månad förfallande obligationsränta, och föredrogs en från kaptenen Ekströmer inkommen skrivelse, vari han även denna gång erbjöd sig att av det nu erforderliga beloppet tillskjuta $\frac{2}{5}$ delar under samma villkor som i december föregående året. Medborgesmännen gingo in på villkoren och tillsköto även nu $\frac{3}{5}$ delar. Den 16 december var åter samma fråga på tapeten, när det vid räntelikviden fattades 30,000 kronor, vilka — med undantag av 5,000 kronor, som upplånades för bolagets räkning —, tillskötos av styrelsens medlemmar i samma förhållande som förut.

Styrelsen beslöt den 2 juni 1880 söka få sitt kreditiv i riksbanken å 50,000 kronor förnyat. I Styrelsens berättelse till bolagsstämman den 3 juni 1880 framhölls, att den tid, för vilken vissa delegerade i bolaget iklädt sig ansvar för räntan å bolagets obligationslån, med förra året gått till ända, varför styrelsen anmälde sig ej vara i stånd anskaffa medel till

den ränta, som förfölle till betalning den 30 juni. Vid styrelsesammanträde samma dag beslöt styrelsen meddela vederbörande obligationsinnehavare underrättelse om detta förhållande.

Utlottning av obligationer ägde rum den 28 december 1880, och beslöt styrelsen underrätta obligationsinnehavarna, att medel saknades såväl till gäldande av räntan som till infriande av de utlottade obligationerna.

Lagfart å järnvägen, grundad å kungliga förordningen den 15 oktober 1880, beviljades den 9 maj 1881.

I början på juni månad samma år beslöt styrelsen meddela obligationsinnehavarna, att styrelsen saknade medel till räntan den 30 juni å obligationerna.

Borgesmännen för kassakreditivet i riksbanken, herrar Roosval, Hasselqvist, af Petersens, Ekströmer och Taube, som härför fått utbetala 20,000 kronor, begärde och erhöilo den 2 juni 1881 styrelsens rätt få söka inteckning i järnvägen, envar för en femtedel av beloppet. Anmälan, att sådan inteckning söchts, gjordes till styrelsen den 28 juni samma år, varvid samtidigt meddelades, att herrar Hasselqvist, Roosval, af Petersens och Taube sökt inteckning även till säkerhet för fordringar för infriade räntekuponger till belopp av resp. 5,500, 2,750, 29,205, 29,205. Likaledes anmäldes sökt inteckning av Ekströmer för 11,852: 50, 11,962: 50, 16,582: 50 och 9,982: 50 för inlösta räntekuponger.

Obligationsinnehavarna började tydligen bliva oroliga för bolagets ekonomi. Stockholms inteckningsgarantiaktiebolag hade i skrivelse den 5 september 1881 — med godkännande av, att styrelsen nedpressat riksbanksskulden från 40,000 kronor till 16,000 kronor — förbehållit sig, att ingen annan bolagets skuld än dessa 16,000 finge betalas med trafiköverskottet, utan att styrelsen samtidigt inlöste förfallna obligationskuponger. En förbindelse härutinnan avgavs den 20 december.

Hela årets styrelseprotokoll under 1882 tala nästan uteslutande om affärstransaktioner. Efter här ovan angivna korrespondens hade inteckningsbolagets direktör J. H. Palme nedrest till Kalmar för att underhandla med järnvägens styrelse, som för ändamålet sammanträdde den 4 januari 1882, därvid beslöts, att efter vidare utredning och underhandling med obligationsinnehavarna frågan om järnvägens överlåtande å dessa på de för aktieägarne fördelaktigaste villkor skulle företagas så tidigt, att erforderliga åtgärder hunne anmälas till ordinarie bolagsstämman. Den 26 april avlät inteckningsbolaget en skrivelse till järnvägsstyrelsen i detta ärende, men som skrivelsen ej innehöll några detaljerade bestämmelser

och dessutom anländt för sent för att kunna föreläggas årets ordinarie stämma, fann styrelsen sig nödsakad uppskjuta frågan till ett kommande år, men anhöll hos Inteckningsbolaget att snarast möjligt få emotse fullständigt förslag i ämnet.

Den 7 juli 1882 avsände inteckningsbolaget till järnvägens styrelse en skrivelse, innehållande förslag till grunder för ordnande av förhållandet mellan järnvägsbolaget och dess fordringsägare samt mellan dessa inbördes, vilket förslag överlämnades till Kalmar Enskilda bank samt friherre Taube och kaptenen Ekströmer för deras hörande. Då dessa förklarade sig icke kunna godkänna förslaget, inlämnade Inteckningsbolaget den 18 augusti ett förnyat, av Kalmarbanken samt herrar Taube och Ekströmer biträdt förslag, vilket antogs av styrelsen den 1 september. Dess innehåll var i korthet följande:

Styrelsen utfärdar till innehavarna av 1878 och 79 års oinlösta kuponger en $5\frac{1}{2}\%$ revers från 1 juli 1882 å kupongernas sammanlagda belopp 117,040 kronor. Inflytande medel utöver driftkostnaderna nedsättas med $\frac{1}{3}$ hos Kalmarbanken och $\frac{2}{3}$ hos Inteckningsbanken. När dessa medel uppgå till det belopp, som erfordras till infriande av en halvårskupong jämte halvårsränta å reverserna (20,000 och 117,040 kronor), skall den äldsta vid obligationerna fogade kupongen inlösas och $\frac{1}{2}$ års ränta å reverserna erläggas.

Inteckningsbankens verkställande direktör hade vid jultiden 1884 tillkännagivit sin avsikt att nedresa till Kalmar för att rådgöra med styrelsen om åtgärder för ordnande av bolagets vid den tiden tilltrasslade ekonomi och till undvikande av dess försättande i konkurs. Resan hade dock till följd av sjukdom blivit inställd.

Ställningen blev emellertid allt mer och mer ohållbar, och i maj 1887 ålades styrelsen av överexekutor i Kalmar att avgiva yttrande över vice häradshövdingen A. E. Dahlbergs ansökan, att järnvägen på grund av ogulden ränta 15,125 kronor å intecknade obligationer måtte varda dömd i mät och exekutivt såld. Styrelsen hänsköt frågan till bolagsstämman den 2 juni, som bemyndigade styrelsen att å dess vägnar avträda bolagets egendom till konkurs, om lagsökningen fullföljdes, vilket även skedde, därvid överexekutor den 5 augusti förordnade, att järnvägen finge försäljas utan föregående utmätning. Styrelsen uppdrog åt verkställande direktören att vidtaga erforderliga åtgärder för konkursförsäljningen.

Inteckningsinnehavarna måste nu bilda ett nytt bolag. Konstituerande stämma hölls med Nybro—Sävsjöströms *nya* järnvägsaktiebolag den 27 april 1888,

där samtliga 200 aktierna à 1,000 kronor voro representerade. Innehavarna voro herrar C. D. Philipson (genom ombud) 6 aktier, Fr. Hallberg 62, J. H. Palme 6 och H. T. Benckert 126 aktier. Aktiekapitalet 200,000 kronor anmäldes tecknat och till fullo inbetalt, varför bolaget förklarades konstituerat. Vid exekutiva auktionen å Nybro—Sävsjöströmsjärnvägen dagen därpå skulle genom herr Benckert bjudas för järnvägen 700,000 kronor och likvid genast erläggas genom avlämnande av intecknade förbindelser å ett kapitalbelopp av 1,617,040 kronor samt det kontanta belopp, som därutöver fordrades. Nämnade förbindelser hade övertagits från innehavarna av inteckningarna i Nybro—Sävsjöströms järnväg mot 200,000 kronor kontant och 500,000 i 4 % obligationer. Stämman beslöt, att järnvägen skulle försälgas, varom närmare detaljer anföras under "kap. XI. Trafik".

Någon försäljning av järnvägen kom emellertid ej till stånd, och affären började gå så pass bra, att man redan på 1889 års rörelse kunde dela ut 6 %. Utdelningarna följde därefter sålunda: för 1890—4 %, 1891—4 %, 1892—4 %, 1893—5 %, 1894—5 %, 1895—10 %, 1896—10 % och 1897—10 %. För 1898 beslöts ingen utdelning, utan sparades medlen till förestående rullande-materiell-anskaffning och större skenutbyte m. m. För år 1899 var utdelningen 5 %, åren 1900—1905 6 % och 1906—1907 4 %. År 1899 hade samtliga aktieinnehavarna (med undantag av herr Elfverson med sina 31 st.) sålt alla sina aktier till Kalmar järnväg, vilket föranledde en extra bolagsstämma den 20 juli samma år för tillsättande av ny styrelse. År 1905 sålde även herr Elfverson sina aktier till Kalmar stad, som överlät dem till Kalmarbolaget, vilket nu innehade alla aktierna.

