

## Nr 47.

Ankom till riksdagens kansli den 14 maj 1917 kl. 3 e. m.

*Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående sättet för likviderande av förfallen skuld å statslån till Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag.*

I en till riksdagen avlåten, till bankoutskottet hänvisad proposition, nr 157, har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att

*ej mindre* medgiva, att de den 31 december 1917 förfallna annuitets- och räntebelopp, 1,065,515 kronor 2 öre, å det Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag den 6 november 1891 beviljade statslån å 1,800,000 kronor må, räknat från och med år 1918, kapitaliseras såsom särskilt lån till bolaget, till säkerhet för vilket lån skall lämnas inteckning i bolagets järnväg med förmånsrätt näst efter den inteckning i samma järnväg, som för närvarande ligger såsom säkerhet för bolagets förstnämnda lån,

*än även* föreskriva, att för lånets erhållande skola gälla följande bestämmelser, nämligen:

att annuiteten beräknas till 53,000 kronor, av vilken annuitet först gottgöres ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör avbetalning därå;

att nämnda annuitet skall till riksgäldskontoret inbetalas första gången den 31 december 1918 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånet blivit till fullo betalt;

att emellertid bolaget må vara berättigat att när som helst, om det så önskar, öka amorteringen å lånet eller helt och hållet inbetala det-samma; samt

att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlägges, bolaget skall därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt.

Till stöd för ifrågavarande framställning åberopas utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för den 4 april 1917, däri föredragande departementschefen anförte följande:

»Den 22 maj 1891 har Kungl. Maj:t beviljat koncession å järnväg av 1,435 meters spårvidd från Nyby bruk över Eskilstuna till Södertälje station å statens järnväg med bibanor till Åkers styckebruk, Strängnäs, Mariefred och Igelstaviken vid Östersjön. Sedan denna koncession jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överlåtits å Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag, har Kungl. Maj:t den 26 maj 1899 beviljat bolaget rättighet att utvidga nämnda järnväg med anläggning av ett järnvägsspår från Nyby bruk till Mälarens strand. Vidare har Kungl. Maj:t genom resolution den 24 november 1916 fastställt sådan ändring i den för järnvägen gällande plan, att dess ändpunkt i Södertälje skall vara Nässets station å statens järnvägar från och med den dag, då samma station varder öppnad för trafik, i samband varmed Kungl. Maj:t godkänt en mellan järnvägsstyrelsen och Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag den 20 och den 23 december 1915 upprättad överenskommelse angående bolagets järnvägs anslutning till statens järnvägar vid nämnda station, under förklaring dock att det belopp, som bolaget enligt samma överenskommelse hade att erlægga såsom bidrag till den gemensamma stationsanläggningen vid Näset, skulle utgöra 169,450 kronor.

För anläggande av järnvägen Nyby bruk—Södertälje med bibanor, varför kostnaden enligt fastställd kostnadsberäkning upptagits till 3,600,000 kronor, har Kungl. Maj:t genom resolution den 6 november 1891 beviljat nämnda bolag ett lån å 1,800,000 kronor att utgå av de medel, till belopp av 5,000,000 kronor, som 1891 års riksdag ställt till Kungl. Maj:ts förfogande till låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar.

För tillgodonjutande av detta lån stadgades, bland andra, följande villkor:

Annuiteten för lånets återbetalande beräknades till fem procent å ursprungliga försträkningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå. Anstånd med räntans erläggande medgavs för tre år från lyftningsdagen, dock icke utöver ett år från den dag, eller den 1 oktober 1895, då järnvägen enligt den meddelade koncessionen senast skulle vara färdig och för trafik öppnad; och skulle beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd sålunda medgivits, inbetalas till staten, sedan genom de stadgade annuitetslikviderna all övrig ränta, med vilken anstånd icke beviljats, blivit gulden och kapitalet gottgjort, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande skulle fortfara så länge, till dess även beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd medgivits, blivit till staten inbetalt. Kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 1 oktober 1898 och i samband därmed

gottgörelse ske av dessförinnan upplupen obetald ränta, för så vitt uppskov med densamma erläggande icke beviljats, och skulle annuiteten sedermera erläggas samma dag varje år, till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blivit till fulla gulden. Därest till betalning förfallett belopp icke blivit i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda sex procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning, och skulle staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla in-teckning i järnvägen med för-månsrätt framför varje annan fordran.

