

# XI.

## EKONOMI

### PENNINGARS ANSKAFFANDE

#### AKTIEKAPITAL

Resumé från Historik I.

**D**en 4.11 1871 utfärdades inbjudan till teckning av aktier i "Nordvästra Bergslagens Järnvägs Aktiebolag".

Aktieteckningen försiggick i två emissioner, 1872 och 1876 års, och inom vardera av dessa i två serier A och B. Aktier av ser. B tillförsäkrades 5 % ränta såväl under inbetalningstiden som under 8 år från aktiebrevens datum.

I serien A tecknade Göteborgs stad aktier för 3 millioner Rdr.

Sedan uppgörelse träffats med en del aktietecknare, som icke till fullo kunnat inbetala sina teckningar, utgjorde aktiekontot:

|                   | Ser. A. |           | Ser. B |           | Summa  |            |
|-------------------|---------|-----------|--------|-----------|--------|------------|
|                   | aktier  | kronor    | aktier | kronor    | aktier | kronor     |
| 1872 års teckning | 10.008  | 2.001.600 | 17.449 | 3.489.800 | 27.457 | 5.491.400  |
| 1876   "   "      | 16.897  | 3.379.400 | 24.802 | 4.960.400 | 41.699 | 8.339.800  |
|                   | 26.905  | 5.381.000 | 42.251 | 8.450.200 | 69.156 | 13.831.200 |

Ränta å aktierna ser. B utbetalades t. o. m. 1877, men inställdes denna utbetalning därefter på grund av det villkor, riksdagen år 1878 fäst vid inköp av ett betydande belopp bolagets 5 % obligationer, nämligen att dy-medelst inflytande medel ej finge inberäknas bland sådana bolagets tillgångar, varav utdelning särskilt till innehavare av aktier i ser. B finge äga rum. Härigenom uppstod en ränteskuld, som förblev svävande, till dess bolagsstämman den 24.5 1898 beslöt gälda densamma genom överlämnande

## PENNINGARS ANSKAFFANDE

det av aktier av ser. A. Ränteskulden uppgick till kr. 1.885.687,60, och för täckandet av densamma utsläpptes 9.428 aktier motsv. 1.885.600 kr. Aktiekapitalet steg genom denna 1898 års emission till 15.716.800 kr.

\*

Efter sistnämnda aktieemission förblev aktiekapitalet oförändrat till år 1913.

På styrelsens förslag beslöt extra bolagsstämma den 4.11 1912 att öka aktiekapitalet med högst 3.143.000 kronor medelst utgivande av högst 15.717 nya aktier ser. A på följande villkor:

- "att aktieägarna äro berättigade att efter teckning erhålla en ny aktie å fem ägande gamla aktier;
- att aktieägare, som vill begagna den honom tillkommande rätt till teckning av nya aktier, skall utöva denna inom sextio dagar efter det beslutet om aktiekapitalets ökning kungjorts i allmänna tidningarna;
- att för nytecknad aktie skall erläggas nominella beloppet eller 200 kr. per stycket samt stämpeln till aktiebrevet;
- att, därest övertäckning äger rum, aktier, som tecknats utöver vad aktieägare är berättigad att teckna, skola fördelas emellan tecknarna i förhållande till vad en var tecknat;
- att de nytecknade aktierna skola inbetalas den 30.6 1913 med 200 kr. jämte 4 ½ % årlig ränta från den 31.12 1912 samt
- att de nytecknade aktierna ej skola äga rätt till utdelning förrän av den vinst, över vilken det tillkommer 1914 års ordinarie bolagsstämma att disponera, men att aktierna i övrigt skola vara likställda med de nuvarande."

Vid styrelsesammanträde den 18.1 1913 anmälades meddelande från Skandinaviska Kredit Aktiebolaget, att övertäckning ägt rum, och beslöt styrelsen därför dels att efter teckningstidens utgång inkomna ansökningar att få teckna aktier icke skulle föranleda åtgärd, dels att reduktion skulle ske för tecknare utan företrädesrätt, så att envar bekomme så många aktier, som svarade mot tecknat antal aktier i förhållande till för fri teckning tillgängligt aktieantal.

Sedermera beslöts, att de nya aktiebrevens skulle ställas till innehavaren, dateras 1.1 1913 och hava ett styrelseledamotsnamn handskrivet å varje brev.

Den 13.9 1913 anmälades till styrelsen, att de tecknade 15.717 nya aktierna blivit till fulla inbetalade.

Aktiekapitalet var därmed höjt till kr. 18.860.200.

På bolagsstämma den 3.5 1920 beslöts enhälligt att i enlighet med styrelsens förslag öka aktiekapitalet med kr. 6.286.600 till 25.146.800

## EKONOMI

genom att överföra förstnämnda belopp från reserverade medels konto till aktiekapitalets konto, samt att de nya aktierna skulle vara likställda med de förutvarande och berättigade till utdelning av år 1920 och efterföljande års vinst. Varje aktieägare skulle vara berättigad att gratis erhålla en ny aktie för tre gamla.

I den ursprungliga aktieteckningen deltog såsom ovan nämnts Göteborgs stad med 3.000.000 kronor.

Då motsvarande aktieinnehav icke var tillräckligt att åt staden tillförsäkra önskvärt inflytande på bolagets ledning, uppstod tanken att bilda ett intressentbolag, i vilket staden skulle hava bestämmanderätt.

Den 30.1 1902 fattade stadsfullmäktige i Göteborg beslut att lämna drätselkammaren uppdrag avsluta och underteckna avtal med en del för saken intresserade aktieägare om bildandet av "*Enkla bolaget Bergslagsbanans intressenter*".

I detta ingick Göteborgs stad med 15.000 och enskilda aktieägare med 6.650 aktier. Sammanlagda antalet andelar utgjorde sålunda 21.650. I förhållande till varje bolagsmans gjorda insats har han delaktighet i bolaget, och efter samma grund deltagar han i uppstående vinst och förlust å företaget.

Enkla bolaget inköpte omedelbart 15.850 tillgängliga aktier och upplade för likvideringen ett obligationslån med 40-årig amorteringstid.

Enligt bolagsordningen handhaves enkla bolagets angelägenheter uteslutande av drätselkammaren i Göteborg, som sålunda genom sitt ombud vid Bergslagsbanans bolagsstämmor utom för stadens övriga aktieinnehav utövar rösträtt för enkla bolagets aktier, som vid 1923 års ingång utgjorde 50.000 st.

Överenskommelsen om Enkla bolaget Bergslagsbanans intressenter är avslutad för tiden t. o. m. den 30.6 1943.

## STATSLÅN

Resumé från Historik I.

Sedan K. Maj:t beviljat bolaget ett statslån å 5.000.000 kronor, upprättades därom kontrakt av 4 och 11 aug. 1873 med K. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen.

Kontraktet bestämde en annuitet av 6 % å ursprungliga kapitalet — alltså 300.000 kr. Sedan 5 % å oguldet kapital gottgjorts, utgjorde återstoden amortering.

På grund av fallande räntor medgavs från och med 1884 annuitetens nedsättning till 5 ½ % — sålunda till 275.000 kr.

## PENNINGARS ANSKAFFANDE

Då räntorna fortsatte att falla, beslöt 1886 års riksdag medgiva ytterligare nedsättning av annuiteten till 5 %. Medgivandet förutsatte emellertid försämring av koncessionens villkor beträffande statsinlösen, varför styrelsen förklarade sig förhindrad antaga den erbjudna nedsättningen.

\*

Inbetalning av annuiteterna hava i vederbörlig ordning fortgått, så att vid slutet av år 1922 av skulden återstod kr. 1.452.565,19. Statslånet beräknas vara slutamorterat år 1929.

## OBLIGATIONSLÅN

Resumé från Historik I.

### *5 % obligationslånet av år 1874.*

Sedan uppgörelse träffats om annullering av ett år 1872 upptaget obligationslån å 12 millioner kronor, beslöts upptaga ett på 40 år amorterbart obligationslån å 36.000.000 kr. För obligationerna bestämdes ett pris av 90 %, och skulle räntan utgöra 5 %, som halvårsvis förföll den 15 jan. och 15 juli. Obligationerna daterades den 15.1 1874 och utfärdades i tre valörer: litt. A å 9.000, litt. B å 4.500 och litt. C å 900 kr. Amortering skulle ske genom utlottning den 15 juli varje år, varefter de utlottade obligationerna skulle inlösas den 15 därpå följande januari.

Obligationerna övertogs av ett flertal banker, däribland med ej mindre än halva beloppet av A.-B. Göteborgs Handelskompani, som dock efter några år råkade i svårigheter och måste gå i konkurs. En avsevärd del obligationer övertogs (nom. 6.753.600 kr.) av statsverket, men svårigheterna hopade sig alltmera, då det visade sig att järnvägsbolaget icke kunde betala stipulerad ränta. Ränteskulden hade 15.7 1891 växt till 8.288.325 kr. Till ställningens förbättrande beslöts, att amorteringen å obligationslånet skulle upphöra, till dess ett nytt obligationslån för oguldna kuponger blivit till fullo återbetalt, och att slutbetalning av 1874 års lån skulle vara till fullo verkställd senast år 1920 med rätt för bolaget att redan efter ingången av år 1900 uppsäga hela lånet till inbetalning sex månader efter skedd uppsägning. De oguldna räntekupongerna skulle utbytas till nominella värdet mot obligationer av det nya lånet.