Vid styrelsesammanträde den 23 januari 1909 beslöts att erbjuda Kalmar nya järnvägsaktiebolag att för ett pris, utöver inteckningarna, av 241,600 kronor samt med övertagande av bolagets övriga skulder köpa bolagets järnväg och andra tillgångar. Köparen skulle vidkännas lagfarts-kostnaderna, betala skatter och onera samt övertaga ansvarigheten för bolagets förbindelser till personal och pensionärer. Vid extra bolagsstämma den 10 februari 1909 bemyndigades styrelsen låta inteckna bolagets egendom för 300,000 kronor, och beslöts försäljning av bolagets järnväg till Kalmarbolaget. Ordinarie bolagsstämman den 26 maj 1909 beslöt bolagets upplösning, för vilket ändamål tillsattes likvidatorer. Härtill utsågos Kalmarbanans styrelses ordförande och vice ordförande. Därefter har järnvägens ekonomiska skötsel handhåfts i samband med Kalmarbanans.

SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ JÄRNVÄG.

Vid konstituerande bolagsstämman den 24 april 1909 hade man visserligen minimikapitalet, 2,550,000 kronor, tecknat*), men i detta belopp ingingo villkorliga teckningar för vissa linjesträckningar, dessutom 80,000 kronor, tecknade av styrelseledamöterna för blivande marklikvid, samt 150,000 kronor, tecknade av entreprenörsfirman Bröchner Larsen & Krogh under tyst förbehåll, att firman skulle få entreprenaden. Styrelsens första åtgärd efter konstituerandet blev således att till firman avgiva en förbindelse, att teckningen icke skulle uttagas, för den händelse firman icke bleve antagen till entreprenör.

Enär de för täckande av stakningskostnaderna insamlade medlen åtgått till de före konstituerande stämman utförda undersökningarna, och ännu åtskilligt i den vägen återstode, — bland annat renstakningen —, vartill medel saknades, ingick styrelsen i juni 1909 till stadsfullmäktige i Kalmar med anhållan, att staden måtte ställa till styrelsens förfogande ett belopp av 15,000 kronor i förskott å aktieteckningen, vilken framställning av fullmäktige bifölls.

Såsom uti kapitlet om förberedelserna för Sävsjöströmsbanans tillkomst finnes refererat, hade man försökt att genom motioner i riksdagen 1909 väcka statsmakternas intresse för komplettering medelst statslån och statsbidrag av de med stora svårigheter hopbragta aktieteckningarna, så att byggnadskapitalet skulle ernås. Då detta ej lyckades, fick man gå den vanliga statslånevägen och begära medel ur den mycket anlitade fond, vartill riksdagen lämnar årliga tillskott. Ansökan om statslån ingavs i juli 1910, omedelbart efter det koncession beviljats.

*) Vid startandet av järnvägsföretag torde penninganskaffningen vara den procedur, som vållar största bekymren. Ett stort arbete, som sällan tillräckligt beaktas, ligger bakom sockenteckningarna, innan dessa hunnit bliva slutligen fastslagna till sådana belopp, att företagets tillkomst är tryggt. Många skrivelser till kommunalstämmoordförande och övriga inflytelserika personer måste expedieras och många resor till stämmor och möten företagas av ledningen för uppnående av önskat resultat. Värdskap måste utövas vid sockenombudens besök i "huvudkvarteret." Många viktiga beslut i Sävsjöström—Nässjöbanans teckningsangelägenheter förbereddes i direktören Kindbergs villa på Ängö.

För att genom räntevinst kunna ernå ett för oförutsedda utgifter erforderligt tillskott i byggnadskapitalet beslöt styrelsen infordra det tecknade aktiekapitalet snarast möjligt, nämligen med 25 % vid varje inbetalning, som skulle ske med endast en månads mellanrum och taga sin början den 1 september 1910. Denna åtgärd visade sig sedermera hava varit synnerligen välbetänkt, i det att man härigenom fick ett välbehövt kapital att motväga räntorna å det banklån, som måste upptagas i avvaktan på statslåneandelarnas utfallande, vilket skedde successivt först under åren 1913—1916, till större delen långt efter järnvägens fullbordande. Genom de tidiga aktieinbetalningarna lyckades man få järnvägsbyggnaden fullbordad utan annat kapital, än det, som influtit av statslånet och ursprungliga aktieteckningen. Att uppbringa aktieteckningen till det erforderliga beloppet 2,581,500 kronor var emellertid ej någon lätt sak. I sockenteckningar hade erhållits 791,000 kronor, av Kalmar järnväg 1,000,000, av Kalmar stad 308,000, till jordlösen mot aktier hade beräknats 80,000, och av entreprenören hade man förutsatt en teckning av 150,000. Med socknarnas kompletteringsteckning gick det trögt, så det var ej annat att göra, än att anlita den privata teckningen. Genom att gå ur hus och i hus, överraska handelsmannen vid disken och bonden vid plogen lyckades styrelsens utskickade få ihop en teckningssumma av 53,400 kronor. Ett belopp av 24,400 kronor återstod emellertid, och nu trädde Kalmar stad den 9 september 1910 hjälpande emellan med en teckning av 25,000 kronor. Bolaget hade sålunda uppfyllt det viktigaste av villkoren för statslånets erhållande, nämligen aktiekapitalets uppdrivande till samma belopp, som det sökta statslånet, vars beviljande nu motsågs med största spänning. Den 22 juni 1911 biföll k. m:t bolagets framställning om statslåns erhållande. Lånet skulle utgå med 151,500 kronor år 1913, 954,000 kronor år 1914, 1,250,000 kronor år 1915 och 226,000 kronor år 1916 eller sammanlagt 2,581,500 kronor. Kommunernas andelar i aktieteckningen voro följande: Kalmar stad 333,000, Nässjö stad 137,900, Nässjö landskommun 12,100, Björkö 100,000, Näsby 6,000, Hvetlanda stad 130,000, Hvetlanda landskommun 31,300, Bäckseda 35,000, Korsberga 150,000, Åseda 150,000, Hälleberga 10,000, Madesjö 15,000, Nybro köping 35,000, varjämte Jönköpings läns landsting tecknat 31,500. Övriga större tecknare voro Kalmar järnväg 1,000,000 samt entreprenören 130,000 kronor.

För finansiering av bolagets medel under senare delen av byggnadstiden, sedan aktiekapitalet konsumerats och innan statslåneandelarna utfallit, var nödvändigt att i tid uppgöra med någon bankinrättning om tillfälligt

lån att anlitas efter hand, som arbetet framskred och leveranserna fullgjordes. Med Aktiebolaget Skånska Handelsbanken träffades i februari 1912 en överenskommelse, enligt vilken järnvägsbolaget skulle insätta samtliga under byggnadstiden inflytande medel hos banken antingen på deposition med 3 månaders uppsägning eller ock på löpande räkning mot i förra fallet $\frac{1}{2}$ % över depositionsränta och i senare fallet å tillgodohavandet $\frac{1}{2}$ % under samma ränta, varjämte banken lämnade bolaget förskott å statslånet mot en ränta av 1 % över depositionsränta. Enligt den för järnvägsbyggnaden upprättade finansplanen beräknades aktiekapitalet med upplupna räntor vara förbrukat i mitten av år 1913, varefter skulle behöva upplånas: i juli 1913 400,000 kronor, i oktober 1913 300,000, i juni 1914 1,000,000, i oktober 1914 400,000 och i juni 1915 100,000 kronor. De två första lånen beräknades återbetalade i mars 1914, de två nästa skulle avbetalas i mars 1915 med 1,300,000 kronor och slutlikvid skulle ske år 1916. In- och utbetalningarna i banken ägde sedermera rum ungefär efter den uppgjorda planen, endast med någon försening på grund av senarelagda likvider samt något senare utbetalning av vissa delar av statslånet, än som beräknats. Vid byggnadstidens slut hade bolaget ett överskott av cirka 50,000 kronor, — ett för järnvägsbyggnadsföretag högst ovanligt förhållande.