Nämnda lån utbetalades i sin helhet till bolaget under åren 1892—1896 mot avlämnande av föreskriven säkerhet, vilken innehaves av riksgäldskontoret.

Sedermera har 1897 års riksdag medgivit, att den ränta, som enligt gällande föreskrifter bör till riksgäldskontoret erläggas å uteblivna inbetalningsbelopp för lån till understödjande av enskilda järnvägsanläggningar, från och med år 1898 skall å alla dylika lån beräknas efter fem procent.

Järnvägsbolaget har till och med år 1899 riktigt verkställt de ränte- och amorteringslikvider, som enligt förenämnda lånevillkor ålegat bolaget. För åren 1900 till och med år 1916 har bolaget emellertid endast delvis varit i stånd att fullgöra sin betalningsskyldighet för lånet.

Uti en till Kungl. Maj:t ingiven, den 7 februari 1917 dagtecknad skrift har nu styrelsen för Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag gjort framställning om att bolagets den 31 december 1917 förfallna låneskuld till statsverket måtte få kapitaliseras såsom särskilt amorteringslån.

Till stöd för denna framställning har styrelsen anfört följande:

»Vid tiden, då ifrågavarande statslån beviljades, beräknades anläggningskostnaderna för järnvägen till 3,600,000 kronor, men uppgingo de då banan år 1895 öppnades för allmän trafik till 3,798,864 kronor 1 öre. Banan var vid sistnämnda tidpunkt ej i det skick, att trafiken nöjaktigt kunde tillgodoses, varför dels av denna orsak dels ock på grund av den ständigt ökade trafiken utbyggnader i alla avseenden måst under årens lopp företagas, så att anläggningskostnaden den 1 januari 1916 uppgick till 5,075,853 kronor 87 öre. Härtill kommer, att bolaget måste för banans inledande till Södertälje nya station å Näset till staten som ersättning under år 1917 utbetala 169,450 kronor samt därjämte bekosta flyttning av ett lokstall från nuvarande Södertälje station till Södertälje uthamn, vilken utgift jämte kostnaden för åtskilliga andra anordningar å sistnämnda plats kan beräknas till cirka 60,000 kronor. Då därjämte en del andra till 48,000 kronor

Framställning  
av Norra  
Söderman-  
lands järn-  
vägsaktie-  
bolag.

beräknade utbyggnader av järnvägen under år 1916 måste utföras, skulle järnvägens anläggningssumma då uppgå till i runt tal 5,353,000 kronor.

Bolaget har erhållit ett statslån å 1,800,000 kronor, som dock med obetalta räntor och amorteringar den 1 januari 1916 uppgick till 2,679,818 kronor 41 öre. Under år 1917, då bolaget, enligt vad ovan nämnts, kommer att till statsverket få utbetala 169,450 kronor för järnvägens inledande till den nya statsbanan å Näset, kan bolaget helt säkert icke göra någon som helst inbetalning å lånet, vadan bolagets hela skuld till staten den 31 december 1917 kan beräknas till cirka 2,784,000 kronor, därav 1,702,000 kronor på gamla lånet och återstoden cirka 1,082,000 kronor oguldna amorteringar och räntor. För övrigt har bolaget inga skulder utom vid något tillfälle någon mindre summa på löpande räkning.

Då det uppenbarligen icke är för bolaget möjligt att inom rimlig tid, även om så skulle påyrkas, till statsverket inbetala så avsevärda till betalning förfallna belopp, som det här är fråga om, synes det styrelsen vara för såväl statsverket som bolaget högst önskvärt, att en reglering av dessa mellanhavanden komme till stånd, och skulle detta enligt styrelsens förmenande lämpligast kunna ske på det sätt, att bolagets svävande skuld till statsverket vid 1917 års utgång omlades till ett amorteringslån på så sätt, att årligen å detsamma erlades 5 procent annuiteter, därav  $4\frac{1}{2}$  procent beräknades som ränta och överskjutande  $\frac{1}{2}$  procent utgjorde amortering på lånet.