### *4 % obligationslånet av 1891.*

Detta lån utgjorde kr. 8.288.300 och skulle vara slutbetalat senast den 15.1 1912 med rätt för bolaget att efter ingången av år 1900 åter-

## EKONOMI

betala hela lånet sex månader efter skedd uppsägning. Räntan skulle betalas halvårsvis 1 juli och 1 januari.

Obligationerna indelades i ser. A å 100, ser. B å 1.000 och ser. C å 5.000 kr.

Även beträffande detta lån saknade bolaget till en början medel att i rätt tid infria kupongerna. Vid ingången av 1898 voro dock alla förfallna kuponger infriade.

### *4 % obligationslånet av 1898.*

Under 1897 blev det tydligt, att ett större obligationslån skulle kunna erhållas till 4 %. Överenskommelse träffades därför om konvertering av de båda äldre lånen mot en ersättning en gång för alla för ränteförlust av kr. 795.514,50 samt — för likvidering av sagda lån — om uppläggande av ett nytt lån å 38.000.000 kr., som övertogs fast av ett flertal banker (däribland Härnösands och Christianstads Enskilda banker med 27.000.000 kr.) till en kurs av 100 % för 9.000.000 och 101 % för 29.000.000 kr. Obligationerna daterades 15.1 1898 och utgingo i två serier: A om 35.000.000 att amorteras inom 25 år med början 15.7 1913 och B om 3.000.000 att amorteras inom 39 år med början den 15.7 1899. Obligationernas valörer voro inom ser. A: 10.000, 5.000 och 1.000 kr. samt inom ser. B: 500 och 100 kr. Bolaget skulle äga rätt att efter 1.7 1909 uppsäga hela lånet till återbetalning 6 mån. efter skedd uppsägning, dock så att likvid tidigast skulle ske den 15.1 1910.

\*

Den genom 1898 års obligationslån verkställda konverteringen av de äldre lånen medförde ett välbehövt lugn efter de svåra tider, bolaget haft att genomkämpa. Det torde icke vara ur vägen att nämna, att, ehuru förslagsställaren angives vara herr JOHN E. BERGSJÖ, den drivande kraften för konverteringens genomförande var styrelseledamoten, häradsbörjande G. B. A. HOLM, som icke minst genom detta sitt arbete för lättandet av bolagets ställning i hög grad gjorde sig förtjänt av livligt erkännande.

Sedan obligationerna av 1874 års lån infriats, uppdrogs den 3.12 1903 åt Skandinaviska Kredit Aktiebolaget att vid Stockholms rådhusrätt begära dödandet av den Bergslagens järnvägar såsom säkerhet för lånet meddelade inteckning. I maj 1904 anmäldes, att inteckningen blivit dödad utom beträffande en obligation nr 1446 av serien litt. C, hos rätten icke företedd, enär det icke kunde anses styrkt, att all betalningsrätt för sagda obligation förfallit.

## PENNINGARS ANSKAFFANDE

### *5 % obligationslånet av 1908.*

Under åren före 1908 hade behovet av ökat rörelsekapital gjort sig gällande, men först i samband med inköpet av aktiemajoriteten i Gäfle—Dala järnväg blev anskaffning av kapital nödvändig.

Uppgörelse härom beslöts i enlighet med av bolagsstämman lämnat bemyndigande vid styrelsesammanträde den 4.5 1908, då styrelsen godkände förslag till kontrakt med A.-B. Stockholms Handelsbank om ett obligationslån å 12.000.000 kronor, dock med mindre ersättning än den av banken föreslagna för bankens bestyr med förvaring av de inteckningar i järnvägen, som skulle utgöra säkerhet för lånet.

Lånet löper med 5 % årlig ränta och är uppdelat i på innehavaren ställda obligationer av två serier. Serie A omfattar 1.200 obligationer å 5.000 kr. och serie B 6.000 å 1.000 kr. Obligationerna dagtecknades den 31.3 1908 och äro försedda med halvårsvis den 31 mars och 30 september förfallande räntekuponger.

Amortering av lånet sker under åren 1919—1948 i enlighet med amorteringsplanen. Bolaget ägde rätt att även före 1919 verkställa avbetalning å lånet, i vilket utlottade obligationer i så fall skulle inlösts till en kurs av 103 %, samt äger rätt att fr. o. m. sagda år öka den årliga avbetalningen utöver vad i amorteringsplanen bestämts, ävensom att när som helst under lånetiden per 6 månader uppsäga hela lånebeloppet till återbetalning.

Utlottning sker under första hälften av januari månad varje år i Stockholms Handelsbank, numera A.-B. Svenska Handelsbanken i Stockholm.

Av obligationslånet åtgick kr. 7.516.800 till likviderande av de inköpta aktierna i Gäfle—Dala järnväg. Med försäljningen av resterande obligationer ansåg sig styrelsen icke behöva brådska och avsåg den 23.1 1909 ett anbud om övertagandet av kr. 1.900.000 obligationer till en kurs av 98 % alternativt försäljning till lägst parikurs med 1 % provision. På hösten samma år erhöll Stockholms Handelsbank uppdrag att inom viss tid försälja obligationer för intill 2.500.000 kr. till pari netto. Under år 1910 beslöts försäljning av resterande obligationer, och den 9.1 1911 anmäldes, att samtliga obligationer försålts.

### *Fakultativ konvertering av 1898 års obligationslån.*

I enlighet med amorteringsplanen för 1898 års obligationslån hade amortering av ser. B å 3.000.000 kr. påbörjats 15.7 1899. Amorteringen av ser. A å 35.000.000 kr. skulle påbörjas den 15.7 1913, och utgjorde det kapitalbelopp, som då förfölle till betalning, kr. 790.000. Amorteringen skulle därefter årligen ökas.

## EKONOMI

Då styrelsen fann det betungande att jämte ränteutgifterna verkställa så stora amorteringar, övervägdes möjligheterna att ställa det gynnsammare för bolaget. Som lånet ifråga löpte med så låg ränta som 4 %, var det icke tänkbart att utan allt för betungande villkor medelst uppläggande av ett nytt obligationslån inlösa ifrågavarande lån i dess helhet.

Vid förhandling med ledande banker hade ställts i utsikt, att obligationsinnehavarna skulle kunna finnas villiga att medgiva förlängning av amorteringstiden, mot det att bolaget i ersättning därför förpliktades att vid obligationernas utlottning inlösa dem medelst en överkurs.

Hos 1911 års bolagsstämma begärde därför styrelsen bemyndigande, att på de villkor, den funne lämpligt, träffa uppgörelse angående förändring av gällande villkor för bolagets 4 % obligationslån av 1898 eller ock att i annan form träffa avtal om anskaffandet av nödiga medel för mötande av de fr. o. m. 1913 förestående ökningarna i amorteringen av samma lån. Denna anhållan blev av bolagsstämman bifallen.

Med ett konsortium av svenska banker, representerat av A.-B. Stockholms Handelsbank, träffades därefter — den 11 och 12 juli 1911 — uppgörelse angående fakultativ konvertering av ifrågavarande lån ser. A. Därvid upprättades tvenne kontrakt, det ena rörande i Schweiz icke placerade, det andra rörande i Schweiz placerade obligationer. Man beräknade, att av de 35 millionerna omkring 14 voro placerade i Schweiz.

I båda fallen gick uppgörelsen ut på, att amorteringstiden skulle förlängas till 50 år med första amorteringen den 15.7 1912, mot det att innehavarna av obligationerna tillförsäkrades att för utlottade eller till betalning uppsagda obligationer erhålla likvid efter en kurs av 110 %.

Beträffande de i Schweiz placerade obligationerna medgavs på framställd begäran uppdelning av obligationer, lydande å 10.000 och 5.000 kronor i obligationer å 1.000 kr., varjämte bolaget övertog ansvaret för bankens förbindelse att lämna likvid för obligationerna med därtill hörande kuponger efter en kurs av 139 schweiziska francs för 100 kronor, vilket skulle gälla jämväl beträffande den premie av 10 %, varmed obligationerna skulle inlösas.

Gottgörelsen till konsortiet bestämdes till 1 % å de avstämplade obligationernas nominella belopp, varvid emellertid bolaget skulle bestrida alla med konverteringen förenade kostnader. För i Schweiz placerade obligationer skulle gottgörelsen utgå med 1  $\frac{3}{4}$  % å de avstämplade obligationernas nominella belopp, och skulle de schweiziska förbindelserna härav erhålla 1  $\frac{1}{2}$  %.

Obligationerna skulle genom konsortiets försorg förses med påstämpling om de förändrade villkoren enligt följande formulär:

"I enlighet med styrelsens den 10 juli 1911 på grund av bolagsstäm-

## PENNINGARS ANSKAFFANDE

mans bemyndigande av den 19 april 1911 fattade beslut inlöses denna obligation efter utlottning i överensstämmelse med efterföljande, den 1 juli 1911 dagtecknade amorteringsplan eller efter uppsägning på sätt i obligationslånekontraktet har angivits, efter en kurs av 110 %."