Bolaget, som sålunda med ovanligt lyckligt resultat klarat ekonomien under byggnadstiden, råkade emellertid fem år därefter under det stora rullande-materiell-behovet vid en vagnbeställning ut för samma missöde, som så många andra järnvägar, nämligen en förlust i tysk valuta. Överenskommelse var i oktober 1919 träffad om leverans av 20 st. färdigbyggda tyska öppna godsvagnar. Vid tiden för leveransen inköptes tyska mark att omedelbart expedieras. Leverantören ökade emellertid före vagnarnas avsändande upprepade gånger sina ersättningsanspråk, varför styrelsen beslöt inköpa vagnar genom svensk firma. Marken hade förut sjunkit något, men var åter i stigande, vilket föranledde styrelsen att den 5 juni 1920 besluta uppskjuta de tyska pengarnas återförande till kronor, tills de åter stode i inköpskursen. Dit kommo de emellertid aldrig, varför beloppet till större delen gick förlorat.

Under trafikeringstiden har Kalmarbanan årligen till Sävsjöström—Nässjöbolaget överlämnat trafiköverskottet, som användts dels till likvidering av räntor och amorteringar å statslånet, dels till förbättringar å banan och husbyggnader samt förstärkning av rullande materiellen. 1921 och närmast följande års dåliga trafikresultat vållade emellertid förskjutning i inbetalningarna å statslånet.

EKONOMISKA SAMT DRIFT- OCH AMORTERINGSTABLÅER.

EKONOMISKA TABLÅER FÖR 1923.

Inkomster.

I. Trafikinkomster:

Av persontrafik:

Personbiljetter II kl. ...	88,509: 33
» III » ...	728,120: 29
Militärtransport	26,863: 35
Fångtransport	1,053: 67
Prisskillnad	3,268: 57
S:ma ink. av resande...	847,815: 21
Extra persontåg	—: —
Resgodsövertikt	39,356: 30
Velocipeder	2,177: —
Hundar	816: 98
	<u>890,165: 49</u>

Av posttrafik:

Posttransport	73,049: 02
---------------------	------------

Av godstrafik:

Paket- och ilgods	92,379: 97
Mjölkbiljetter	4,747: 50
Fraktgods (fraktra-	
batt avdragen).....	1,540,635: 20
Levande djur	26,930: 19
Åkdon m. m.	3,040: 52
	<u>1,667,733: 38</u>

Extra trafikinkomster:

Plats- m. fl. hyror	33,477: 38
Telegram	924: 35
Försålda trycksaker ...	8,406,12
	<u>42,807: 85</u>

Lok- och vagnhyresaldo —: —

Summa trafikinkomster 2,674,115: 74

II. Diverse med järnvägsdriften sammanhängande inkomster:

Postarvoden	29,454: —
Diverse	3,080: 49
	<u>32,534: 49</u>

S:a ink. av järnv.-driften 2,706,650: 23

III. Till järnvägsdriften ej hörande inkomster:

Utdelning —: —

S:a bruttoinkomster 2,706,650: 23

Sammandrag:	<i>K. J.</i>	<i>Sä. N. J.</i>	<i>K. J:ar.</i>
Persontrafik	505,002: 99	385,162: 50	890,165: 49
Posttrafik	37,457: 95	35,951: 07	73,409: 02
Godstrafik	1,021,446: 59	646,286: 79	1,667,733: 38
Extra inkomster	35,839: 86	6,967: 99	42,807: 85
Lok- och vagnhyresaldo	—: —	—: —	—: —
Postarvoden, diverse	19,648: 11	12,886: 38	32,534: 49
Inkomster av järnvägsdriften	1,619,395: 50	1,087,254: 73	2,706,650: 23
K. J:s andel i Sä. N. J:s trafik- överskott	29,066: 95	—29,066: 95	—: —
Järnvägsdr. ej tillh. inkomster	—: —	—: —	—: —
Summa bruttoinkomster	1,648,462: 45	1,058,187: 78	2,706,650: 23

Utgifter.

Administrativa avdelningen:

Avlöningar m. m.

Styrelse, revisorer, juridiskt ombud	6,150: —
Avlöning å chefsexp., kamrerare-, kassa- och statist. kontor	24,132: 62
Expeditions-, trycknings- och annonskostnader	3,309: 95
Rese- och traktamentsersättningar.....	1,791: 20
Inventariers underhåll och förbrukning	58: 99
Rättegångar och kompromisser	178: —

Försäkringar:

Brandförsäkringar	5,780: 88
Olycksfallsförsäkringar	10,211: 71
<i>Sjukvård</i> och begravningshjälp.....	6,699: 72

Pensioner:

Avgifter till pensionskassa	47,039: 32
Särskilt beviljade pensioner och understöd	20,245: 32

<i>Diverse</i>	7,547: 02
	133,144: 73

Banavdelningen:

Gemensamma omkostnader:

Avlöning å banexpeditionen.....	15,606: 06
Avlöning till linjepersonal	137,036: 34
Kontors- och tryckningskostnader m. m.	406: 93
Resor och traktamenten	763: 15
Inventariers underhåll och förbrukning	4,583: 15
Materialförbrukning	485: 43

Överföres 158,881: 06

Överfört 158,881: 06

Underbyggnaden:

Underhåll av banvall, broar, trummor, vägar, vägbroar m. m. ... 5,226: 73

Överbyggnaden:

Riktning, lyftning, kilning, klotsning 29,050: 07

Utbyte av syllar 153,172: 14

Skenor med tillbehör, spårväxlar 85,894: 57

Ballastering, rensning 2,252: 83

Stängsel 13,683: 69

Stationer, husbyggnader:

Stationshusbyggnader, bangårdsmaskinerier, last- och hållplatser 36,912: 51

Banvaktstugor med uthus samt vaktkurar 3,840: 73

Telegraf, signaler:

Telegraf- och telefonledningar 8,287: 11

Kostnad för signalering 6,586: 73

Belysningsanläggningar 855: 14

Snöskottning 1,674: 21

Diverse 18,091: 32

524,408: 84

Trafikavdelningen:

Gemensamma omkostnader:

Avlöning å trafikexp. och kontrollkontor 57,216: 76

Expeditions-, trycknings- och annonskostnader 941: 85

Resor och traktamenten 238: 73

Inventariers underhåll och förbrukning 44: 90

Stationstjänst:

Avlöning till stationspersonal 442,848: 18

Expeditionskostnader, formulär, biljetter, taxor m. m. 11,632: 23

Inventariers underhåll och förbrukning 2,036: 56

Materialförbrukning 16,081: 23

Renhållning vid stationerna 3,072: 91

Diverse utgifter 1,893: 37

Tågtjänst:

Avlöning till tågpersonal 80,473: 83

Inventariers underhåll och förbrukning 29: 84

Diverse utgifter 1,149: 98

Ersättning för bortkommet och skadat gods 978: 02

Omlastningskostnad 11,191: 33

Diverse trafikomkostnader 12: 15

629,841: 87

Maskinavdelningen och förrådet:

Gemensamma omkostnader:

Avlöningar å maskinexp. och förråd.....	32,564: 04
Kontors- och tryckningskostnader.....	3,609: 11
Resor och traktamenten	—: —
Inventariers underhåll och förbrukning	694: 43
Diverse utgifter	804: 42

Lokomotivtjänst:

Avlöning till lokpersonalen	174,736: 24
Rese- och traktamentsersättningar.....	1,111: 50
Lok- och stallinventariers underhåll och förbrukning	2,307: 83
Materialförbrukning, stenkol, smörj- och putsämnen, ved m. m.	209,616: 50
Belysning och uppvärmning i lokstallar och vattenstationer.....	10,690: 05
Diverse utgifter	710: 38

Vagntjänst:

Avlöning till vagnpersonal	38,774: 71
Rese- och traktamentsersättning	57: 50
Presenningars och vagninventariers underhåll och förbrukning	9,444: 93
Materialförbrukning för signalering, belysning och uppvärmning av tåg.....	9,014: 79
Belysning och uppvärmning i vagnbodar m. m.	114: 68

Transportmedlens underhåll:

Avlöning till arbetsförmän, vakter.....	4,849: 37
Underhåll och skötsel av motorer m. m.....	2,304: 83
Transporter för verkstad, förråd m. m.....	177: 50
Inventariers underhåll och förbrukning	5,875: 13
Underhåll av lokomotiv och tändrar.....	84,508: 74
D:o av person-, post-, pack- och fångvagnar	47,589: 14
D:o » godsvagnar	48,361: 61
D:o » boggier, axlar och hjul	16,888: 56
D:o » snöplogar tillhörande lok	—: —
D:o » tågens uppvärmnings- och belysningsanordningar	4,587: 42
Förändring av transportmateriell m. m.....	313, 74
	709,707: 15

Förluster:

Utgifter förorsakade av missöden	27: 69
	149

Sammandrag :

	<i>K. J.</i>	<i>Sä. N. J.</i>	<i>K. J:ar</i>
Administrativavdelningen ...	79,620: 55	53,524: 18	133,144: 73
Banavdelningen	340,121: 80	184,287: 04	524,408: 84
Trafikavdelningen	368,945: 17	260,896: 70	629,841: 87
Maskinavdeln. och förråd ...	414,589: 85	295,117: 30	709,707: 15
Avdelningskostnader	1,203,277: 37	793,825: 22	1,997,102: 59
Lok- och vagnhyresaldo.....	4,089: 09	2,748: 86	6,837: 95
Diverse utgifter	16: 56	11: 13	27: 69
Driftkostnader*)	1,207,383: 02	796,585: 21	2,003,968: 23
Avskrivningar för året	115,327: 70	85,978: 32	201,306: 02
Diverse omkostnader	18,254: 28	10,873: 88	29,128: 16
Skatter	673: 90	346: 73	1,020: 63
K. J:s utlägg**) överföres ...	— 10,909: 31	10,909: 31	—: —
Utgifter för järnvägsdr....	1,330,729: 59	904,693: 45	2,235,423: 04
Räntor	100,187: 43	118,699: 70	218,887: 13
Summa utgifter	1,430,917: 02	1,023,393: 15	2,454,310: 17

*) Av driftkostnaderna äro: **) Innefattar tillhandahållande
 Personliga..... 1,102,546 av rullande materiell m. m.
 Sakliga 901,422

Driftöverskott.

Skillnaden mellan rena trafikinkomster och driftkostnader: 670,147: 51, därav på K. J. 392,364: 37, å Sä. N. J. 277,783: 14.

Nettoinkomst.

Skillnaden mellan inkomster av järnvägsdriften och utgifter för densamma, inkl. avskrivningar och skatter: 471,227: 19, varav å K. J. 288,665: 91 och å Sä. N. J. 182,561: 28.

Disponibel inkomst.

Skillnaden mellan bruttoinkomsten och totalutgifterna, inkl. räntor, visar för året en totalvinst av 252,340: 06, varav å K. J. 217,545: 43, å Sä. N. J. 34,794: 63.

Järnvägnas byggnadskostnad.

Den 31 December 1923.

	Kalmar järnväg.		Sävsjöstr.—Nässjö järnv.		Kalmar järnvägar.	
	Bokförd	Avkomst-berättigad	Bokförd	Avkomst-berättigad	Bokförd	Avkomst-berättigad
Banbyggnaden.....	3,593,768	4,298,730	3,972,023	4,253,188	7,565,791	8,551,918
Husbyggnader	509,554	551,275 *)	395,715	461,880 **)	905,269	1,013,155
Rullande materiell	1,730,817	1,672,953 †)	978,597	1,183,061 ††)	2,709,414	2,856,014
Inventarier	108,306	192,243 a)	12,963	27,651 b)	121,269	219,894
Fastigheter	515,897	519,071 c)	29,859	36,432 d)	545,756	555,503
Byggnadsräntor, avskr.omkost.	—	783,779	—	269,502	—	1,053,281
	6,458,342	8,018,051	5,389,157	6,231,714	11,847,499	14,249,765
Medeltal per bankilometer.....	64,583	80,181	56,728	65,597	60,756	73,076

Brandförsäkringsvärde *) 1,095,100: —, inberäknat K. B. J:s och K. T. J:s andelar i Kalmar stations husbyggnader.
 **) 535,300: —, †) 2,693,200: —, ††) 1,467,400: —, a) 188,000: —, b) 33,300: —, c) 55,750: —
 d) 36,000: —.

Aktiekapital.

	Kalmar järnväg.		Sävsjöström—Nässjö järnväg.		Kalmar järnvägar.	
	200,650: —	5,200: —	205,850: —	1,145,300: —	200,650: —	5,200: —
Pref., ägda av kommuner...	200,650: —	5,200: —	205,850: —	1,145,300: —	200,650: —	5,200: —
D:o » » enskilda.....	—	—	—	—	—	—
Stam, » » kommuner...	1,055,950: —	—	—	31,500: —	2,201,250: —	—
D:o » » landsting ...	—	—	—	31,500: —	—	—
D:o » » enskilda.....	189,350: —	—	—	275,800: —	465,150: —	—
D:o » » Kalmar inv...	—	—	1,245,300: —	1,129,300: —	1,129,300: —	3,827,200: —
Summa	1,451,150: —	—	2,581,900: —	—	4,033,050: —	—

HISTORISK ÖVERSIKT AV JÄRNVÄGENS

(KALMAR NYA JÄRN-

År.	Inkomster i kr. (enligt balansräkning).				Utgifter i kronor		
	Av järnvägsdriften.	Andra inkomster. ¹⁾	Överfört från föreg. år. (— = brist)	Summa.	Driftkostnader.	Avskrivningar före bokslutet. ²⁾	Räntor.
1874	99,633	—	—	99,633	63,334	—	77,687
1875	187,486	—	—	187,486	124,819	—	93,418
1876	197,717	—	— 13,667	178,075	119,837	—	99,748
1877	235,628	—	— 42,540	193,088	134,307	—	105,707
1878	201,552	3,036	— 50,419	154,169	140,424	3,036	107,614
1879	187,485	—	— 100,626	86,759	102,666	—	111,644
1880	204,901	—	— 135,823	69,078	105,942	—	104,663
1881	236,570	—	— 141,527	95,043	132,584	—	103,902
1882	230,104	—	— 141,443	88,661	127,602	—	104,202
1883	233,820	—	— 143,143	90,677	125,881	—	104,066
1884	228,800	—	— 139,270	89,530	122,803	—	101,990
1885	234,530	—	— 135,263	99,267	119,542	119	102,338
1886	215,033	—	— 122,732	92,301	118,209	—	99,691
1887	208,481	—	— 125,599	82,882	120,855	—	98,972
1888	229,141	1,647	— 136,945	93,843	126,641	1,850	96,387
1889	247,669	1,760	— 131,035	118,394	137,718	1,760	95,328
1890	261,939	341	— 116,412	145,868	155,729	341	95,869
1891	259,667	1,694	— 106,071	155,290	145,641	1,694	95,036
1892	275,150	3,208	— 88,202	190,156	133,271	3,208	95,709
1893	276,732	1,569	— 42,867	235,434	147,240	29,569	176,417
1894	279,748	1,375	— 120,589	160,534	159,000	1,375	96,526
1895	298,613	594	— 98,319	200,888	151,010	58,571	96,854
1896	330,671	1,139	— 106,614	225,196	165,715	1,139	96,842
1897	354,147	5,749	— 41,030	318,866	192,255	28,356	94,348
1898	387,553	10,751	—	398,304	184,206	—	92,978
1899	389,189	14,954	—	404,143	216,717	—	93,675
1900	402,785	15,221	—	418,006	229,664	—	94,230
1901	387,386	13,430	—	400,816	208,190	—	91,336
1902	389,499	13,200	—	402,699	199,730	—	88,769
1903	412,526	16,891	—	429,417	193,826	—	97,075
1904	417,512	15,529	—	433,041	221,822	16,114	94,680
1905	427,770	9,963	—	437,733	233,467	—	89,751
1906	459,367	15,993	—	475,360	275,637	—	91,018
1907	487,448	18,774	—	506,202	302,471	—	94,028
1908	481,173	23,531	—	504,704	320,749	1,347	98,875
1909	568,523	11,789	—	580,312	362,792	94	110,226
1910	646,777	9,705	—	656,482	395,609	—	112,350
1911	680,690	15,420	—	696,110	420,611	4,000	177,352
1912	711,481	9,880	—	721,361	426,945	—	157,483
1913	695,209	11,420	32,471	739,100	416,240	—	150,992
1914	747,166	14,157	—	761,323	433,004	—	149,130
1915	990,184	4,200	30,231	1,024,615	620,941	93,044	141 855
1916	1,172,087	5,069	18,353	1,195,509	872,953	99,054	135,374

EKONOMISKA STÄLLNING UNDER OLIKA ÅR.
VÄGSAKTIEBOLAG).