Som säkerhet för det nya lånet är styrelsen villig lämna inteckning i bolagets järnväg, vilken inteckning ej kommer att ligga nämnvärt över halva anläggningkostnaden för järnvägen, då nämligen inteckningarnas sammanlagda belopp bleve cirka 2,784,000 kronor, medan hela anläggningkostnaden för järnvägen utgjorde 5,353,000 kronor.

Styrelsen huser de bästa förhoppningar om bolagets förmåga att för framtiden kunna fullgöra annuiteterna å både det gamla och det ifrågasatta nya lånet, och grundar styrelsen dessa förhoppningar dels därpå, att några vidlyftiga utvidgningar numera ej torde erfordras med undantag för eventuellt anskaffande av några motorvagnar, då dessa blivit bättre utexperimenterade, dels därpå, att järnvägstrafiken väsentligt och stadigt ökats, dels ock därpå, att styrelsen av Kungl. Maj:t erhållit tillstånd att höja den ordinarie taxan med belopp, som torde inbringa järnvägen en ökad inkomst av 50,000 å 60,000 kronor per år.»

På grund av det anförda har styrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte till riksdagen framlägga proposition därom, att de den 31 december 1917 förfallna amorterings- och räntebelopp, omkring 1,082,000 kronor, å det bolaget beviljade statslånet finge, räknat från och med 1918, kapitaliseras såsom särskilt lån till bolaget, till säkerhet för vilket lån skulle lämnas inteckning i bolagets järnväg å samma belopp, under villkor i övrigt, att annuiteten skulle beräknas till 5 procent å lånet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter  $4\frac{1}{2}$  procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå, att emellertid bolaget skulle vara berättigat att när som helst, om det så önskade, öka amorteringen å lånet eller helt och hållet inbetala detsamma, samt att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlades, bolaget skulle

därå gälda 5 procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behö-  
rigen inbetalt.

Innan jag härefter övergår till en redogörelse för i ärendet avgivna  
yttranden, tillåter jag mig, till belysande av bolagets ekonomiska ställning,  
återgiva en vid styrelsens skrivelse fogad och sedermera kompletterad  
tablå över bolagets trafikinkomster och utgifter samt ställning åren 1895  
—1916.

Till följd av remiss har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 3  
mars 1917 avgivit utlåtande över förevarande framställning.

Väg- och  
vattenbygg-  
nadsstyrelsen.

Styrelsen har därvid anfört, bland annat, följande:

»Av förenämnda tablå framgår, att bolaget den 31 december 1916 häftade i  
en låneskuld till staten, som, medräknat det oguldna länebeloppet, på grund av  
obetalda räntor och amorteringar å detsamma uppgick till ett totalbelopp av  
2,668,572 kronor 85 öre. Då bolaget för år 1916 avsett att, på sätt av samma tablå  
framgår, till statsverket inbetala 125,000 kronor, men däremot under år 1917 på  
grund av den bolaget åliggande utbetalningen till statsverket för anslutning till  
Nässets station med mera ej torde kunna göra någon som helst avbetalning,  
kommer bolagets skuld till statsverket den 31 december 1917 att uppgå till sam-  
manlagt omkring 2,700,000 kronor, därav i runt tal 1,650,000 kronor kapitalskuld  
å statslånet och återstoden 1,050,000 kronor oguldna räntor och annuiteter å  
detsamma, och är det sistnämnda svävande skuld till statsverket, som bolaget  
nu vill få överfört till ett fast amorteringslån.

Vid bedömande av de faktorer, som åstadkommit, att bolaget, trots att  
dess järnväg genomlöper en gammal väl odlad bygd, med goda förutsättningar  
för en lönande trafik, likvisst ej kunnat tillfredsställande fullgöra sina förbindel-  
ser till statsverket, må erinras om följande.

Statslånet å 1,800,000 kronor beräknades efter en antagen byggnadskostnad  
av 3,600,000 kronor, vilken siffra emellertid avsevärt överskreds, så att kostnaden  
för banbyggnaden vid dess öppnande för trafik år 1895 uppgick till 3,798,864 kro-  
nor 1 öre, eller omkring 200,000 kronor mera än vad som beräknats. Härtill kom-  
mer, att banan, ehuru byggd efter godkända planer, vid dess tagande i bruk ej  
var färdigställd i det skick, att densamma kunde utan avsevärda kompletterings-  
och nybyggnadsarbeten upptaga den å järnvägen uppstående, i början oberäknat  
stora trafiken, varigenom allt orsakats, att statslånet i verkligheten blivit för  
knappt tilltaget och avsevärt underskridit hälften av den för banans åstadkom-  
mande i trafikdugligt skick behövlige byggnadskostnaden.