Beträffande de i Schweiz placerade obligationerna fick denna påstämpling följande mera ordrika formulering:

"En dérogation au §. 2 du contrat d'Emprunt et suivant décision du Conseil d'Administration de la Compagnie du Chemin de fer Bergslagens, en date du 10 Juillet 1911 autorisé par l'assemblée des actionnaires du 19 Avril 1911, le plan d'amortissement cicontre de la Série A est annulé pour ce qui concerne le présent titre. Il sera désormais remboursable suivant plan d'amortissement ci-dessous, le 15 Juillet de chaque année, dans l'espace de 50 ans, par tirages au sort, à 110 %, soit en 1.100 couronnes par titre de 1.000 couronnes. Le premier tirage aura lieu en Avril 1912 et le premier remboursement le 15 Juillet suivant.

Le présent titre est payable à Genève, chez Messrs Chauvet Haim & C<sup>ie</sup>, en capital et intérêts, au change fixe de 139 francs suisses pour 100 couronnes."

Under genomförandet av konverteringen befanns det, att de i Schweiz placerade obligationerna voro dels omkring 11 millioner med kursskydd om 139 francs per 100 kronor, dels c:a 3 millioner utan kursskydd. För den senare gruppen medgavs i likhet med vad som redan skett för den förra uppdelning av obligationer av valörerna 10.000 och 5.000 kr. i sådana om 1.000 kr.

Sedan Skandinaviska Kredit Aktiebolaget i skrivelse förklarat, att den av banken förvarade till säkerhet för 1898 års obligationslån lämnade inteckningen i bolagets järnväg å 38 millioner kronor finge utgöra säkerhet jämväl för den överkurs av 10 %, varmed bolaget förbundit sig inlösa sådana obligationer, vilkas innehavare ingått på förlängning av amorteringstiden, och Statskontoret efter förfrågan meddelat, att någon ny stämpelavgift icke erfordrades, voro formaliteterna för konverteringen uppfyllda.

Då styrelsen den 31.7 1912 beslöt att hos A.-B. Stockholms Handelsbank återkalla bemyndigandet att genomföra konverteringen, vilken borde upphöra genast eller senast inom 3 månader, voro obligationer till ett belopp av 29.724.000 kr. konverterade. Av 1898 års lån återstod vid samma års slut ett belopp av 7.146.300 kr. att amortera.

Den gjorda konverteringen fick emellertid ett efterspel.

Till styrelsen anmäldes den 7.4 1913, att Norrköpings Enskilda Bank, som innehade obligationer av ser. A utan att hava låtit konvertera dem, i skrivelse av 26 mars meddelat sig hava en i viss angiven riktning



## EKONOMI

gående åsikt om förfarandet vid utlottning av obligationer av nämnda serie, vilket förfarande banken ansåg böra tillämpas.

Sedan styrelsen i huvudsak svarat, att 1898 års lånekontrakt komme att följas och bankens rätt sålunda icke bliva kränkt, uttogo Norrköpings Enskilda Bank och Östergötlands Enskilda Bank på hösten 1914 stämning å bolaget med yrkande, att bolaget skulle omedelbart inlösa de obligationer av 1898 års lån, som dessa banker innehade. Bankernas talan ogillades i alla instanser, och bolaget tillerkändes ersättning för rättegångskostnaderna.

### *5 ½ % obligationslånet av 1916.*

Vid sammanträde den 14.6 1916 godkände styrelsen förslag till kontrakt med Skandinaviska Kredit Aktiebolaget, A.-B. Göteborgs Bank och A.-B. Göteborgs Handelsbank om uppläggandet av ett obligationslån å 6.000.000 kronor, löpande med 5 ½ % ränta. Av lånet skulle bankerna övertaga 5.000.000 kr. till en kurs av 98 %.

Obligationerna, utfärdade i valörer om 10.000, 5.000 och 1.000 kr., dagtecknades den 30.6 1916 och försågos med halvårsvis — den 30.6 och 31.12 till betalning förfallna räntekuponger, första kupongen förfallande den 31.12 1916.

Amorteringen verkställes under åren 1926—1948 efter utlottning enligt amorteringsplan.

Bolaget äger rätt att fr. o. m. den utlottning, som skall äga rum i mars 1926, bestämma utlottningsbeloppet högre än planen visar eller ock utlotta samtliga utelöpande obligationer. För obligationer och räntekuponger, som ej blivit till inlösen föredetta inom 10 år från förfalldagen, har innehavaren förlorat all rätt till betalning, och medlen tillfalla bolaget.

Av bankerna icke övertagna obligationer å 1.000.000 kr. försålles under år 1917 till en kurs av 99.5 %.

## TILLFÄLLIGA LÅN OCH KREDITER

I "Historik I" omnämnes, att bolaget under byggnadstiden mot säkerhet av bolagets obligationer upptog ett par tillfälliga lån för att kunna påskynda byggnadsarbetet. Det ena av dessa lån gällde en så avsevärd summa som 4 millioner kronor och gäldades med sedermera inflytande aktieinbetalningar och lånemedel.

Det är tydligt, att bolaget även sedermera ibland måst för vissa större

## INKOMSTER, UTGIFTER OCH BEHÅLLNING

utgifters bestridande taga tillfälliga lån, vilka emellertid icke i allmänhet varit av den storlek, att de här behöva omnämnas.

Det största av dessa lån torde varit det den 21.12 1908 erhållna hos herrar C. J. Hambo & Son i London på £100.000, vilket infriades den 21.6 1910.

Genomgår man balansräkningarna i styrelseberättelserna, finner man, att "bankräkning" förekommer somliga år som skuld, andra år som tillgång. I förra fallet är den kredit anlitad, som Skandinaviska Kredit A.-B. öppnat för bolaget i form av löpande räkning, med säkerhet sedan 1912 av bolagets aktier i Kil—Fryksdalens Järnvägs A.-B.

## INKOMSTER, UTGIFTER OCH BEHÅLLNING

Bolagets inkomst av rörelse utgjordes t. o. m. år 1891 av trafikinkomsterna samt diverse inkomster. Fr. o. m. 1892 tillkom som inkomst utdelning å aktier.

Sedan bolaget år 1909 anslutit sig till trafikförvaltning (G. S. G. resp. G. D. G.), uppbär denna trafikinkomsterna och bestrider trafikutgifterna, och bolaget erhåller en överenskommen procent av trafikförvaltningens överskott.

Fr. o. m. 1909 bestå bolagets inkomster sålunda av nämnda andel av förvaltningens överskott, utdelning å aktier samt diverse inkomster.

Bolagets utgifter voro t. o. m. år 1908 trafikutgifterna samt övriga utgifter, nämligen räntor, skatter, avskrivningar, bidrag till pensionskassa och diverse utgifter. Fr. o. m. 1909 har bolaget endast att bestrida sistnämnda, såsom "övriga" betecknade, utgifter.

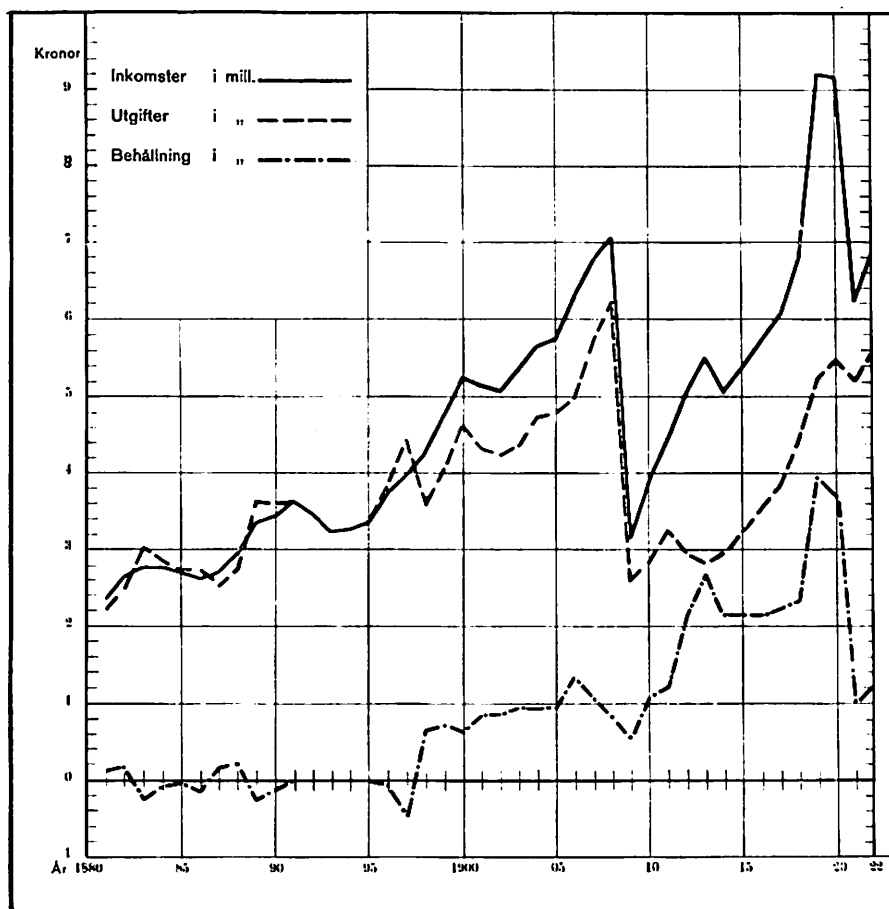
Dessa bolagets inkomster och utgifter samt den för varje år uppkomna behållningen visas i diagr. 56.