(enligt balansräkning).			Behållningens användning, kr.				
Skatter.	Övriga utgifter. ³⁾	Till bolags- stämmans förfogande. (— = brist.)	Avsättning till		Aktieut- delning.	Avskriv- ningar av bo- lagsstäm- man. ⁶⁾	Överfört till följande år. (— = brist.)
			Reserv- fond. ⁴⁾	Disposi- tions- fond. ⁵⁾			
—	—	—	—	—	—	—	—
77	—	13,667	—	—	—	—	13,667
1,430	—	42,540	—	—	—	—	42,540
3,493	—	50,419	—	—	—	—	50,419
3,722	—	100,626	—	—	—	—	100,626
8,372	—	135,823	—	—	—	—	135,823
—	—	141,527	—	—	—	—	141,527
—	—	141,443	—	—	—	—	141,443
—	—	143,143	—	—	—	—	143,143
—	—	139,270	—	—	—	—	139,270
—	—	135,263	—	—	—	—	135,263
—	—	122,732	—	—	—	—	122,732
—	—	125,599	—	—	—	—	125,599
—	—	136,945	—	—	—	—	136,945
—	—	131,035	—	—	—	—	131,035
—	—	116,412	—	—	—	—	116,412
—	—	106,071	—	—	—	—	106,071
1,121	—	88,202	—	—	—	—	88,202
835	—	42,867	—	—	—	—	42,867
2,797	—	120,589	—	—	—	—	120,589
1,952	—	98,319	—	—	—	—	98,319
1,067	—	106,614	—	—	—	—	106,614
2,524	—	41,030	—	—	—	—	41,030
3,907	—	—	—	—	—	—	—
4,648	—	116,472	—	94,500	—	21,972	—
6,120	—	87,631	—	7,474	—	80,157	—
6,429	—	87,683	20,000	—	—	67,683	—
4,746	789	95,755	9,575	22,180	—	64,000	—
5,047	862	108,291	10,829	—	—	97,462	—
8,651	900	128,965	17,875	—	42,898	68,192	—
8,764	890	90,771	9,220	13,207	42,898	25,446	—
6,247	900	107,368	12,500	—	42,898	51,970	—
6,463	900	101,342	7,224	—	42,898	51,220	—
6,498	900	102,385	7,011	20,260	42,898	32,216	—
5,902	900	76,931	4,463	40,167	—	32,301	—
4,497	900	101,803	6,325	56,930	—	38,548	—
7,273	900	140,350	32,506	30,521	—	77,323	—
7,939	—	86,208	32,324	—	—	53,884	—
6,133	—	130,800	—	—	—	98,329	32,471
6,680	—	165,188	—	21,530	42,897	100,761	—
7,170	—	172,019	—	—	42,897	98,891	30,231
7,525	—	161,250	—	—	42,897	100,000	18,353
13,000	—	75,128	—	—	62,287	—	12,841

År.	Inkomster i kr. (enligt balansräkning.)				Utgifter i kronor		
	Av järnvägsdriften.	Andra inkomster ¹⁾	Överfört från föreg. år. (— = brist).	Summa.	Driftkostnader.	Avskrivningar före bokslutet. ²⁾	Räntor.
1917	1,356,401	4,200	12,841	1,373,442	837,154	116,418	124,805
1918	2,070,012	6,920	39,315	2,116,247	1,264,319	143,943	117,870
1919	2,579,855	7,050	76,529	2,663,436	1,817,427	146,628	115,844
1920	2,804,856	9,780	69,783	2,884,419	2,188,613	117,235	112,494
1921	1,738,987	—	157,067	1,896,054	1,655,040	—	119,482
1922	1,591,917	—	—	1,951,917	1,187,688	140,148	117,991
1923	1,648,462	—	73,610	1,722,072	1,190,956	115,328	100,187

¹⁾ "Andra inkomster" innefatta under åren 1878 samt 1888—1897 nettovinst å verkstadsdriften, 1908, 1909 och 1911 kontanta bidrag till banbyggnaden, 1898—1920 utdelning i verkstadsbolaget. Därjämte 1903—1908 utdelning i Nybro—Sävsjöströms järnväg.

²⁾ "Avskrivningar före bokslutet" innefatta under åren 1887—1897 förestående verkstadsvinst, som godtskrivits verkstadsbyggnadens konto. Därjämte avskrivning av mindre förluster, nämligen 1885—119 kr., 1888—203 kr., samt 1893 kapitalrabatt 28,000 kr., 1895 Hasselqvistska förlusten 57,977 och 1904 kapitalrabatt 16,114 kr. Banbyggnadens konto har krediterats för kontant bidrag 1908 med kr. 1,347, 1909 med kr. 94 och 1911 med 4,000 kr. Efter 1915 författningsenliga avskrivningar å bana och materiell.

³⁾ "Övriga utgifter" innefatta under åren 1901—1910 avsättningar till en s. k. "olycksfallsfond" samt åren 1918—1919 till "skattebetalningsfond", 1921—1923 förlust å fastigheter.

⁴⁾ Förutom de medel, som av årsvinster tillförts "reservfonden", har denna år 1909 ökats med N. S. J:s reservfond 172,365 kr. samt 1917 med de från aktiekapitalet

(Enligt balansräkning).			Behållningens användning kr.				
Skatter.	Övriga utgifter ³⁾ .	Till bolagsstämman förfogande. (— = brist.)	Avsättning till		Aktieutdelning.	Avskrivningar av bolagsstämman. 6).	Överfört till följande år. (— = brist.)
			Reservfond. ⁴⁾ .	Dispositionsfond. ⁵⁾ .			
13,083	—	281,982	—	67,895	74,772	100,000	39,315
34,307	100,000	455,808	4,663	100,000	74,616	200,000	76,529
120,640	100,000	362,897	—	100,000	74,616	118,468	69,783
234,394	—	231,683	—	—	74,616	—	157,067
143,962	16,118	— 38,548	—	—	—	—	—
44,804	19,759	73,610	—	—	—	—	73,610
674	18,254	296,673	—	—	74,616	172,265	49,792

avförda 3,120 kr., som på sin tid tillförts aktiekapitalet utan att motsvarande aktier utsläppts. Dessa två poster hava ej kunnat upptagas i tablån.

- ⁵⁾ Förutom de medel, som av årsinkomsten tillförts "dispositionsfonden", har denna år 1913 ökats med olycksfalls- och sjukhjälpsfonderna 10,651 kr. år 1915 med sjuk- och understödskassorna 5,632 kr. samt år 1916 med preskriberad utdelning 890 kr. Ur fonden hava tagits dels år 1908— 500 kr. till aktieteckning i "Folkets hem", dels till utdelning i samband med nyteckning, nämligen 1916— 141,337 kr., 1917— 172 kr., 1918— 772 kr., 1919— 525 kr., 1920— 225 kr., 1921— 53 kr.
- ⁶⁾ Förutom avskrivningar å bolagets bana och materiell har bolagsstämman avskrivit för 1911 kapitalrabatt 15,000 kr. samt för åren 1914, 1915, 1917, 1918, 1919 och 1923 å Sä. N. J:s aktier resp. 50,000, 100,000, 100,000, 200,000, 100,000 och 92,675 kr. Därjämte för 1919 å Bostadsbolagets och Bogseringsbolagets aktier 18,498 kr. samt för 1923 28,000 kr. å Verkstadsbolagets aktier och 51,590 kr. å fastigheter.