Styrelsen vill till belysande av frågan, huru sådant förhållande kunnat upp-  
stå, erinra, att banan byggdes före den tidpunkt, då Kungl. Maj:t, på grund av  
upprepade skedda överskridanden av kostnadsförslagen för med statslånet under-  
stödda järnvägar, åt styrelsen uppdrog, att dels utföra kontrollgranskning av  
banan å marken före statslåns beviljande, dels å banan under dess byggnad ut-  
öva den teknisk-ekonomiska kontroll, som numera städse förutsättes för tillgod-  
njutande av statslån, och vilken kontrollis nytta tydligt framträtt däruti, att över-  
skridande av kostnaderna, på sätt förut ägde rum, numera ej förekommer.

År.	Trafik- inkomst.		Trafik- kostnad.		Upp- debiterade räntor.		Avsättning till under- hållsfond.		Nyanlägg- ningar och anskaff- ningar.		Betalda skulder.	
											Statslånet.	Andra lån.
1895 .....	74,390	24	72,272	78	74,190	80	—	—	—	—	—	160,000
1896 .....	289,344	02	174,906	87	86,134	67	2,117	46	182,607	80	23,225	—
1897 .....	347,721	42	217,089	01	86,251	89	72,683	—	39,321	26	80,858	—
1898 .....	403,684	94	238,938	75	86,032	15	78,714	04	47,510	37	90,000	—
1899 .....	444,944	79	296,190	21	90,606	78	58,147	80	183,802	88	90,000	—
1900 .....	451,544	91	360,814	20	100,422	39	* 9,691	68	98,181	88	—	—
1901 .....	408,654	65	328,885	43	101,956	03	* 22,186	81	7,799	34	6,750	—
1902 .....	430,288	40	333,311	41	99,691	82	* 2,714	83	10,537	74	90,000	—
1903 .....	422,283	03	351,463	34	101,930	81	* 31,111	12	4,423	41	—	—
1904 .....	472,581	47	356,979	58	104,251	46	11,350	43	123,806	15	90,000	—
1905 .....	507,678	20	367,965	47	109,215	84	30,496	89	56,167	04	80,000	—
1906 .....	570,342	14	401,659	78	109,878	56	58,803	80	27,234	55	—	50,000
1907 .....	650,697	72	457,144	89	107,477	18	86,075	65	55,864	13	—	100,000
1908 .....	666,341	94	506,745	52	107,335	48	52,260	94	104,011	40	35,000	50,000
1909 .....	658,277	26	479,902	04	109,127	97	69,247	25	58,279	24	50,000	—
1910 .....	650,330	46	511,671	51	111,000	55	27,658	40	36,844	72	110,000	—
1911 .....	655,189	—	524,699	91	109,774	20	20,714	89	68,124	22	50,000	—
1912 .....	684,716	84	562,511	43	112,361	93	9,843	48	48,576	70	50,000	—
1913 .....	756,412	20	577,476	87	113,241	61	65,693	69	50,239	56	120,000	—
1914 .....	731,443	28	593,435	72	114,637	86	23,369	70	57,710	16	100,000	—
1915 .....	910,302	49	705,113	60	114,664	64	90,524	25	15,947	31	125,000	—
1916 .....	1,199,376	02	970,885	94	113,686	14	114,803	94	54,414	69	125,000	—

Då nu emellertid är fallet, att bolaget på grund av dels ovan beskrivna omständigheter, dels andra medverkande orsaker kommit uti det ovan skildrade läget beträffande sitt erhållna statslån och, på sätt framhållits, föga utsikt torde finnas för bolaget att genom direkta inbetalningar till statsverket kunna avlyfta den skuldbörda, som nu trycker detsamma, synes den enda lämpliga och för såväl det enskilda som det allmänna antagliga utvägen vara att genom en fondering på föreslaget sätt av den svävande skulden sätta bolaget i stånd att på en längre, bestämd amorteringsperiod jämnt fördela inbetalningen av dess svävande skulder.

