

N:o 49.

Ank. till Riksd. kansli den 24 april 1896, kl. 5 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckta förslag dels om ändring i gällande bestämmelser rörande de vissa enskilda jernvägsaktiebolag beviljade statslån, dels om anvisande af medel för understödjande medelst lån af enskilda jernvägsanläggningar.

(R. A.)

I.

I en inom Första Kammaren väckt, till statsutskottet remitterad motion (n:o 38) har herr *Th. Nyström* föreslagit,

att Riksdagen måtte medgifva, att de enskilda jernvägsaktiebolag, hvilka erhållit lån ur de af 1871, 1876, 1881, 1886 och 1891 årens Riksdagar beviljade anslag till låneunderstöd för enskilda jernvägar finge, om de före utgången af innevarande år derom hos fullmäktige i riksgäldskontoret gjorde anmälan, antingen återbetala sin skuld till riksgäldskontoret på sådant sätt, att annuiteten, utan rubbning af öfriga för lånet gällande bestämmelser, för tiden från och med nästkommande år beräknades till fyra och en half procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först godtgjordes ränta efter fyra för hundra å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgjorde afbetalning derå, eller, om de sådant önskade, medgäfvos rätt att under loppet af innevarande eller nästkommande år efter sex månaders föregången uppsägelse till riksgäldskontoret inbetala hela återstoden af ifrågavarande lån.

Vid motiveringen af denna framställning har motionären till en början erinrat derom, att redan vid sistlidne års riksdag förelågo fram-

ställningar i enahanda syfte, samt att statsutskottet då, i utlåtande n:o 57, såsom skäl för afslag å samma framställningar anförde, bland annat, att inverkan af 1880 års låns konvertering å den effektiva räntan för detta lån och således afven å statsskulden i dess helhet ännu icke vore utredd, hvilket förhållande egde så mycket större betydelse, som nämnda lån utgjorde mer än en tredjedel af statens skuld och att, då frågan om nedsättning af räntan å de äldre jernvägslånen lämpligen torde kunna till behandling företagas i sammanhang med den år 1896 uppstående frågan om beviljande af ny fond för låneunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar och om den ränta, staten dervid borde betinga sig för nya jernvägslån, vid hvilket tillfälle nyssberörda lånekonverterings verkan vore känd. Motionären har derefter andragit, att då vid den annuitetsnedsättning å lån till enskilda jernvägar, som gjordes år 1886, den effektiva medelräntan å statsskulden i dess helhet uträknades till 4,348 procent, men sedan dess fallit till cirka 4 procent, och då under innevarande år en beaktansvärd vinst uppstode till följd af 1880 års låns afstämpling till $3\frac{1}{2}$ procent ränta, syntes nedsättning af räntan å de äldre jernvägslånen nu lämpligen kunna tagas under ompröfning, och detta med så mycket större skäl, som den ränta, staten sjelf hade att utbetala blefve betydligt mindre, än hvad staten erhöle af jernvägsbolagen. Slutligen har motionären tillagt, att, derest för medgifvande af annuitetens nedsättande till $4\frac{1}{2}$ procent några särskilda vilkor möjligen skulle finnas nödiga, statsutskottet torde vara oförhindradt att föreslå sådana.

Om ränta och amortering har Riksdagen för nedannämnda lånefonder vid deras beviljande meddelat följande bestämmelser, nemligen:

för lån ur 1871 års anslag:

att annuiteten skulle beräknas till sex procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först skulle godtgöras ränta efter fem för hundra å oguldet kapitalbelopp, och återstoden utgöra afbetalning derå;

att räntefrihet finge beviljas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skulle vara färdig och för trafik öppnad;

att kapitalafbetalning skulle vidtaga tre år efter sistnämnda dag;

för lån ur 1876 års anslag:

att annuiteten skulle beräknas till sex procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först skulle godtgöras ränta efter

fem för hundra å oguldet kapitalbelopp, och återstoden utgöra afbetalning derå;

att räntefrihet ej finge beviljas, men anstånd med räntans erläggande medgifvas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skulle vara färdig och för trafik öppnad, skolande den sålunda uppskjutna liqviden af räntan fullgöras, genom en mot samna räntas belopp svarande utsträckning af tiden för annuitetens erläggande, så att statsverket för sin försträckning blefve till fullo godtgjort;