HISTORISK ÖVERSIKT AV BYGGNADSKOSTNAD, TRAFIK, (KALMAR)

År.	Banlängd km.	Banbyggnadskostnad 1) vid årets slut.		Trafik.			Inkomster av		
		Bokförd kr.	Avkomst- berättigad kr.	Antal resor.	Il- och Frakt- gods ton.	Vagnax- elkilo- meter tusental.	Person- trafik kr.	Post- trafik kr.	Gods- trafik kr.
1874	23	2,668,802	2,673,657	51,839	11,445	—	—	—	—
1875	57	2,807,102	2,813,589	116,156	36,325	1,682	82,442	9,026	90,935
1876	57	2,878,837	2,882,755	90,038	41,841	1,966	84,995	10,989	100,517
1877	57	2,879,553	2,900,832	90,670	51,108	1,923	87,975	13,769	128,287
1878	57	2,905,589	2,912,974	85,128	41,990	1,838	82,560	10,515	105,254
1879	57	2,905,589	2,921,676	66,170	40,196	1,583	67,516	10,441	103,600
1880	57	2,903,926	2,915,655	68,422	48,645	1,814	69,092	10,521	124,992
1881	57	2,910,134	2,921,493	68,406	57,048	1,863	73,443	10,494	149,607
1882	57	2,925,938	2,935,044	73,534	56,951	1,903	76,108	10,505	140,947
1883	57	2,932,866	2,941,754	80,058	55,968	1,918	79,558	10,531	140,992
1884	57	2,942,890	2,951,162	81,854	54,093	1,914	79,570	10,599	135,575
1885	57	2,935,912	2,943,975	81,640	56,015	2,010	78,302	9,732	143,098
1886	57	2,931,248	2,940,867	78,989	49,487	1,995	74,046	9,783	128,274
1887	57	2,935,183	2,945,158	73,736	50,236	2,080	70,349	9,798	125,599
1888	57	2,943,959	2,907,342	73,821	59,286	1,991	72,190	9,791	143,801
1889	57	2,928,514	2,943,760	79,404	64,992	2,192	76,029	9,792	157,798
1890	57	2,932,636	2,948,192	82,677	68,917	2,262	77,347	9,792	170,294
1891	57	2,942,028	2,965,058	83,378	66,709	2,239	76,748	9,792	168,211
1892	57	2,937,644	2,963,030	92,457	73,041	2,387	78,214	9,813	183,184
1893	57	2,944,723	2,972,466	96,614	72,100	2,429	82,925	9,828	179,838
1894	57	2,942,541	2,971,724	96,522	74,042	2,435	84,862	9,940	179,850
1895	57	2,995,254	3,024,888	95,428	77,079	2,489	87,764	9,805	194,449
1896	57	2,938,020	3,016,651	103,421	86,784	2,681	94,484	9,804	215,605
1897	57	3,011,848	3,118,854	114,654	93,400	2,905	101,847	9,833	231,967
1898	57	3,107,658	3,214,654	134,095	103,751	3,168	114,848	9,920	252,331
1899	57	3,120,686	3,249,614	142,756	109,214	3,237	116,812	9,832	250,878
1900	57	3,191,973	3,324,893	144,423	124,945	3,455	111,288	9,750	271,282
1901	57	3,149,510	3,337,702	147,606	115,604	3,455	112,491	9,677	256,259
1902	57	3,097,077	3,345,517	143,689	112,383	3,417	109,064	9,750	256,547
1903	57	3,079,479	3,404,642	151,963	118,921	3,363	116,692	9,750	275,928
1904	57	3,059,400	3,430,533	155,050	123,709	3,344	118,110	9,750	279,817
1905	57	3,092,108	3,483,020	166,764	124,970	3,680	127,544	9,972	280,752
1906	57	3,142,225	3,576,680	184,436	129,824	4,000	139,872	10,236	299,227
1907	57	3,199,548	3,687,635	198,156	139,079	4,127	151,743	11,203	313,121
1908	57	3,189,093	3,709,316	207,618	126,101	4,045	159,822	11,696	294,200
1909	57	3,256,446	3,762,390	213,919	162,621	5,070	167,908	13,274	348,228
1910	57	3,189,035	3,777,888	237,564	200,028	5,423	189,884	15,237	412,657
1911	100 ²⁾	4,039,434	6,319,837	234,721	159,754	5,446	191,848	15,922	436,332
1912	100	4,073,611	6,392,671	240,658	173,670	5,497	198,220	17,264	453,429
1913	100	3,995,380	6,417,732	250,312	168,651	5,432	204,244	17,158	434,559
1914	124 ³⁾	3,984,055	6,497,107	279,991	198,921	6,484	238,318	18,749	492,917

INKOMSTER OCH DRIFTKOSTNADER UNDER OLIKA ÅR.
JÄRNVÄGAR).

järnvägsdriften.			Utgifter för järn- vägs- driften	Nettoin- komst av järnvägs- driften	Inkomst per dag km.	Drift- kostnads- procent.	Avkomstproc. i förhål- lande till bokförd bygg- nadskostnad.	D:o i förhållande till avkomstberättigad byggnadskostnad.
Extra trafikin- komster	Diverse inkom- ster	Summa	kr.	kr.	kr.			
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.			
—	—	99,633	63,334	36,299	11,87	63,6	1,36	1,36
5,083	—	187,486	126,896	60,590	9,01	67,7	2,16	2,15
1,216	—	197,717	121,267	76,450	9,48	61,3	2,66	2,65
5,597	—	235,628	137,800	97,828	11,32	58,5	3,40	3,37
3,222	—	201,552	144,146	57,406	9,69	71,5	1,98	1,97
5,928	—	187,485	111,037	76,448	9,01	59,2	2,63	2,62
206	—	204,901	105,942	98,959	9,82	51,7	3,41	3,39
3,026	—	236,570	132,584	113,986	11,37	56,0	3,92	3,90
2,543	—	230,103	127,602	102,501	11,06	55,5	3,50	3,49
2,739	—	233,820	125,882	107,938	11,24	53,8	3,68	3,67
3,056	—	228,800	122,803	105,997	10,97	53,5	3,69	3,59
3,399	—	234,531	119,542	114,989	11,27	51,0	3,92	3,91
2,930	—	215,033	118,209	96,824	10,34	55,0	3,30	3,29
2,735	—	208,481	120,855	87,626	10,02	58,0	2,99	3,98
3,359	—	229,141	126,641	102,500	10,98	55,3	3,48	3,47
4,050	—	247,669	137,718	109,951	11,90	55,6	3,75	3,74
4,506	—	261,939	155,729	106,210	12,59	59,5	3,62	3,60
4,915	—	259,667	146,762	112,905	12,48	56,5	3,84	3,81
3,939	—	275,150	134,107	140,743	13,19	48,7	4,79	4,75
4,140	—	276,732	178,037	98,695	13,30	64,4	3,35	3,32
5,096	—	279,748	160,952	118,796	13,45	57,5	4,04	4,00
6,595	—	298,613	210,055	88,558	14,35	70,3	2,96	2,93
10,778	—	330,671	168,239	162,432	15,85	50,9	5,53	5,38
10,500	—	354,147	196,161	157,986	17,02	55,4	5,25	5,07
10,454	—	387,553	188,855	198,698	18,63	48,7	6,39	6,18
11,667	—	389,189	222,837	166,352	18,71	57,3	5,33	5,12
10,465	—	402,785	236,093	166,692	19,30	58,6	5,22	5,01
8,959	—	387,386	213,725	173,661	18,62	55,2	5,51	5,20
14,138	—	389,499	205,639	183,860	18,72	52,8	5,94	5,50
10,156	—	412,526	203,377	209,149	19,83	49,3	6,79	6,14
9,452	383	417,512	231,746	186,036	20,01	55,4	6,08	5,42
9,502	—	427,770	240,614	187,156	20,56	56,2	6,05	5,38
10,032	—	459,367	283,000	176,367	22,08	61,6	5,61	4,93
11,381	—	487,448	309,808	177,640	23,43	63,6	5,55	4,82
15,455	—	481,173	327,552	153,621	23,06	68,1	4,82	4,14
17,936	—	547,346	368,189	179,157	26,31	67,3	5,50	4,76
19,516	—	637,294	403,782	233,512	30,63	63,4	7,32	6,18
19,914	—	664,016	420,610	243,406	18,19	63,6	6,03	3,85
19,870	22,698	711,481	226,945	284,546	19,44	60,0	6,99	4,45
19,074	20,174	695,209	416,240	278,969	19,05	59,9	6,98	4,35
23,025	10,453	783,462	482,174	301,288	17,31	61,5	7,56	4,64