Som av kurvan för behållningen framgår, var densamma under vissa år fram till 1896 negativ.

I diagr. 57 visas bolagets utgifter för räntor, skatter, avskrivningar samt bidrag till pensionskassa inkl. understöd och dyrtidstillägg till pensions- och understödstagare.

Den höga ränteutgiften 1897 innefattar även det engångsbelopp, som bolaget erlade för att genomföra konverteringen av äldre obligationslån. Kurvan ger därför ett något för starkt intryck av den lättnad i ränteutgift, som erhöles genom den i det föregående omnämnda år 1898 genomförda konverteringen av 1874 och 1891 års obligationslån.

# EKONOMI



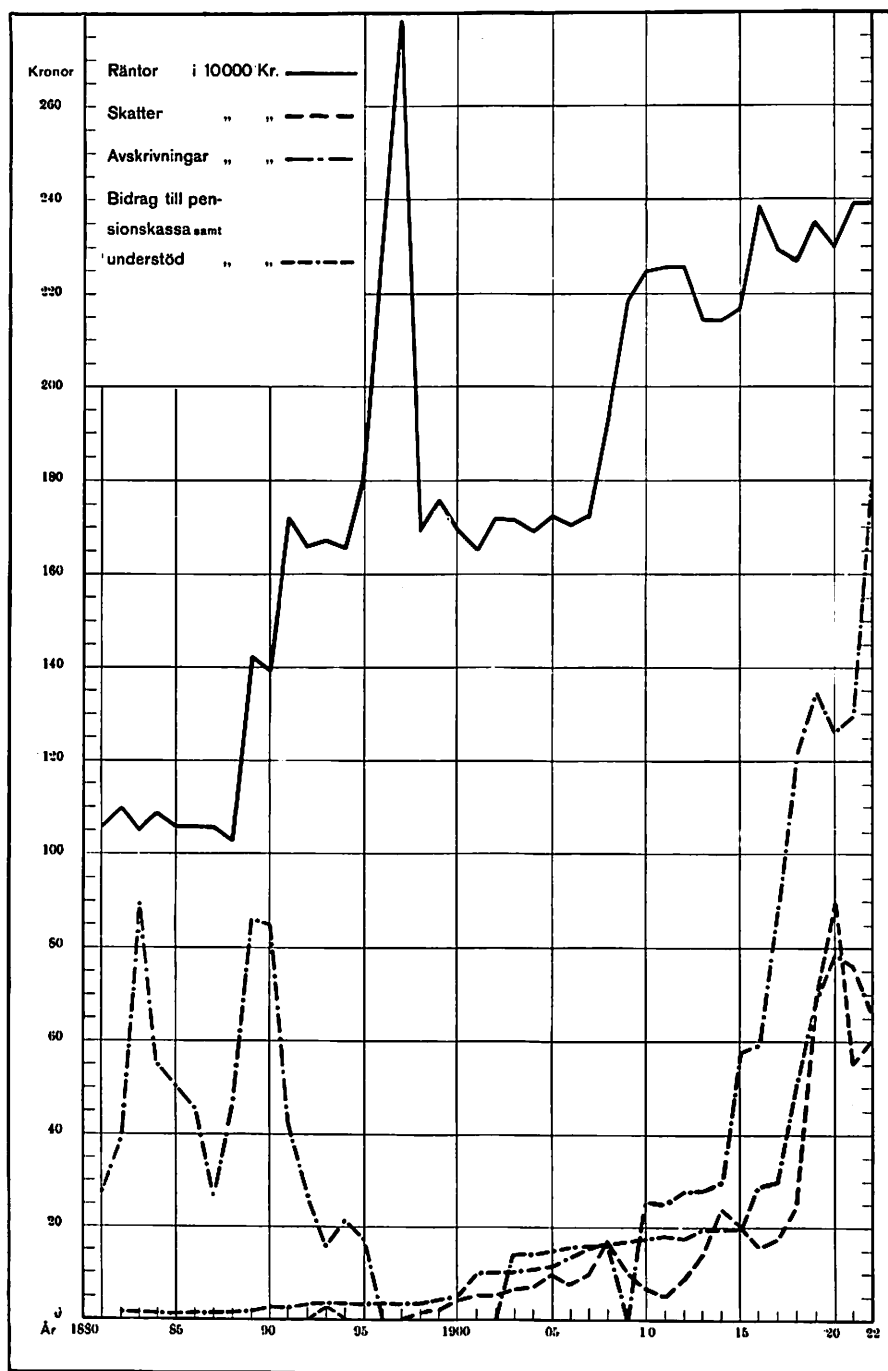
Diagr. 56.

Avskrivningarna äro närmare omnämnda under "Bolagets ställning".

Beträffande skattebeloppen är att märka, att de visade summorna vissa år gälla den avsättning till skattebetalning, som gjorts, och icke den i verkligheten betalda skatten.

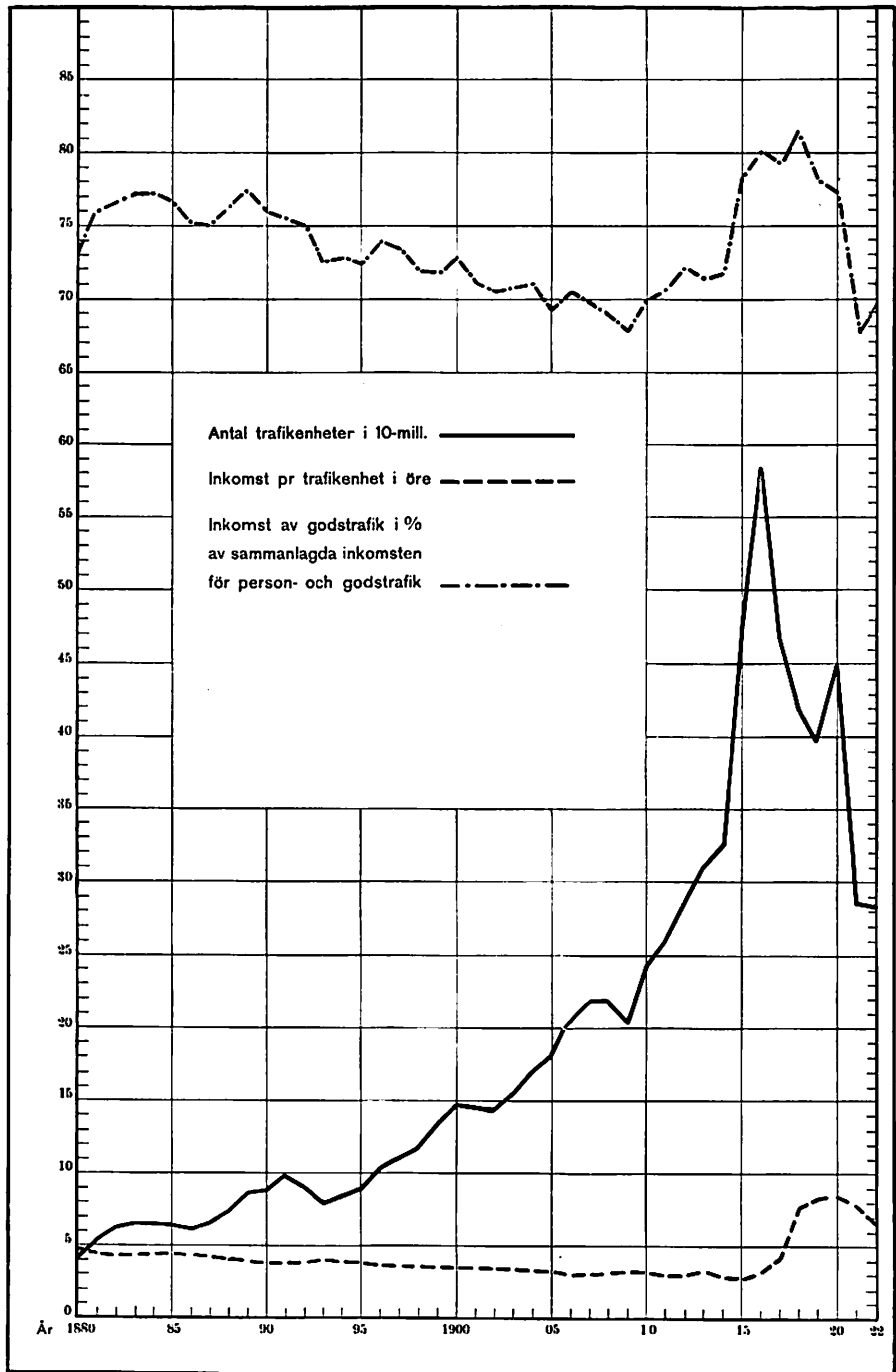
Av det ovanstående framgår, att trafikinkomsterna och trafikutgifterna vid järnvägen fr. o. m. 1909 uppbäras resp. bestridas av den trafikförvaltning, till vilken bolaget anslutit sig. Huru dessa kvantiteter ökas eller minskats hör sålunda fr. o. m. nämnda år egentligen ej till *bolagets* historik, men torde det ur utvecklingens synpunkt — särskilt på grund av kristidens verkningar — vara av intresse att följa deras förändringar även efter år 1908.