att kapitalafbetalning skulle vidtaga tre år efter den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skulle vara färdig och för trafik öppnad;

och för lån ur 1881, 1886 och 1891 årens anslag:

att annuiteten skulle beräknas till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först skulle godtgöras ränta efter fyra och en half för hundra å oguldet kapitalbelopp, och återstoden utgöra afbetalning derå;

att anstånd med räntans erläggande finge medgifvas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skulle vara färdig och för trafik öppnad; skolande beloppet af den ränta, med hvars erläggande anstånd sålunda medgifvits, till staten inbetalas, sedan genom de stadgade annuitetsliqviderna all öfrig ränta, med hvilken anstånd icke beviljats, blifvit gulden och kapitalet godtgjort, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande fortfores så länge, till dess äfven beloppet af den ränta, med hvars erläggande anstånd medgifvits, blifvit till staten inbetaldt; och

att kapitalafbetalning skulle vidtaga tre år efter den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skulle vara färdig och för trafik öppnad. —

I anledning af inom Riksdagen gjorda framställningar medgaf emellertid 1883 års Riksdag för de ur 1871 och 1876 års anslag utgifna lån annuitetens nedsättning till 5½ procent å ursprungliga lånebeloppet, af hvilken annuitet först skulle godtgöras 5 procent ränta å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra kapitalafbetalning derå.

Af detta medgifvande begagnade sig samtliga låntagare ur nämnda båda fonder med undantag af Krylbo—Norbergs, Upsala—Margrethill och Karlskrona—Vexjö jernvägsaktiebolag, hvilka erhållit lån ur 1871 års fond.

Vid 1886 års riksdag nedsattes derpå annuiteterna å lån ur 1871 och 1876 års anslag till 5 procent, hvaraf $4\frac{1}{2}$ procent skulle utgöra ränta och återstoden kapitalafbetalning. Såsom vilkor för åtnjutandet af denna nedsättning stadgades emellertid, att de jernvägsaktiebolag, hvilka begagnade sig deraf, skulle vara underkastade de jemkningar i erhållna koncessionsvilkor eller andra af Kongl. Maj:t för dem gifna bestämmelser, hvilka Kongl. Maj:t ur statens och det allmännas synpunkt samt för åstadkommande af närmare öfverensstämmelse med de under senare tid gifna koncessioner kunde finna skäl föreskrifva.

Sju jernvägsbolag begagnade sig af den sålunda medgifna räntenedsättningen, hvaremot de återstående tre bolagen icke begagnade sig deraf. Dessa bolag voro Krylbo—Norbergs och Upsala—Margrethill jernvägsaktiebolag, hvilka fortfarande liqvidera sina lån enligt de ursprungliga villkoren, således med en annuitet af 6 procent, deraf 5 procent ränta, samt Bergslagernas jernvägsaktiebolag, som betalar sitt ur 1871 års fond erhållna lån på det af 1883 års Riksdag medgifna sätt, eller med en annuitet af $5\frac{1}{2}$ procent, deraf 5 procent ränta.

Sedan utskottet anhållit om fullmäktiges i riksgäldskontoret yttrande öfver, bland annat, herr Nyströms ifrågavarande motion, hafva fullmäktige, med utlåtande af den 12 sistlidne mars, till utskottet öfverlemnadt några af sakkunnig person verkställda uträkningar af vissa ränteförhållanden vid statsskulden, sådan denna befans den 16 februari innevarande år med frånräknande af 1891 års 4 procent lån å 7,200,000 kronor, hvilket skall i sin helhet återbetalas den 1 nästkommande juli. Af nyssnämnda uträkningar, som utskottet fogat såsom bilaga till detta sitt utlåtande, framgår, att den effektiva räntan å 1880 års lån efter afstämplingen till $3\frac{1}{2}$ procent beräknats utgöra 3,568 procent och medelräntan å hela den fonderade statsskulden 3,682 procent.