År	Banlängd km.	Banbyggnadskostnad ¹⁾ vid årets slut.		Trafik.			Inkomster av		
		Bokförd kr.	Avkomst- berättigad kr.	Antal resor.	Il- och Frakt- gods ton.	Vagnax- elkilo- meter tusental.	Person- trafik kr.	Post- trafik kr.	Gods- trafik kr.
1915	195 ⁴⁾	8,954,961	11,510,301	433,889	310,125	9,942	465,553	28,747	814,338
1916	195	9,145,230	12,041,419	469,675	380,120	12,485	570,742	29,257	1,237,410
1917	195	9,136,910	12,263,597	440,512	345,837	10,844	669,029	28,720	1,586,920
1918	195	9,420,961	12,791,349	412,743	325,575	10,081	903,984	36,356	2,567,124
1919	195	9,705,383	13,367,966	503,741	320,906	10,160	1,096,827	69,793	3,015,364
1920	195	11,373,969 ⁵⁾	13,639,712	548,003	346,994	11,171	1,199,036	81,417	3,327,701
1921	195	11,691,295	13,973,474	485,609	155,170	8,057	1,065,832	80,918	1,688,868
1922	195	11,876,008	14,159,606	417,583	202,333	8,350	947,009	73,702	1,561,126
1923	195	11,847,499	14,249,765	383,628	227,658	8,959	890,165	73,409	1,667,733

¹⁾ Innefattar: bana, husbyggnader rullande, materiell, fastigheter och inventarier samt t. o. m. 1895 även förråd.

²⁾ År 1911 sammanslås K. J. och N. S. J. i bokförings- och statistikhänseende.

³⁾ År 1914 i januari öppnas Sä. N. J. fram till Nässjö med trafiksiffrorna gemensamma med K. J.

SAMMANSTÄLLNING AV

DEN 1 JA-

N:r	Av den	Ursprunglig storlek	Nuvarande storlek	Amorterat år 1923	Rän- ta %	Utlottning	För- fallo- dag	Ränteter- miner
1	30 mars 1893 ...	1,000,000: —	680,000: —	21,000: —	4 $\frac{1}{2}$	januari	$\frac{30}{8}$	$\frac{30}{3}, \frac{30}{9}$
2	15 juni 1893.....	900,000: —	385,000: —	31,000: —	4	april	$\frac{15}{8}$	$\frac{15}{6}, \frac{15}{12}$
3	15 maj 1904.....	300,000: —	79,000: —	24,000: —	5	1—15 mars	$\frac{15}{5}$	$\frac{15}{5}, \frac{15}{11}$
4	1 dec. 1911 N. S. J.	1,000,000: —	869,000: —	16,000: —	4 $\frac{1}{2}$	september	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{6}, \frac{1}{12}$
5	31 dec. 1888.....	500,000: —	205,000: —	15,000: —	4	september	$\frac{31}{12}$	$\frac{31}{12}$
	Summa	3,700,000: —	2,218,000: —	107,000: —	4,38			
6	Sä. N. J:s stats- lån 22 juni 1911	2,581,500: —	2,541,008: 85	—: —	4 $\frac{1}{2}$	31 dec. 1923	anståndsrenta 273,832: 81 ränta 284,209: 06 överränta 9,616: 29	

järnvägsdriften.			Utgifter för järn- vägs- driften	Nettoin- komst av järnvägs- driften	Inkomst pr dag km.	Drift- kostnads- procent.	Avkomstproc. i förhål- lande till bokford bygg- nadskostnad.	D:o i förhållande till avkomstberättigad byggnadskostnad.
Extra trafikin- komster	Diverse inkom- ster	Summa						
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.			
27,267	11,651	1,347,556	946,018	401,538	18,93	70,2	4,48	3,49
37,456	13,187	1,888,052	1,565,289	322,763	26,45	83,0	3,59	2,68
44,506	13,156	2,342,331	1,793,841	548,490	32,91	76,6	6,00	4,47
77,753	27,343	3,612,560	2,779,579	832,981	50,76	76,9	8,84	6,51
84,219	30,577	4,296,780	3,741,838	554,942	60,37	87,1	5,72	4,15
87,297	39,845	4,735,296	4,282,448	452,848	66,35	90,4	3,98	3,32
45,999	36,515	2,918,132	3,047,755	— 129,623	41,00	104,5	—	—
43,242	39,805	2,664,884	2,308,967	355,917	37,00	78,7	3,00	2,51
42,808	32,534	2,706,650	2,235,423	471,227	37,57	74,9	3,98	3,31

4) År 1914 i december öppnas Sä. N. J. fram till Nässjö med trafiksiffrorna gemen-
samma med K. J.

5) Under år 1920 har upplagts en avskrivningsfond, utgörande summan av alla intill
detta år gjorda avskrivningar å bana, byggnader och rullande materiell. Bygg-
nadskostnadens bokförda värde har ökats med motsvarande belopp.

OBLIGATIONS- OCH STATSLÅN

NUARI 1924.

N:r	Inlösningställe	S ä k e r h e t	Konver- terings- rätt	Slut	Anmärkn.
1	K. J., Cervin	Första inteckning i K. E. J.	1912	1942	Urspr. 5 % avstämpl. $\frac{30}{3}$ 04 till $4\frac{1}{2}$
2	D:o, d:o	Inteckn. näst efter 1,000,000; Kalmar stads garanti	1904	1933	
3	Cervin	» » » 1,900,000;	1912	1926	
4	K. J., Sv. Handelsb. Skand. Kredit	» » » 2,400,000: » » »	1922	1951	
5	K. J.	Första inteckn. i Ny.—Sä. J.	1892	1933	
6	Riksgäldskontoret	» » i Sä.—N. J.	—	1972	

KALMAR JÄRNVÄGAR

År.	A m o r t e r i n g.					S u m m a.
	³⁰ / ₃ 93 1,000,000	¹⁵ / ₆ 93 900,000	¹⁵ / ₅ 04 300,000	¹ / ₁₂ 11 1,000,000	³¹ / ₁₂ 88 N. S. J. 500,000	
t. o. m. }						
1893 }	—	—	—	—	15,000	15,000
1894	—	—	—	—	5,000	5,000
1895	—	—	—	—	5,000	5,000
1896	—	—	—	—	5,000	5,000
1897	—	—	—	—	5,000	5,000
1898	6,000	12,000	—	—	5,000	23,000
1899	7,000	12,000	—	—	5,000	24,000
1900	7,000	13,000	—	—	5,000	25,000
1901	7,000	13,000	—	—	5,000	25,000
1902	8,000	13,000	—	—	5,000	26,000
1903	8,000	14,000	—	—	5,000	27,000
1904	8,000	15,000	—	—	10,000	33,000
1905	9,000	15,000	—	—	10,000	34,000
1906	9,000	16,000	—	—	10,000	35,000
1907	10,000	16,000	—	—	10,000	36,000
1908	10,000	17,000	—	—	10,000	37,000
1909	11,000	18,000	—	—	10,000	39,000
1910	11,000	19,000	—	—	10,000	40,000
1911	12,000	19,000	—	—	10,000	41,000
1912	12,000	20,000	14,000	—	10,000	56,000
1913	13,000	21,000	15,000	—	10,000	59,000
1914	14,000	22,000	15,000	5,000	10,000	66,000
1915	14,000	23,000	16,000	5,000	10,000	68,000
1916	15,000	23,000	17,000	10,000	10,000	75,000
1917	16,000	24,000	18,000	10,000	10,000	78,000
1918	17,000	26,000	19,000	15,000	15,000	92,000
1919	17,000	27,000	19,000	15,000	15,000	93,000
1920	18,000	27,000	20,000	20,000	15,000	100,000
1921	20,000	29,000	22,000	20,000	15,000	106,000
1922	20,000	30,000	22,000	15,000	15,000	102,000
1923	21,000	31,000	24,000	16,000	15,000	107,000
1924	22,000	32,000	25,000	16,000	15,000	110,000
1925	24,000	33,000	26,000	17,000	20,000	120,000
1926	25,000	35,000	28,000	18,000	20,000	126,000
1927	26,000	36,000	—	18,000	20,000	100,000
1928	27,000	38,000	—	19,000	20,000	104,000
1929	28,000	39,000	—	20,000	20,000	107,000
1930	30,000	41,000	—	21,000	20,000	112,000
1931	31,000	42,000	—	22,000	20,000	115,000
1932	33,000	44,000	—	23,000	25,000	125,000
1933	34,000	45,000	—	24,000	25,000	128,000
1934	36,000	—	—	25,000	—	61,000
1935	38,000	—	—	26,000	—	64,000
1936	40,000	—	—	27,000	—	67,000
1937	42,000	—	—	29,000	—	71,000
1938	44,000	—	—	30,000	—	74,000
1939	46,000	—	—	31,000	—	77,000
1940	49,000	—	—	32,000	—	81,000
1941	51,000	—	—	34,000	—	85,000
1942	54,000	—	—	36,000	—	90,000
1943	—	—	—	37,000	—	37,000
1944	—	—	—	39,000	—	39,000
1945	—	—	—	41,000	—	41,000
1946	—	—	—	42,000	—	42,000
1947	—	—	—	44,000	—	44,000
1948	—	—	—	46,000	—	46,000
1949	—	—	—	48,000	—	48,000
1950	—	—	—	51,000	—	51,000
1951	—	—	—	53,000	—	53,000
Summa	1,000,000	900,000	300,000	1,000,000	500,000	3,700,000

Härtill kommer Sä. N. J:s statslån å 2,581,500 kronor av den ²²/₆ 1911, som amorteras

OBLIGATIONSLÅN F. O. M. 1888.