# INKOMSTER, UTGIFTER OCH BEHÅLLNING



Diagr. 57.

# EKONOMI



Diagr. 58.

## INKOMSTER, UTGIFTER OCH BEHÅLLNING

### *Trafikinkomsterna.*

I det föregående har visats, huru inkomsten per personkilometer (diagr. 19) och per godstonkilometer (diagr. 31) växlat. Ser man däremot trafiken som ett helt, brukar man mäta densamma i trafikenheter, varmed förstås summan av antalet godstonkilometer, för vilka frakt erlagts, och personkilometer. Antalet trafikenheter samt inkomsten per trafikenhet för B. J., K. F. J. och L. L. E. J. visas å diagr. 58, varav man finner, att sistnämnda inkomst ända fram till 1915 ganska jämnt minskades för att därefter på grund av taxetilläggen avsevärt ökas till 1920, då nedgång på nytt börjar.

Ehuru B. J. har en ganska betydande persontrafik, får man dock ur inkomstsynpunkt anse, att godstrafiken för järnvägen har den större betydelsen, i det att inkomsten av godstrafiken, såsom av diagr. 58 framgår, utgjort mellan 70 och 80 % av sammanlagda inkomsten för person- och godstrafik.

### *Trafikutgifterna.*

Till *trafikutgifterna* höra driftutgifterna för de fyra avdelningarna (inkl. L. L. E. J. och K. F. J.), hyra för rullande materiell samt diverse trafikutgifter. Av största intresset bland dessa utgifter äro de för trafik-, ban- och maskinavdelningarna.

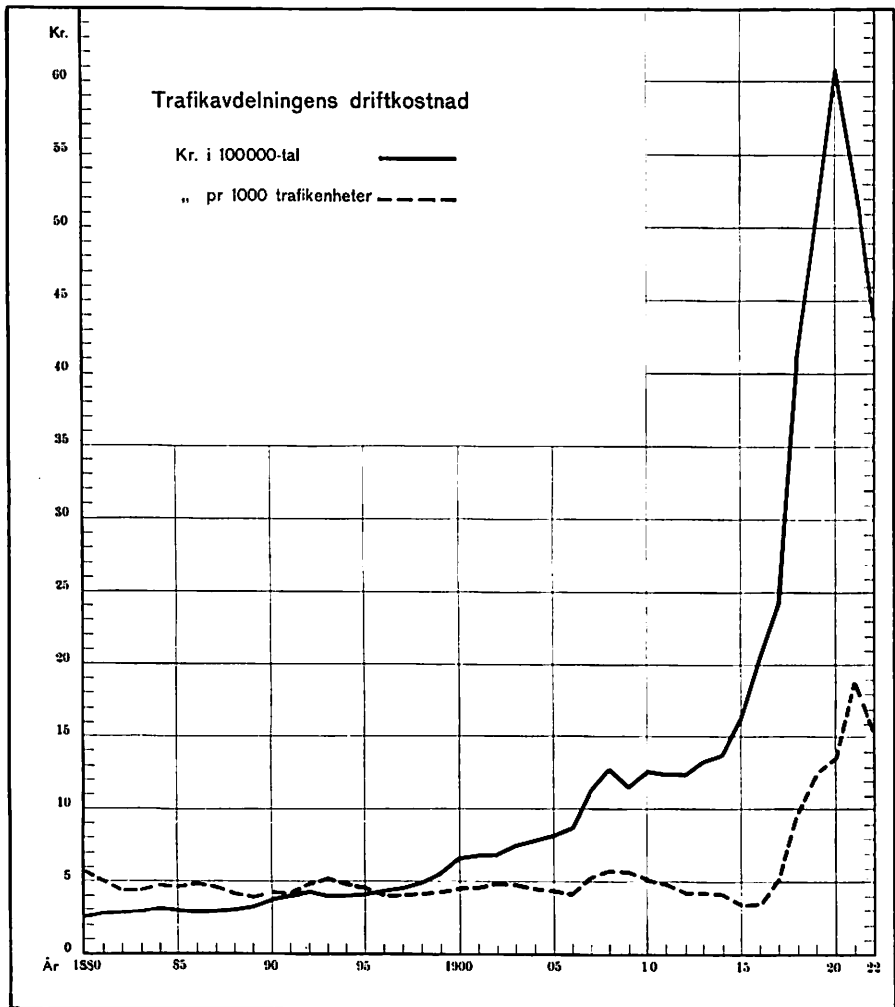
Kostnaderna under årens lopp för trafik-, ban- och maskinavdelningarna, från 1909 bestridda av vederbörande trafikförvaltning, visas i diagr. 59 till 62. Dessutom visas kostnaden per 1.000 trafikenheter för trafikavdelningen samt per 1.000 bruttotonkilometer för ban- och maskinavdelningen. Uppgifterna avse B. J., K. F. J. och L. L. E. J.

Då bränslekostnaden spelat en starkt framträdande roll vid maskinavdelningen, äro även kurvor för kostnaden exkl. bränslekostnad inlagda.

*Trafikavdelningens* enhetskurva visar fram till 1916 tämligen växlande kostnadslägen. Vid denna avdelning är materialåtgången rel. obetydlig och personalkostnaden sålunda den utslagsgivande jämte trafikens storlek. Vågtoppen 1893 motsvaras sålunda av en samma år inträffande trafikminskning, under det att kostnadsökningen 1907—1908 var beroende av då gjorda löneförhöjningar. Efter 1908 sjönk enhetskostnaden, så att den 1915 och 1916 nådde lägre värden än någonsin förut, beroende på den höga trafiken. Minskade trafik- och höga personalkostnader drev därefter kurvan i höjden.

Från 1887 till 1916 visar kurvan för *banavdelningens* enhetskostnad en ganska jämn sänkning. De ökade personalkostnaderna komparerades vid denna avdelning under nämnda period genom mindre materialåtgång

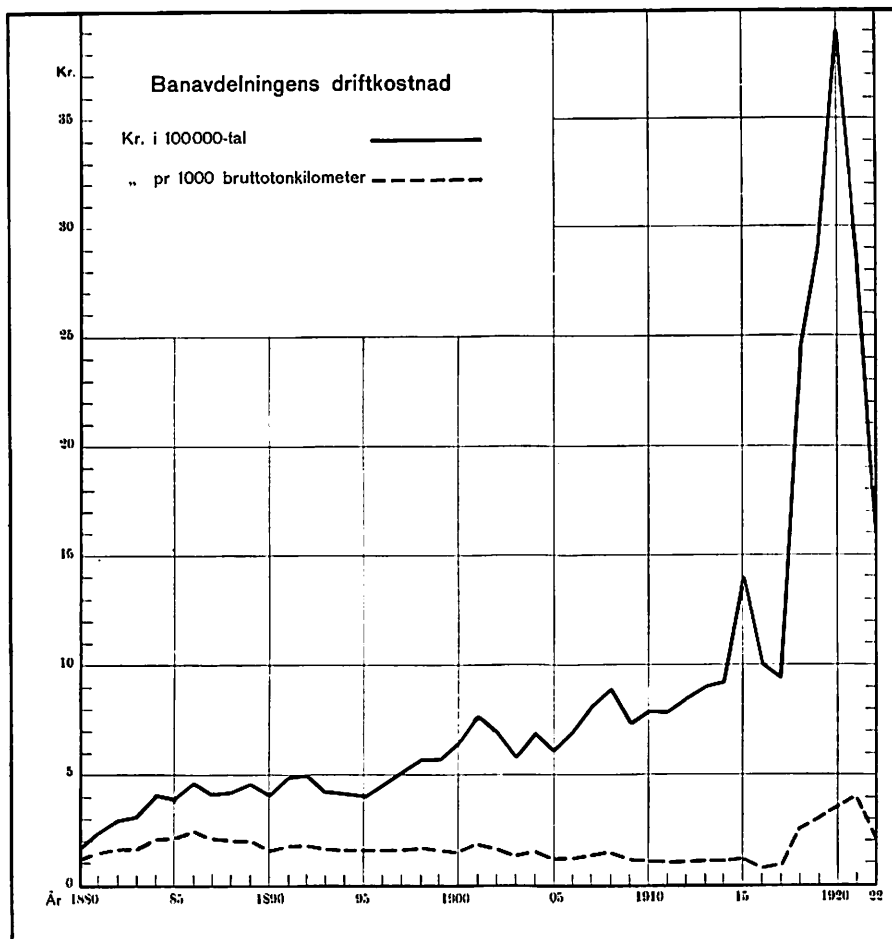
# EKONOMI



Diagr. 59.

— på grund av slipersimpregnering, underläggsplattor m. m. — samt genom kostnadens fördelning på större antal bruttotonkilometer. Först 1918 och följande år steg enhetskostnaden i höjden, beroende på det nedgående bruttotonkilometertalet samt högre material- och arbetskostnader. De materialier, som vid banavdelningen användas, voro emellertid icke utsatta för så stora prishöjningar som vissa andra vid järnvägen använda. Så var största stegringen i inköpsprisen från 1914 till högsta läge under kristiden för sliprar c:a 200 %, för virke i allmänhet c:a 200 %, räler c:a 150 % och för skarvbult c:a 160 %.