Med afseende å motionärens hemställen yttra fullmäktige följande:

»Såsom ofvan omförmälts, betala de enskilda jernvägsbolagen med några undantag $4\frac{1}{2}$ procent ränta å sina lån, hvarvid dock är att märka, att de bolag, som fått lån ur 1871 års fond, åtnjutit tre års räntefrihet, och de bolag, som erhållit lån från 1876, 1881, 1886 och 1891 årens fonder, anstånd med erläggandet af de tre första årens ränta, till dess hela kapitalet blifvit guld. Dessa förmåner, hvilka till sitt resultat icke skilja sig mycket från hvarandra, nedsätta emellertid högst betydligt den ränta, bolagen i sjelfva verket till riksgäldskontoret betala, eller, med andra ord, den effektiva räntan å jernvägsbolagens lån uppgår ej till $4\frac{1}{2}$ procent. Att angifva en för samtliga jernvägslån gemensam siffra såsom effektiv ränta är ogörligt, emedan längden af den tid, hvarunder räntan ej betalas, utan

blott debiteras, för att vid amorteringstidens slut gäldas, är olika för hvarje särskildt bolag. Då vid sistlidna års riksdag fråga var om nedsättning af annuiteten å jernvägsbolagens lån, måste fullmäktige därför åtnöja sig med att låta uträkna den effektiva räntan för ett lån, som blifvit lyftadt i allmänt vanlig ordning. Det lån, som för detta ändamål utvaldes, har meddelats ur 1886 års fond, enligt hvars bestämmelser den förskrifna räntan utgör $4\frac{1}{2}$ procent med tre års ränteanstånd på förut omförmälda vilkor. Den effektiva räntan å detta lån uppgår endast till 4,141 procent. (Jfr bil. V till statsutskottets vid 1895 års riksdag utlåtande n:o 57.)

Om man jemför beloppet af denna procentsats med den effektiva räntan å statsskulden i dess helhet, 3,682 procent, skulle det kunna tyckas, som om staten skördade vinst å lånen till de enskilda jernvägsbolagen. Så är emellertid ingalunda fallet. Enligt fullmäktiges åsigt får man nemligen icke vid bedömandet af förevarande fråga lemna å sido, att i den förflutna tiden den effektiva räntan å t. ex. 1878 års lån angifvits under förutsättning, att detta lån skulle löpa till år 1930, men att, då samma lån numera blifvit inlöst, dess effektiva ränta väsentligt stegrats och dermed äfven den effektiva räntan å statsskulden i dess helhet varit högre, än förut beräknats, samt att till följd häraf räntan å jernvägsbolagens lån i verkligheten stått i annat förhållande till den ränta, staten haft att betala, än man på grund af gjorda uträkningar antagit. Exempel härpå kan jemväl hemtas från 1880 års lån. När den effektiva räntan å detta lån nu, efter afstämplingen till $3\frac{1}{2}$ procent, beräknas utgöra 3,568 procent i stället för förutvarande 4,216 procent, har förstnämnda siffra vunnits endast derigenom, att afstämplingen betraktats, som om ett nytt lån upptagits med en kapitalrabatt, motsvarande den för afstämplingen utbetalda provisionen af icke fullt en half procent. Men då så skett, är gifvet, att de kapitalrabattsbelopp, staten fått vidkännas vid utsläppandet af lånets olika emissioner, böra fördelas på tiden intill afstämplingen den 1 oktober 1895. Häraf följer, att den vid föregående uträkningar angifna effektiva räntan å lånet, hvilken beräknats under förutsättning att detsamma skulle löpa till år 1930, icke varit 4,216 procent, utan en icke obetydligt högre siffra, hvarigenom åter medelräntan å statsskulden för den förflutna tiden varit högre än den uträknade, efter hvilken räntan å jernväglånen rättats.

Då den effektiva räntan å statsskulden i dess helhet uppgifves för närvarande belöpa sig till 3,682 procent, har denna siffra på enahanda sätt vunnits med beräkning, att de olika statslånen skola löpa hela den tid, som ingår i de uppgjorda amorteringsplanerna, att alltså 1886 års lån skall löpa till 1961, 1894 års lån till år 1950 o. s. v. Om lånen icke löpa den antagna tiden till slut, utan dessförinnan återbetalas, komma de dock i de

fall, då de upptagits med kapitalrabatt, att bära en högre effektiv ränta än den, som uppstår, om de betalas efter ursprunglig plan, hvarvid stegringens storlek är beroende dels på kapitalrabattens belopp, dels på den tidpunkt, när betalningen eger rum. Och då det af flera skäl torde få anses icke osannolikt, att inom en ej alltför aflägsen tidrymd en stor del af statskulden skall kunna ytterligare konverteras, läser ofvan angifna siffra 3,682 procent då kunna komma att visa sig icke hafva varit den ränta, som verkligen utgått under den förflutna tid, för hvilken den beräknats, utan att den effektiva räntan varit en annan, som åtskilligt öfverskrider nyssberörda, på nu kända och antagna förutsättningar beräknade ränta.