R ä n t o r.						Annui- tet.
³⁰ / ₃ 93 1,000,000	¹⁵ / ₆ 93 900,000	¹⁵ / ₅ 04 300,000	¹ / ₁₂ 11 1,000,000	³¹ / ₁₂ 88 N. S. J. 500,000	S u m m a.	
—	—	—	—	99,600	99,600	114,600
50,000	36,000	—	—	19,400	105,400	110,400
50,000	36,000	—	—	19,200	105,200	110,200
50,000	36,000	—	—	19,000	105,000	110,000
50,000	36,000	—	—	18,800	104,800	109,800
50,000	36,000	—	—	18,600	104,600	127,600
49,700	35,520	—	—	18,400	103,620	127,620
49,350	35,040	—	—	18,200	102,590	127,590
49,000	34,520	—	—	18,000	101,520	126,520
48,650	34,000	—	—	17,800	100,450	126,450
48,250	33,480	—	—	17,600	99,330	126,330
47,850	32,920	—	—	17,400	98,170	131,170
42,705	32,320	15,000	—	17,000	107,025	141,025
42,300	31,720	15,000	—	16,600	105,620	140,620
41,895	31,080	15,000	—	16,200	104,175	140,175
41,445	30,440	15,000	—	15,800	102,685	139,685
40,995	29,760	15,000	—	15,400	101,155	140,155
40,500	29,040	15,000	—	15,000	99,540	139,540
40,005	28,280	15,000	—	14,600	97,885	138,885
39,465	27,520	15,000	45,000	14,200	141,185	197,185
38,925	26,720	14,300	45,000	13,800	138,745	197,745
38,340	25,880	13,550	45,000	13,400	136,170	202,170
37,710	25,000	12,800	44,775	13,000	133,285	201,285
37,080	24,080	12,000	44,550	12,600	130,310	205,310
36,405	23,160	11,150	44,100	12,200	127,015	205,015
35,685	22,200	10,250	43,650	11,600	123,385	215,385
34,920	21,160	9,300	42,975	11,000	119,355	212,355
34,155	20,080	8,350	42,300	10,400	115,285	215,285
33,345	19,000	7,350	41,400	9,800	110,895	216,895
32,445	17,840	6,250	40,500	9,200	106,235	208,235
31,545	16,640	5,150	39,825	8,600	101,760	208,760
30,600	15,400	3,950	39,105	8,000	97,055	207,055
29,610	14,120	2,700	38,385	7,200	92,015	212,015
28,530	12,800	1,400	37,620	6,400	86,750	212,750
27,405	11,400	—	36,810	5,600	81,215	181,215
26,235	9,960	—	36,000	4,800	76,995	180,995
25,020	8,440	—	35,145	4,000	72,605	179,605
23,760	6,880	—	34,245	3,200	68,085	180,085
22,410	5,240	—	33,300	2,400	63,350	178,350
21,015	3,560	—	32,310	1,400	58,285	183,285
19,530	1,800	—	31,275	1,000	53,605	181,605
18,000	—	—	30,195	—	48,195	109,195
16,380	—	—	29,070	—	45,450	109,450
14,670	—	—	27,900	—	42,570	109,570
12,870	—	—	26,685	—	39,555	110,555
10,980	—	—	25,380	—	36,360	110,360
9,000	—	—	24,030	—	33,030	110,030
6,930	—	—	22,635	—	29,565	110,565
4,725	—	—	21,195	—	25,920	110,920
2,430	—	—	19,665	—	22,095	112,095
—	—	—	18,045	—	18,045	55,045
—	—	—	16,380	—	16,380	55,380
—	—	—	14,625	—	14,625	55,625
—	—	—	12,780	—	12,780	54,780
—	—	—	10,890	—	10,890	54,890
—	—	—	8,910	—	8,910	54,910
—	—	—	6,840	—	6,840	54,840
—	—	—	4,680	—	4,680	55,680
—	—	—	2,385	—	2,385	55,385

och förräntas med en annuitet av 129,075 kr. åren 1916—1972.

AVSKRIVNINGAR
Å BANA, HUSBYGGNADER OCH RULLANDE MATERIELL.

År	Banan.		Husbyggnader.		Rullande materiell.		Summa.
	Före bok- slutet.	Av bolags- stämman.	Före bok- slutet.	Av bolags- stämman.	Före bok- slutet.	Av bolags- stämman.	
1878	—	—	3,036: 49	—	—	—	3,036: 49
1888	—	—	1,646: 86	—	—	—	1,646: 86
1889	—	—	1,760: 46	—	—	—	1,760: 46
1890	—	—	341: 25	—	—	—	341: 25
1891	—	—	1,693: 80	—	—	—	1,693: 80
1892	—	—	3,207: 95	—	—	—	3,207: 95
1893	—	—	1,569: 44	—	—	—	1,569: 44
1894	—	—	1,375: 18	—	—	—	1,375: 18
1895	—	—	594: 43	—	—	—	594: 43
1896	—	—	1,139: 27	—	—	—	1,139: 27
1897	—	—	5,748: 65	—	22,606: 88	—	28,355: 53
1898	—	—	—	10,000: —	—	11,971: 72	21,971: 72
1899	—	—	—	—	—	80,157: 65	80,157: 05
1900	—	—	—	7,000: —	—	60,683: 75	67,683: 75
1901	—	17,300: —	—	17,132: 12	—	18,711: 89	53,144: 01
1902	—	27,000: —	—	29,128: 65	—	34,082: 64	90,211: 29
1903	—	27,000: —	—	7,115: —	—	34,082: 64	68,197: 64
1904	—	—	—	—	—	25,445: 63	25,445: 63
1905	—	—	—	—	—	51,970: 11	51,970: 11
1906	—	—	—	—	—	51,220: 26	51,220: 26
1907	—	—	—	—	—	32,215: 98	32,215: 98
1908	1,346: 96	—	—	—	—	32,300: 58	33,647: 54
1909	93: 90	—	—	—	—	38,547: 85	38,641: 75
1910	—	32,505: 51	—	—	—	38,354: 86	70,860: 37
1911	—	—	4,000: —	—	—	38,883: 90	42,883: 90
1912	—	49,483: 84	—	—	—	41,295: 74	90,779: 58
1913	—	49,918: 34	—	—	—	43,144: 07	93,062: 41
1914	—	—	—	10,764: —	—	30,000: —	40,764: —
1915	35,299: 21	—	2,457: 86	—	44,957: 53	—	82,714: 60
1916	35,688: 12	—	6,565: 24	—	50,941: 96	—	93,195: 32
1917	42,617: 40	—	8,918: 07	—	41,930: 35	—	93,465: 82
1918	4,100: 85	—	13,515: 54	—	75,209: 51	—	132,825: 90
1919	45,080: 99	—	9,289: 76	—	79,424: 46	—	133,795: 21
1920	45,714: 44	—	9,818: 98	—	47,416: 81	—	102,950: 23
1921	—	—	—	—	—	—	—
1922	48,547: 02	—	9,411: 59	—	49,396: 20	—	107,354: 81
1923	49,318: 25	—	10,777: 47	—	50,126: 31	—	110,222: 03