## INKOMSTER, UTGIFTER OCH BEHÅLLNING



Diagr. 60.

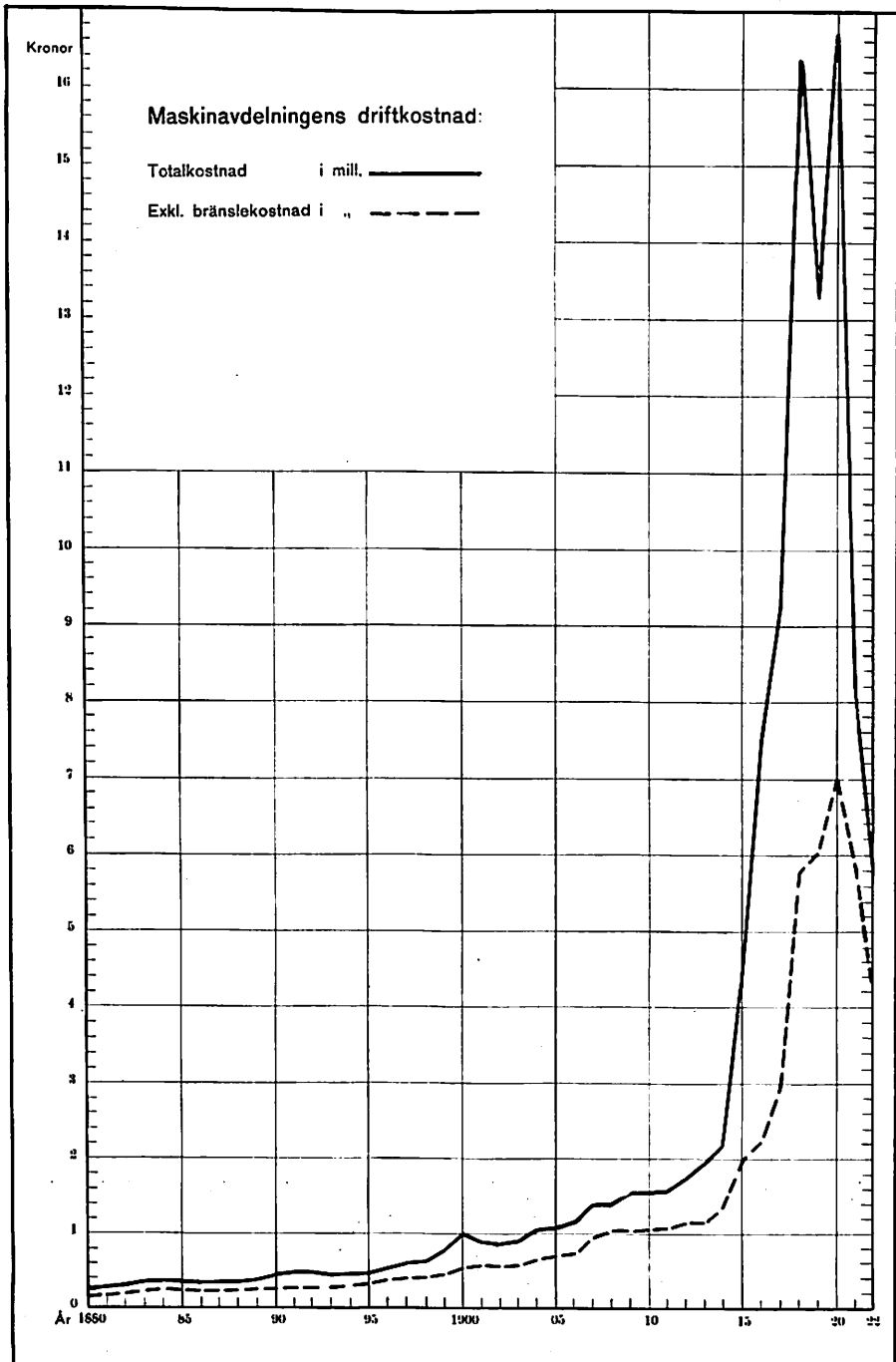
*Maskinavdelningens* kostnadskurva exkl. bränslekostnad är icke i samma grad som trafikavdelningens påverkad av personalkostnaderna på grund av rel. stor materialåtgång. Inverkan av 1907 års lönehöjningar framträder dock tydligt. Den stora ökningen börjar först 1917. Kurvan för avdelningens totalkostnad visar inverkan av det år 1900 höga kolpriset samt huru bränslekostnaden redan 1914 inledde en dittills icke anad — knappt tänkbar — kostnadsökning.

Det torde i detta sammanhang vara av intresse att något närmare beröra kristidens onormala driftkostnader.

Beträffande personalkostnaderna återfinnes redogörelse för löneförhöjningar och krigstidstillägg i avdelningen "Personalförhållanden", varför det här huvudsakligen gäller materialkostnaderna.

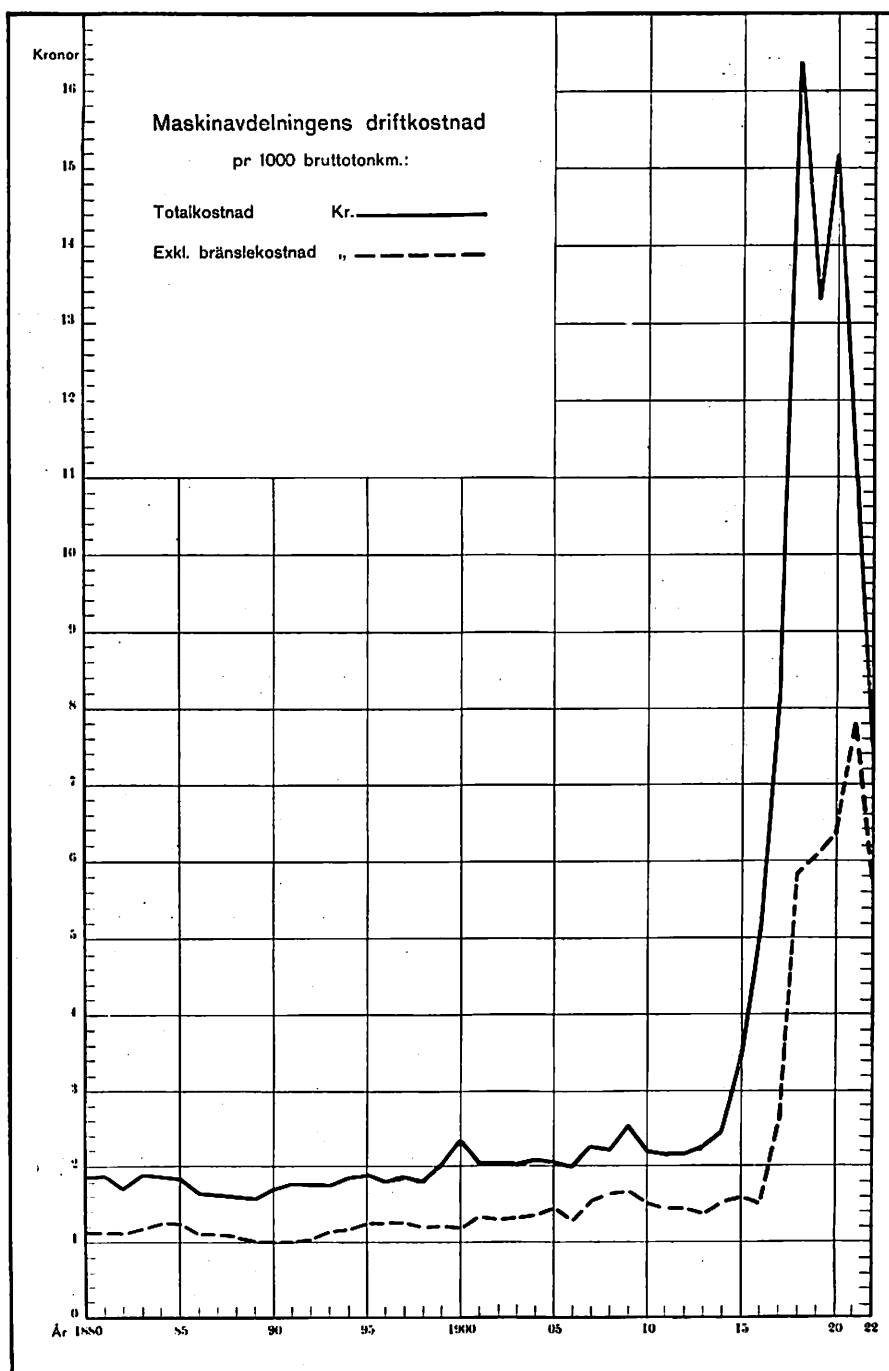


# EKONOMI



Diagr. 61.

# INKOMSTER, UTGIFTER OCH BEHÅLLNING



Diagr. 62.