Af de uträkningar, fullmäktige vid sistlidna års riksdag öfverlemnade till utskottet, framgick, att om annuiteten å det jernvägs-lån, som med nuvarande vilkor drager en effektiv ränta af 4,141 procent, skulle från och med år 1896 nedsatts till 4¹/₂ procent, hvaraf 4 procent ränta, lånets effektiva ränta skulle hafva kommit att utgöra 3,813 procent. Skilnaden emellan denna effektiva ränta och den nu beräknade effektiva medelräntan å statsskulden 3,682 procent, eller 0,131 procent, är så obetydlig, att en genom konvertering inträffande förkortning af återbetalningstiden för något eller några af de statslån, som upptagits med kapitalrabatt, lätt kan, hvad den närvarande tiden angår, höja den beräknade medelräntan å statsskulden med en procentsats, som mer eller mindre öfverstiger 0,131 procent.

Att de kapitalrabatter, staten fått vidkännas vid upptagandet af sina flesta lån, måste öfva stort inflytande å den ränta, jernvägsbolagen, som erhållit sina lån från riksgäldskontoret utan kapitalrabatt, böra betala, för att staten skall vara skyddad mot förlust, framgår för öfrigt af det förhållande, att omförmälda kapitalrabatter uppgå till ett högst betydligt belopp. I den af Riksdagens revisorer afgifna berättelse öfver den sistlidna år verkställda revision af riksgäldskontoret finnes å sid. 282 och följande intagen en tabell, utvisande, att intill den 1 oktober 1895 summan af kapitalrabatterna å samtliga dittills försålda statsobligationer belöper sig till nära 37 millioner kronor, och enär åtskilliga räntejouissancer till låneöfvertagare och låneomkostnader icke tagits i beräkning vid uppskattningen af den för obligationerna inflytande valuta, torde denna siffra i verkligheten vara icke obetydligt högre.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, och då fullmäktige hysa den uppfattning, att staten icke bör vidkännas förlust, derigenom att den anskaffat medel för anläggning af enskilda jernvägar, anse sig fullmäktige för närvarande icke kunna tillstyrka nedsättning af annuiteterna å lån till enskilda jernvägsbolag.

Beträffande härefter frågan om rätt för jernvägsbolag att efter uppsägning till riksgäldskontoret inbetala låneåterstod, önska fullmäktige fästa uppmärksamheten derpå, att, om en sådan återbetalning skall kunna medgifvas utan förlust för staten, betalningen måste ske å tid, då medlen kunna användas till konvertering af något statens skuldbelopp, löpande med samma ränta som lånet eller med högre ränta än detta, samt att, då något sådant konverteringstillfälle icke erbjuder sig, ett medgifvande af dylik återbetalningsrätt skulle åsamka staten förlust, hvilken till följd af de betydliga belopp, som sannolikt komme att återbetalas, icke blefve ringa. Fullmäktige få därför afstyrka bifall jemväl till denna del af ifrågavarande motion.»

Då vid föregående tillfällen i Riksdagen varit fråga om bestämmande af räntan å lån för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar eller om nedsättning af räntan å beviljade dylika lån, har statens förhållande till de låntagande bolagen städse af såväl fullmäktige i riksgäldskontoret som statsutskottet och Riksdagen betraktats på det sätt, att staten å ena sidan icke borde beräkna någon vinst å denna lånerörelse, men å andra sidan icke heller drabbas af förlust till följd deraf, att den med sin större kredit trädde emellan och anskaffade en del af det för jernvägarne behöfliga anläggningsskapitalet. Med fasthållande af denna uppfattning, hvilkens rättighet synes oomtvistlig, har utskottet ansett, att, innan en räntenedsättning eger rum och de med jernvägsbolagen ursprungligen träffade låneaf-talen sålunda brytas, det bör vara till fullo ådagalagdt, att en sådan, från statens sida frivilligt medgifven ändring i de en gång bestämda lånevilkoren kan ske, utan att staten derpå direkt förlorar.