Bolaget har i detta avseende föreslagit ett amorteringslån å de den 31 december 1917 upplupna räntor och annuiteter å, som ovan visats, sammanlagt omkring 1,050,000 kronor, att betalas enligt samma grunder, som gälla beträffande statslånet, dock med den avvikelser i fråga om ränta å oguldet, till betalning för-

Skuld den 31 december.		Värde å järnvägsanläggningen med rullande materiel.		A n m ä r k n i n g a r.	
Statslånet.	Andra lån.				
1,930,814	50 150,000	—	3,798,864	01	Banan trafikerades 3 månader.
2,003,905	50 206,050	02	3,981,471	81	
2,004,047	50 207,333	36	4,020,793	07	
1,994,947	37 207,333	36	4,068,303	44	
1,985,437	74 201,000	—	4,252,106	32	
2,066,612	68 201,166	67	4,350,288	20	
2,145,090	42 200,000	—	4,358,087	54	* Återfört från underhållsfonden för att betäcka uppkommen förlust.
2,143,321	79 200,000	—	4,368,625	28	
2,232,431	37 200,000	—	4,373,048	69	
2,234,028	— 200,000	—	4,496,854	84	
2,246,695	68 200,000	—	4,553,021	88	
2,341,262	70 150,000	—	4,580,256	43	
2,439,747	36 50,000	—	4,636,120	56	
2,507,123	46 —	—	4,740,131	96	
2,563,172	82 —	—	4,798,411	20	
2,561,702	59 —	—	4,835,255	92	
2,620,639	29 —	—	4,903,380	14	
2,682,534	44 —	—	4,951,956	84	
2,676,409	98 —	—	5,002,196	40	
2,689,920	27 —	—	5,059,906	56	
2,679,818	41 —	—	5,075,853	87	
2,668,572	85 ** 120,155	33	5,130,268	56	** Statsbanorna å löpande räkning.

fallet belopp, att denna skulle vara 5 procent, under det att i statslånevillkoren föreskrives 6 procent, men synes det styrelsen, att härutinnan ingen avvikelse borde ske från statslånevillkoren.

Den årliga inbetalningen å detta lån skulle utgöra cirka 52,500 kronor, vilket tillsammans med den å det ursprungliga statslånet fastställda annuiteten 90,000 kronor skulle göra en total årlig inbetalning till statsverket å 142,500 kronor.

Vad beträffar den av bolaget som säkerhet härför erbjudna inteckning i bolagets järnväg å kvarstående statslånets och den svävande statsskuldens sammanlagda belopp av omkring 2,700,000 kronor, skulle densamma ej ligga nämnvärt över halva beloppet av järnvägens anläggningskostnad, uppgående enligt förenämnda tablå till 5,130,268 kronor 56 öre.

Ehuru denna säkerhet ej kan anses fullt tillfredsställande, torde den dock under förhandenvarande omständigheter kunna godtagas.

Vad slutligen beträffar den summa av 169,450 kronor, som bolaget enligt Kungl. Maj:ts nådiga resolution den 24 november 1916 angående järnvägens anslutning till statens järnvägar vid Näsets station skall erlägga, är i samma resolution bestämt, att denna summa skall inbetalas till byggnadskommissionen för dubbelspåret Rönninge—Ström sålunda, att 111,820 kronor erläggas den 1 mars 1917, 35,000 kronor den 1 december 1917 och 22,630 kronor den dag, då Näsets station öppnas för trafik, och har, enligt vad styrelsen erfarit, järnvägsbolaget den 28 februari 1917 fullgjort den stadgade första avbetalningen å 111,820 kronor, vadan i detta avseende inga särskilda villkor synas böra föreskrivas.

I fråga slutligen om bolagets möjligheter att kunna till statsverket årligen inbetala den sålunda till sammanlagt 142,500 kronor uppgående annuiteten å det gamla och det ifrågasatta nya statslånet, får styrelsen i underdånighet anföra följande.

Av handlingarna i ärendet inhämtas, att driftöverskottet de fyra sista åren, 1913—1916, i tidsföljd varit, i avrundade siffror, 178,900, 138,000, 205,200 och 228,500 kronor, att bolaget åren 1913—1915 till statsverket inbetalt 120,000, 100,000 och 125,000 och för år 1916 avsett en inbetalning av 125,000 kronor, samt att bolaget i följd av den nu av Kungl. Maj:t godkända taxeförhöjningen väntar en merinkomst av 50,000 å 60,000 kronor, vadan goda utsikter synas styrelsen förefinnas, att bolaget, utan eftergifter i fråga om underhåll och nödvändiga nybyggnader, skall kunna fullgöra sina förbindelser till statsverket.