## EKONOMI

Vilka summor det beträffande dessa kostnader rört sig om framgår bäst av diagr. 63, som visar värdet av till förrådet inköpta och från förrådet utlämnade förbrukningsartiklar och inventarier under resp. år. Utlämningen avser B. J. linjer. Till andra förvaltningsbanor har även utlämning skett, i vissa fall i rätt betydande omfattning. Såsom kurvan visar, har det gällt inköp till värden av upp till 12 gånger det normala.

Största rollen har därvid bränslekostnaden spelat. Då under kriget möjligheterna att från England erhålla kol minskades, var man tvungen att söka från annat håll fylla behovet. I första hand erbjödo sig då möjligheter att från Tyskland erhålla koks och briketter, som också under åren 1915—16 jämte ett parti kol därifrån inköptes. Bränslets kvalitet blev därigenom sänkt, vartill bidrog ett mindre parti belgiska briketter. Sedermera köptes utom partier av ovannämnda bränslen amerikanska, afrikanska och australiska kol, av vilka en del voro särdeles dåliga, samt torv och ved. Då rost- och rökskåpsanordningar för att giva bästa förbränning, måste vara lämpade för den bränslesort, som användes, är det tydligt, att användningen av så många bränslesorter skulle vålla avsevärt besvär och rel. ökad förbrukning. Dessutom vållade torvens och vedens mottagning, torvens intäckning, vedens kapning och distribuering avsevärda extra kostnader. Den väsentligaste ökningen av bränslekostnaden var emellertid beroende på de otroligt stegrade inköpspriserna. Sålunda steg inköpspriset för kol under en period till 180 å 190 kr. per ton (i marknaden noterades t. o. m. c:a 260 kr. per ton).

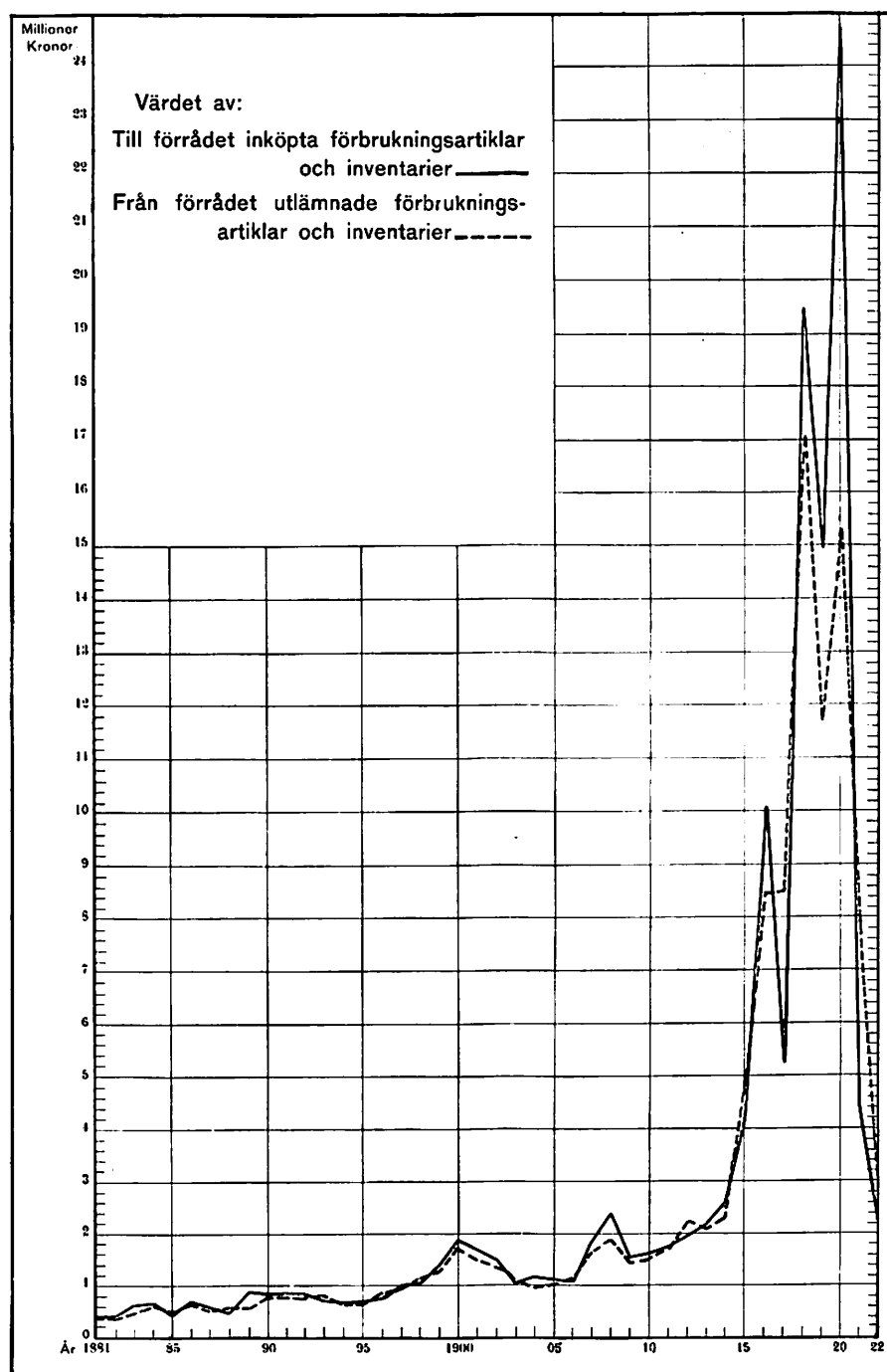
En annan vara, som vållade betydligt besvär och mycket ökad kostnad, var smörjoljan. En del oljor voro tidvis uppe i över 20 gånger det normala priset, och en mycket sparsam tilldelning av i landet tillgänglig olja erhöles. Det blev därför nödvändigt söka genom ersättningsoljor fylla behovet. Vid B. J. användes härtill under åren 1917—18 olika blandningar av tjärdestillat och tillgängliga oljor resp. s. k. oljeresidium. Tjärdestillaten erhöles genom destillation av svensk trätjära i provisoriskt anordnad destillationsinrättning i Åmål (fig. 232).

En del tjärdestillat användes till brännolja för pumpmotorerna å linjen.

Ersättningsoljorna kunde ej i smörjningsförmåga mäta sig med de förut använda oljorna. Frestelsen att vid smörjningen använda större kvantitet låg därför nära till hands. För att i möjligaste mån förebygga större förbrukning än nödvändigt, tillsattes därför oljeinspektörer, som hade att kontrollera lok- och vagnpersonalen beträffande smörjningen och att lämna erforderliga instruktioner.

Innan dessa förhållanden blevo uppordnade, hade man tvingats försöka smörja med enbart tjära. Tjärsmörjningen kvarlämnade i smörj-

# INKOMSTER, UTGIFTER OCH BEHÅLLNING



Diagr. 63.

## EKONOMI

dynor och boxar beck, som det tog avsevärd tid att sedermera få bort. Varmgångarna hörde då till ordningen för dagen, och vagnlyftarelag voro ständigt sysselsatta med att på olika stationer lyfta och iordningställa varmgångna vagnar.

Det är tydligt, att de direkta kostnaderna högst väsentligt ökades genom bristen på god olja. Men indirekta kostnader uppstodo därjämte. Det visade sig nämligen, att slitningen på vissa lokomotivdelar — såsom koppeltappar, lagergångar, gejder m. m. — blev högst betydligt ökad, föranledande under flere år framåt ett större utbyte av dessa delar än normalt.



Fig. 232. Tjärdestillerarelaget.

För målningsarbeten erforderlig linolja kunde tidvis endast erhållas i små kvantiteter. En hel del s. k. kristidsmålning å vagnarna måste därför utföras, vilket sedermera föranlett forcerat underhållsarbete.

Av fotogen kunde under en stor del av krigstiden endast obetydliga kvantiteter erhållas. Priset steg dock ej till mer än  $4\frac{1}{2}$  gånger det normala. Följden blev, att en stor del stationer i hast försågos med elektrisk eller Aga-belysning.

Under åren 1915—1919 kunde någon kopparplåt till eldstäderna i lokomotivpannorna icke anskaffas. När sådan åter kom i marknaden, betingade den något mer än dubbla priset mot förut — men håller sig 1923 tämligen nära förkrigspriset. Ersättning för eldstadskopparn erhöles i svensk stålplåt. Underhållet av ståleldstäderna har dock visat sig så dyrbart, att återgång till koppareldstäder i stor utsträckning skett.

En vara, som under kriget till varje pris måste anskaffas, var lagermetall. Tillgången var vissa tider synnerligen knapp, och priset steg till

## BOLAGETS STÄLLNING

över det 10-dubbla. Givetvis måste en del underhållig vara inköpas, vilket emellanåt vållade varimgångar.

En stor mängd av övriga förbrukningsartiklar voro under kriget dyra eller omöjliga att skaffa, varför surrogat i stor utsträckning — ävensom mycken uppfinningsförmåga — kom till användning.

En grundligare utredning om krigstidens inverkan på tillgång av och priser å materialier vore givetvis av intresse men skulle i detta arbete upptaga allt för stort utrymme.

Ovanstående antydningar torde dock vara tillräckliga för att ge en föreställning om de svåra förhållanden, varunder den högt uppdrivna trafiken måste skötas.