Af fullmäktiges i riksgäldskontoret ofvan intagna yttrande framgår emellertid, att staten skulle tillskyndas förlust, om herr Nyströms motion nu bifölles. Visserligen har genom afstämplingen af 1880 års lån till $3\frac{1}{2}$ procent ränta medelräntan å statsskulden i dess helhet nedgått till 3,682 procent, en siffra, som snarare torde understiga än öfverstiga den effektiva ränta, jernvägsbolagen erlægga till staten, men denna procentsats 3,682 utgör resultatet af beräkningar, i hvilka såsom en mycket betydande faktor ingår den förutsättningen, att de olika statslånen ej skola återbetalas hastigare, än de för dem uppgjorda amorteringsplanerna innehålla. Samma antagande låg till grund för de beräkningar, hvarpå Riksdagen åren 1881, 1886 och 1891 stödde bestämmandet af $4\frac{1}{2}$ procent ränta å lånen ur nämnda års anslag och på hvilka 1886 års Riksdag nedsatte räntan å de ur 1871 och 1876 årens anslag beviljade lån. Vid sistberörda riksdag förelägo uträkningar, enligt hvilka medelräntan å statsskulden skulle uppgå till allenast 4,348 procent. Då förutsattes likväl, att 1872 års lån, med en kapital-

rabatt af mer än tio procent, skulle återbetalas under 40 år, att 1878 års lån, hvarå kapitalrabatten uppgick till mer än fjorton procent, skulle återbetalas under 52 år o. s. v. När sedermera 1872 års lån fullständigt gäldades år 1888, alltså efter sexton års förlopp, och 1878 års lån, hvarå åren 1888 och 1889 utöfver planen återbetalades i rundt tal 8,600,000 kronor, i sin helhet återbetalades år 1895 i stället för år 1930, är tydligt, att, om dessa och dylika vid de flesta öfriga statslånen förekommande förhållanden kunnat tagas i betraktande år 1886, lånens effektiva ränta och således jemväl medelräntan å statsskulden vid uträkningen blifvit afsevärdt högre än den angifna, 4,348 procent. Men dermed hade också grunden för den vidtagna räntenedsättningen bortfallit, i all synnerhet som den jernvägsbolagen beviljade förmån af tre års räntefrihet eller ränteanstånd ju medför en ingalunda obetydlig sänkning i den ränta, bolagen förskrifvit.

Med det nu sagda, som icke är annat än en ytterligare utveckling af hvad fullmäktige erinrat, har utskottet velat med ännu ett exempel visa, att till följd af de kapitalrabatter, staten fått vidkännas vid upptagandet af sina flesta lån, man rätteligen ej kan på den efter en konvertering företagna nya beräkning af medelräntan å statsskulden stödja en omedelbar nedsättning af räntan å de utlemnade jernväglånen, samt att en redan från och med år 1897 inträdande minskning i statens räntekomst från de jernvägsbolag, om hvilka ifrågavarande motion handlar, skulle ådraga staten en gifven förlust, så mycket hellre som det synes tvifvelaktigt, huruvida alla bolag, hvilka erhållit statslån, komma att kunna fullgöra sin betalningsskyldighet.

Hvad slutligen angår förslaget om medgifvande af rätt för jernvägsbolag att efter uppsägning inbetala låneåterstod, anser sig utskottet kunna inskränka sig till att åberopa fullmäktiges i riksgäldskontoret yttrande derom. Det ligger för öfrigt i öppen dag, att, då riksgäldskontoret ej kan använda några medel till en fördelaktig konvertering, samt de inflytande beloppen följaktligen måste utlånas eller på annat sätt placeras mot ränta, riksgäldskontoret på grund af nu rådande låga räntefot komme att lida till och med större förlust än den, som den föreslagna räntenedsättningen skulle förorsaka.

Med anledning af hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet hemställa,

att herr Th. Nyströms ofvan omförmälda motion ej må af Riksdagen bifallas.

II.