Det synes så mycket skiljigare att hysa denna uppfattning, som dels bolagets bana numera, i stort sett, är i skick, att större nybyggnader eller nyanskaffningar ej torde under närmare tid behöva ifrågakomma, dels inkomsterna av trafiken hittills visat en, i stort sett, jämnt stigande tendens, och all anledning finnes att antaga, att så även i framtiden skall bliva förhållandet.»

Fullmäktige i  
riksgäldskontoret.

Sedan fullmäktige i riksgäldskontoret lämnats tillfälle att yttra sig i ärendet, hava fullmäktige inkommit med sådant yttrande den 22 mars 1917 och därvid anfört följande:

»Bolaget har till och med år 1899 riktigt verkställt de ränte- och amorteringslikvider å ifrågavarande lån, som ålegat bolaget. För åren 1900 till och med 1916 har bolaget emellertid endast delvis varit i stånd att fullgöra sin betalningsskyldighet för lånet. De annuiteter, vilka under nämnda period av 17 år förfallit till betalning, uppgå sammanlagt till 1,530,000 kronor, medan däremot de belopp, som under samma tid inbetalts å dessa annuiteter, tillsammans utgöra endast 622,098 kronor 21 öre. Därjämte har dock bolaget under sagda period likviderat debiterade överräntor med 409,651 kronor 79 öre. Under förutsättning, att bolaget ej under år 1917 verkställer någon inbetalning å sitt statslån, kommer bolagets skuld till riksgäldskontoret att den 31 december 1917 uppgå till 2,784,078 kronor 62 öre, fördelad på nedanstående sätt:

*förfallna belopp:*

kapital .....	kronor	263,937: 84	
ränta .....	»	733,963: 95	
överränta .....	»	67,613: 23	
			kronor 1,065,515: 02



## icke förfallna belopp:

kapital .....	kronor 1,517,657: 16	
ränta .....	» 16,883: 94	
anståndsrenta .....	» 184,022: 50	kronor 1,718,563: 60
		<hr/> Summa kronor 2,784,078: 62

Den av bolaget nu gjorda framställningen anse sig fullmäktige kunna i huvudsak tillstyrka; och vilja fullmäktige i avseende härå erinra om, att riksdagen förut medgivit liknande kapitalisering av förfallen skuld å järnvägslånen beträffande lånen till Östra Blekinge och Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag. Det bör dock framhållas, att en viss skiljaktighet förefinnes mellan den in-teckningssäkerhet, som riksgäldskontoret erhöi vid regleringen av nämnda två bolags förfallna skuld, och den, som nu erbjudes av Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag. Till säkerhet för Östra Blekinge järnvägsaktiebolags nya lån erhöi riksgäldskontoret nämligen in-teckning i en annan järnvägssträcka än den, för vars anläggning det ursprungliga statslånet beviljats, och vid kapitaliseringen av Östra Centralbanans järnvägsaktiebolags förfallna skuld avlämnades av detta bolag hypotek, bestående i nya in-teckningar dels i den järnväg (Linköping—Vimmerby), för vars anläggande bolaget erhöi det äldre statslånet, dels ock i en annan bandel (Vimmerby—Hultsfred). Däremot skulle riksgäldskontoret enligt det föreliggande förslaget erhålla ytterligare realsäkerhet endast i den järnväg, som redan är in-tecknad för statens fordran hos Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag. Detta förhållande bör emellertid, enligt fullmäktiges mening, ej utgöra hinder mot bifall till bolagets nu gjorda framställning. Säsom av den i ärendet förebrogta utredningen framgår, är trafiken å Norra Södermanlands järnväg stadd i en alltjämt fortgående tillväxt, och järnvägens värde torde därmed också komma att år för år stiga. Då tillika en ej ringa inkomstökning kommer att tillföras bolaget genom den av Kungl. Maj:t nyligen medgivna höjningen av avgiftstaxan, synes — säsom ock av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållits — utsikt förefinnas för bolaget att kunna ordentligt fullgöra annuitetslikviderna å såväl det äldre som det ifrågasatta nya statslånet.