## BOLAGETS STÄLLNING

Såsom av redogörelsen för penninganskaffningen framgår, hade bolaget ända fram mot 1800-talets slut en synnerligen tryckt ställning.

Fram till år 1891 ökades "skulder utöver tillgångar" på ett oroväckande sätt. Bolaget hade då för oinlösta kuponger åsamkat sig en skuld av 8.288.325 kr., och lagsökning var mot bolaget företagen. Genom 1891 års obligationslån kunde emellertid faran avvärjas.

Trots den lättnad, som erhållits, begärde v. häradshövding H. SANTESSON i skrivelse av 19.1 1892 att extra bolagsstämma skulle sammankallas, för att aktieägarna skulle få taga i övervägande, om man ej borde träda i underhandling med staten för utrönande av, huruvida och på vilka villkor staten skulle vara villig att övertaga bolagets samtliga tillgångar och skulder (Historik I, sid. 70).

Stämman hölls den 22 febr. s. å., och avslogs därvid herr SANTESSONS hemställan.

Åren 1892—95 kunde bolaget fortfarande icke fullgöra sina skyldigheter, utan ny ränteskuld uppstod, och hade denna sistnämnda år stigit till kr. 1.160.362.

Under de närmast följande åren inföll en uppåtgående konjunktur, under vilken järnvägens trafik och nettobehållning ökades, så att förbindelserna beträffande 1891 års lån kunde fullgöras. Då räntorna samtidigt föll, kunde 1898 års 4 % lån uppläggas och de äldre lånen konverteras.

På grund av den låga räntan för det nya lånet och den omständigheten, att amortering å största delen (35.000.000 kr.) av det nya lånet

## EKONOMI

ej skulle påbörjas förr än 1913, blev ställningen så lättad, att av 1899 års vinst — således 20 år efter det järnvägen i sin helhet öppnats — 4 % å aktiekapitalet kunde utdelas till aktieägarna. Av vinsten för 1898 gjordes lagstadgad avsättning till reservfond med kr. 31.020.

Nettobehållningarna hava sedermera — ända fram till de sista åren — medgivit såväl utdelning som avsättningar till olika fonder och avskrivningar. Till fonderna avsattes icke något belopp för åren 1921 och 1922.

Utdelningen utgjorde för åren 1899—1909 4 %, 1910—11 4 ½ %, 1912 5 %, 1913—20 6 % samt 1921—22 5 %.

Till reservfonden har sammanlagt avsatts 3.000.000 kr. Så länge aktiekapitalet ej överstiger 30 millioner kronor, kräver denna fond ej ökning, och har avsättning till densamma därför ej skett sedan 1914.

Under åren 1912—17 avsatte bolaget sammanlagt 4.000.000 kr. till en förnyelsefond.

Då bolaget för alla stationer, som ej äro föreningsstationer, samt för å linjen befintlig rullande materiell självt övertagit brandrisken, har under åren 1881—1917 medel avsatts till en brandskadefond. Då fonden sistnämnda år uppgått till 600.000 kr., har avsättning till densamma ej vidare skett.

Till främjande av turisttrafiken avsattes 1917 en fond å 300.000 kr. Av densamma har använts 54.190 kr., så att den numera utgör 245.810 kr.

Sedan B. J. pensionskassa, med garanti för viss förräntning, huvudsakligen under kristiden uppfört en del erforderliga bostadsbyggnader, har bolaget med pensionskassan kontraherat om inlösen av desamma inom viss tid och för erforderlig nedskrivning av den höga byggnadskostnaden påbörjat avsättning till en för ändamålet behöflig fond, som f. n. utgör 36.854,31 kr.

Av till bolagsstämmans disposition stående medel avsattes till "reserverade medel" under åren 1904—08, 1912 samt 1918—20 sammanlagt 6.286.600 kr., vilka 1920 års bolagsstämma beslöt överföra till aktiekapitalet genom utlämnande för tre gamla aktier av en ny gratisaktie. Av 1920 års vinst avsattes till reserverade medel 1.500.000 kr.

Under 1800-talet kunde avskrivning ej göras å rullande materiellen och ej heller i vanlig mening å järnvägsanläggningen.

Vad den sistnämnda beträffar, företogs såväl upp- som avskrivningar till sammanlagda belopp av beträffande de förra c:a 10.257.000 och beträffande de senare c:a 6.975.000 kr.

Huvudposten bland uppskrivningarna utgjordes av ett belopp, motsvarande 1891 års obligationslån, 8.288.300 kr., varmed järnvägens värde ansågs bära höjas. Största delen av avskrivningarna utgjordes av under åren uppkomna bokförda vinster. I verkligheten voro dessa såsom er-

## BOLAGETS STÄLLNING

forderliga i rörelsen icke disponibla men användes till avskrivning å järnvägens värde.

I det hela resulterade dessa upp- och avskrivningar i en uppskrivning av c:a 3.282.000 kr.

Beträffande avskrivning å en järnvägsanläggning torde man tidigare hava ansett, att sådan ej behövde göras, då banan genom underhållet hölls i det skick, att dess värde ur förräntningssynpunkt icke minskades. Denna uppfattning har med tiden ändrats. Järnvägarnas utveckling har krävt betydande moderniseringar, varmed följt slopandet av en del äldre byggnader, broöverbyggnader, bangårdsmaskinerier, signal- och säkerhetsanläggningar, räler samt växlar med tillbehör. Avskrivning å dessa anläggningar anser man därför numera böra ske. Däremot har man ansett, att själva banunderbyggnaden ej minskas i värde.

I enlighet härmed påbörjade bolaget 1918 avskrivning å ovan angivna delar av anläggningen och har t. o. m. 1922 avskrivit kr. 2.256.434, en i förhållande till anläggningskostnaden ganska obetydlig summa. Såsom avskrivning å anläggningen kan dock även räknas den ovan nämnda förnyelsefonden.

Någon tvekan angående behövligheten av avskrivningar å rullande materiellen har icke förefunnits. Men först år 1903 hade järnvägens ställning så mycket förbättrats, att man kunde börja med en visserligen blygsam men dock till 2 % uppgående avskrivning.

Sedermera har avskrivning skett varje år utom 1909. Under kristiden ökades avskrivningsprocenten avsevärt på grund av den stora förslitning, materiellen då var utsatt för.

Sammanlagt har å rullande materiellen avskrivits kr. 8.387.624, motsvarande nära hälften av anskaffningskostnaden. Med hänsyn till att en icke obetydlig del av den rullande materiellen numera är föråldrad och slopningsmässig, är denna avskrivning att anse som fullt erforderlig.

Å inventarierna har avskrivning icke gjorts, men kostnaden för utrangerade inventarier gottgöres förrådet av trafikmedel, i mån som utrangering sker.

Avskrivning å bolagets aktieinnehav i främmande banor har verkställts beträffande dels Lindfors—Bosjön och Trafikaktiebolaget Bosjöbanan med sammanlagt 54.999 kr., dels Stockholm—Västerås—Bergslagens, Kil—Fryksdalens och Lödöse—Lilla Edets järnvägar, vilkas aktier 1922 nedskrivits till 10 % under pari.

Utom de nämnda avskrivningarna hava en del avskrivningar av fordringar, som blivit värdelösa, samt av kostnader för järnvägsundersökningar blivit gjorda.



# EKONOMI

Ställningens förändring från år 1900 till år 1922 framgår av nedanstående sammandrag av tillgångar och skulder.

| 31.12 1900 |    |                                   | 31.12 1922 |    |
|------------|----|-----------------------------------|------------|----|
|            |    | Tillgångar:                       |            |    |
| 49,920.127 | 15 | Järnvägen .....                   | 63,119.408 | 99 |
| 6,726.182  | 55 | Rullande materiellen.....         | 8,957.453  | 35 |
| 1,296.312  | 29 | Inventarier och förråd .....      | 4,312.639  | 37 |
| 16.000     | —  | Egendomar och jorområden.....     | 1,486.916  | 79 |
| 346.800    | —  | Aktier i främmande bolag .....    | 11,039.317 | 28 |
| 339.907    | 78 | I bank och kassa .....            | 1,091.788  | 51 |
| 283.979    | 11 | Div. fordringar och tillgångar .. | 972.462    | 02 |
| 58,929.308 | 88 |                                   | 90,979.986 | 31 |
|            |    | Skulder:                          |            |    |
| 15,716.800 | —  | Aktiekapitalet .....              | 25,146.800 | —  |
| 4,116.384  | 93 | Statslån .....                    | 1,452.565  | 19 |
| 37,935.600 | —  | Obligationsskuld .....            | 50,522.865 | 17 |
| 102.430    | —  | Reservfonden .....                | 3,000.000  | —  |
| 41.651     | 65 | Övriga fonder.....                | 6,382.664  | 31 |
| —          | —  | Gäffe—Dala järnväg.....           | 1,899.916  | 33 |
| —          | —  | Avsättning till skatter .....     | 533.380    | 68 |
| 75.493     | 20 | Div. skulder .....                | 125.125    | 15 |
| 940.949    | 10 | Vinst- och förlustkonto.....      | 1,917.169  | 48 |
| 58,929.308 | 88 |                                   | 90,979.986 | 31 |