Till statsutskottet hafva för förberedande behandling vidare öfverlemnats dels en af herr *O. Nylander* inom Andra Kammarerna väckt motion (n:o 26), med hemställan, att Riksdagen behagade till *låneunderstöd för enskilda jernvägar* bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett *extra anslag af tio millioner kronor* att utgå under fem år från och med år 1897 med två millioner kronor årligen, dock så, att belopp, som ej blifvit till utgående under ett af dessa år anvisadt, finge för ett efterföljande år af samma femårsperiod disponeras, samt för öfrigt på de vilkor, som Riksdagen närmare måtte bestämma, *dels ock* följande motioner, nemligen:

n:o 8 inom Första Kammarerna af herr *Gustaf Björlin* och den dermed lika lydande motionen,

n:o 30 inom Andra Kammarerna af herr *E. Poignant m. fl.* samt

n:o 158 inom Andra Kammarerna af herr *J. Johnsson m. fl.*

Herrar *Björlin* och *Poignant m. fl.* hemställa, att Riksdagen behagade ställa till Kongl. Maj:ts förfogande för *låneunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar på Gotland* ett extra anslag af en million kronor att utgå under åren 1897 och 1898 med hälften hvarterdera året, samt hafva till stöd för detta förslag anført följande.

Då den första sammanhängande planen till jernvägars anläggande på Gotland år 1874 uppgjordes, hade man antagit, att behovet af detta samfärdsmedel för hela ön borde tillgodoses genom en stambana af tre fots spårvidd emellan Färösund i norr och Burgsvik i söder, med sidobanor till Visby och Klintehamn på öns vestra kust samt Slite och Ronehamn på den östra. Den sammanlagda längden af de föreslagna banorna skulle hafva utgjort 171 kilometer. Men deraf hade hittills blott en tredjedel kommit till utförande, nemligen den år 1878 färdiga linien mellan Visby och Hemse, utgörande 55 eller, med inberäkning af hamnspåret i Visby, 57 kilometer. Efter förnyade undersökningar, verkställda år 1886 på statens bekostnad samt åren 1894 och 1895 på bekostnad af enskilde, hade man funnit den äldre planen böra modifieras på det sätt, att linien norrut skulle utgå icke från Barlingbo station, utan från Visby och tills vidare ej utdragas ända till Färösund, utan stanna vid Tingstäde »träsk» eller sjö; att linien till Slite skulle få till utgångspunkt Barlingbo station i stället för

en punkt på Fårösundslinien norr om Tingstäde; att, med utelemnande tills vidare af linien Hemse—Ronehamn, en bana österut skulle anläggas från Barlingbo station till Hörsne; samt att Klintehamnsbanan skulle anslutas omedelbart till sockerbruket vid Roma station. De nu föreslagna banornas längd skulle blifva för linien Visby—Tingstäde 23 kilometer, Barlingbo—Slite 27, Barlingbo—Hörsne 8, Roma—Klintehamn 23, Hemse Burgsvik 25, tillsammans 106 kilometer. Kostnaden för banornas anläggning med anskaffande af rörlig materiel kunde svårigen beräknas till mindre än i medeltal 20,000 kronor per kilometer eller tillsammans 2,120,000 kronor.

Huru angeläget det vore, att dessa jernvägar måtte komma till stånd inom den närmaste framtiden, insåges lätt nog, då man visste, att de icke blott vore af stor betydelse för försvaret af den genom sitt läge mer än någon annan del af riket för en fiendes angrepp blottställda ön, utan äfven utgjorde ett lifsvilkor för Gotlands ekonomiska utveckling, för odlingen af den vidsträckta Martebo myr och andra tillförene vattensjuka marker, hvilkas torrläggning redan vore eller ofördröjligen blefve fullbordad, samt för den omdaning af Gotlands jordbruk, som syntes blifva en följd af sockerbetodlingens införande och dess utsträckning till de bördiga delar af ön, hvilka ännu sakna de för betornas transport nödiga jernvägsförbindelser.