Vad angår de av Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag föreslagna villkoren för förräntande och återbetalning av det nya lånet, anse fullmäktige sig böra erinra om, att överräntan å den del av skulden, som utgöres av förfallet kapital och förfallen ränta och vilken, enligt ovanstående sammanställning, skulle vid innevarande års slut uppgå till sammanlagt 997,901 kronor 79 öre, för närvarande beräknas efter 5 procent, under det att däremot, sedan nämnda belopp jämte upplupen överränta kapitaliserats till ett nytt lån, räntan därå skulle utgå allenast efter 4 1/2 procent. Denna räntenedsättning kommer sålunda att för staten medföra en direkt förlust, som för år 1918 uppgår till omkring 5,000 kronor men sedermera minskas allt efter som avbetalningar verkställas å det nya lånet. Då emellertid de två förut omförmälda järnvägsaktiebolagen förut erhöi samma förmån i avseende å räntebereäkningen, som nu begäres av Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag, anse fullmäktige, att nämnda omständighet ej heller bör föranleda avslag å sistnämnda bolags framställning.

Slutligen vilja fullmäktige föreslå, att, då Norra Södermanlands järnvägsaktiebolags förfallna skuld, säsom förut meddelats, kommer att vid slutet av år

1917 uppgå till 1,065,515 kronor 2 öre eller sålunda till ett något lägre belopp än det i bolagets ansökan uppgivna, den årliga annuiteten å det nya lånet måtte bestämmas till 53,000 kronor, motsvarande 5 procent å ett kapitalbelopp av 1,060,000 kronor; och bör denna annuitet till riksgäldskontoret inbetalas första gången den 31 december 1918 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånet blivit till fullo betalt. Under förutsättning att annuiteten på detta sätt regelbundet erlägges, kommer lånet att bliva slutamorterat inom en tid av 53 år. Bolaget bör likväl, såsom i ansökningen föreslagits, vara berättigat att när som helst öka amorteringen å lånet eller helt och hållet inbetala detsamma. Därest till betalning förfallet belopp icke på föreskriven tid erlägges, torde räntan därå, i likhet med vad som gäller beträffande det äldre statslånet, bestämmas att utgå efter 5 procent.»

Departements-  
chefen.

Under förutsättning, att någon inbetalning å ifrågavarande lån icke under innevarande år äger rum, kommer, enligt vad fullmäktige i riksgäldskontoret i sin skrivelse meddelat, bolagets förfallna skuld å statslånet att den 31 december 1917 uppgå till 1,065,515 kronor 2 öre.

Ett ordnande av likvideringen av denna skuld i överensstämmelse med vad bolaget i sin ansökning hemställt skulle för statsverket medföra en ränteförlust, som för år 1918 av fullmäktige uppskattats till omkring 5,000 kronor, men vilken sedermera minskas i den mån avbetalningar verkställas å det nya lånet. Då riksdagen emellertid förut medgivit kapitalisering av förfallen skuld å järnvägslån på huvudsakligen samma villkor, som nu ifrågasätts, finner jag, i likhet med fullmäktige, nämnda omständighet icke böra hindra bifall till förevarande framställning.

Vad angår den av bolaget bjudna säkerheten för det nya lånet, synes denna kunna godtagas.

Då den ifrågasatta regleringen av bolagets skuld å förevarande lån synes vara till gagn såväl för det allmänna som för bolaget, finner jag mig därför böra tillstyrka vad fullmäktige i förevarande hänseende föreslagit.»

Utskottet, som icke funnit något att erinra mot bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning, hemställer,

att Kungl. Maj:ts ifrågavarande proposition nr 157 må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 14 maj 1917.

På bankoutskottets vägnar:

ERNST HEDENSTIERNA.

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit:  
av första kammaren: herrar *Hedenstierna, Neiglick*, friherre *Langenskiöld, Ekman, Wickman, Boberg, Jönsson* och *Holm* samt  
av andra kammaren: herrar *Kristensson, Vahlquist, Berg* i Munkfors, *Molin* i Södertälje, *Söderberg* i Hobbarn, *Carlson* i Herrljunga, *Lindvall* och *Jonsson* i Gumboda.

---