Att staten ingalunda skulle äfventyra någon förlust genom att bevilja lån för de ifrågavarande jernvägarnes anläggning, framginge af det förhållandet, att trafiken på Gotlands nuvarande jernväg efter Roma sockerfabriks anläggning tilltagit så väsentligt, att, sedan jernvägsbolaget genom betydande afbetalningar nu kunnat till ett belopp af 100,000 kronor nedbringa sin *förfallna* annuitetsskuld till statsverket, denna skuld utan tvifvel komme att inbetalas före slutet af innevarande år, hvarefter utdelning å aktierna vore att motse redan nästa år. Detta lyckliga förhållande skulle naturligtvis sätta bolaget i tillfälle att med utsigt till skäligen vinst anlägga de föreslagna bibanorna för underlättande af den tilltagande betodlingen och jordbrukets i följd deraf påskyndade utveckling i öfrigt.

Herrar Johnsson m. fl. åter hemställa, att Riksdagen måtte bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag å 1,847,500 kronor, motsvarande halfva anläggningskostnaden för en *jernväg från Orsa socken i Dalarne till Bollnäs station å norra stambanan*, för att under de vilkor och bestämmelser, som Riksdagen faststälde för understödjande af enskilda jernvägar, af Kongl. Maj:t anvisas såsom lån till det bolag, som komme att bildas för byggandet af jernvägen, att utgå med en tredjedel under hvarterdera af åren 1897—1899.

I motiveringen till denna framställning erinra motionärerna, att de redan vid förlidet års riksdag väckte förslag om beviljande af omförmälda lånebelopp för en jernväg Orsa—Bollnäs, ehuru detta förslag då ej lyckades tillvinna sig bifall.

Vidkommande ofvan omförmälda motioner, anser sig utskottet till en början böra erinra, att för tiden efter innevarande års utgång af Riksdagen icke anvisats statsbidrag till understödjande af enskilda jernvägsanläggningar.

Att staten bör medelst lån befrämja anläggandet af enskilda jernvägar har utskottet ansett vara genom 1871, 1876, 1881, 1886 och 1891 årens Riksdagars beslut så erkänt, att någon utredning i detta hänsende icke lärer nu erfordras. Likaså torde sättet för låneunderstödens utdelande, eller, såsom redan för fem femårsperioder skett, ställandet af därför nödiga medel till Kongl. Maj:ts disposition, vara pröfvadt och erkänt såsom det i alla afseenden lämpligaste, icke minst därför att Kongl. Maj:t torde bäst vara i tillfälle att egna en noggrann och omsorgsfull pröfning åt hithörande frågor, i främsta rummet vigten af olika föreslagna jernvägsanläggningar samt deras förmåga att kunna fullgöra sina skyldigheter gent emot staten såsom långifvare, men äfven i icke mindre grad nya jernvägsliniers inverkan å redan förefintliga banors förmåga att uppfylla sina förbindelser.

Vid sådant förhållande har utskottet ansett sig nu endast hafva att yttra sig i fråga om lånefondens belopp och vilkoren för de bidrag, som beviljas ur densamma.

För bedömande af hvilket belopp kan vara lämpligt får utskottet meddela följande, från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erhållna uppgifter:

Förteckning å jernvägar, som erhållit koncession, men hvarå arbetet ej påbörjats:

	Spårvidd.	Längd.	Beräknad kostnad.
	Meter.	Km.	Kronor.
Vansbro—Ludvika—Engelsberg	1,435	141,96	6,510,000
Bandelen Bomhusudden—Löfharsudden (af Gefle—Bomhusudden—Löfharsuddens jernväg)	„	2,0	57,581

	Spårvidd.	Längd.	Beräknad kostnad.
	Meter.	Km.	Kronor.
Eslöf—Röstånga	1,435	20,9	812,000
Varberg—Månsarp	»	147,3	4,440,000
Degeberga—Brösarp	»	15,7	445,600
Markaryd—Vernamo	»	91,1	2,964,000
Lindesberg—Valskog	»	47,5	1,430,000
Östervärn—Södervärn	»	3,39	130,000
Skifvarp—Charlottenlund (af Trelleborg— Rydsgårds jernväg)	»	11,47	487,000
Orsa—Skattungbyn—Bollnäs	»	121,2	3,785,000
Orsa—Skattungbyn—Sveg	»	140,33	4,704,000
Eslöf—Hörby	»	23,86	667,000
Lund—Refvinge	»	19,39	948,000
Dalby—Hörby	»	38,08	1,555,000
Vexjö—Tingsryd	1,067	44,82	907,500
Rimbo—Skebo	0,891	34,2	808,000
Kalmar—Berga	»	78,0	2,282,000
Strömstad—Mon	»	46,9	1,342,000
Grenna—Tranås	»	51,2	1,133,000
Hisingsbron—Nordre elf	»	14,3	376,000
Nordre elf—Tjufkilshufvud	»	14,7	534,000
Göteborg—Skara	»	129,2	3,789,000
Fridhem—Elfsered	»	11,54	228,000
Kinneulle—Lidköping	»	27,3	656,000
Fogelsta—Linköping	»	39,33	788,000
Kåsta—Målerås	0,600	13,4	201,000
Summa	—	1,329,07	41,979,000

Härförutom hafva i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granskats förslag till följande jernvägar, som ännu ej erhållit koncession:

	Spårvidd.	Längd.	Beräknad kostnad.
	Meter.	Km.	Kronor.
Sölvesborg—Elmhult	1,435	72,0	2,996,000
Markaryd—Veinge	»	34,1	1,170,000
Skromberga—Påarp	»	12,2	707,000
Linghed—Vintjern	0,891	11,8	—
Jädraås—Ockelbo	»	18,5	—
Borås—Ulricehamn	»	44,1	1,017,000
Målerås—Mönsterås	0,600	63,2	804,896
Kattarp—Bjuf	1,435	11,0	474,000
Gullberna—Thorsås	1,067	43,4	1,118,000
Glafva—Bergviken	0,75	8,3	—
	—	318,6	—

Flere af de ifrågasatta jernvägarne komma antagligen ej till utförande, och för några torde understöd medelst statslån icke lämpligen böra beviljas. Det oaktadt har utskottet funnit ofvan anförda uppgifter gifva vid handen, att det för de tre sista fonderna bestämda beloppet, fem millioner kronor, skulle komma att visa sig otillräckligt i förhållande till de många anspråk, som komme att ställas på en lånefond för nästa femårsperiod. Enligt utskottets åsigt föreligger därför skäl att höja beloppet, men då en ökning deraf till dubbla summan, såsom herr Nylander föreslagit, torde framkalla en alltför hastig utveckling af jernvägsbyggandet, har utskottet icke velat tillstyrka ett större anslag än sju millioner femhundra tusen kronor, motsvarande 1,500,000 kronor om året. De för det allmänna viktigaste jernvägslinierna torde för öfrigt redan vara anlagda, och med den rikliga penningtillgång, som för närvarande råder, lär det nu vara icke oväsenligt lättare att på enskild väg anskaffa anläggningskapital än under den förflutna tiden.

Med afseende å villkoren för lånen hafva fullmäktige i riksgäldskontoret i sitt under punkt I omnämnda yttrande förmått sig för sin del anse dem böra blifva desamma som för lånen ur 1891 års fond, med den ändring likväl, att annuiteten bestämdes till $4\frac{1}{2}$ procent å ursprungliga beloppet, hvaraf 4 procent beräknades såsom ränta och återstoden utgjorde

kapitalafbetalning. Enligt den uträkning, hvars resultat funnes angifvet i bil. V vid sistlidne års Riksdags statsutskotts betänkande n:o 57, skulle, i anledning af ränteanståndet, lånens effektiva ränta komma att i genomsnitt hålla sig omkring 3,7 procent, och rådande förhållanden syntes fullmäktige gifva grundad anledning antaga, att denna effektiva ränta skulle vara åtminstone i det närmaste tillräcklig för att godtgöra staten dess ränteutgift för lånemedlens anskaffande.

Visserligen torde staten för närvarande kunna upplåna penningar inom landet till en effektiv ränta af ungefär 3 $\frac{1}{2}$ procent, men då under de år, ifrågavarande anslagsbelopp skall anskaffas, den allmänna räntefoten lätt kan komma att stiga och staten vid sin upplåning nödgas betala en högre effektiv ränta än 3,7 procent, synes det utskottet icke öfverensstämma med tillbörlig försigtighet, om räntan å jernvägslånen nu skulle bestämmas till 4 procent med tre års ränteanstånd. Dels till följd häraf, dels och med hänsyn till hvad under punkt I andragits rörande den beräknade medelräntan å statsskulden, 3,682 procent, hvilken medelränta enligt utskottets mening icke kan fränkännas inverkan afven i förevarande fall, har utskottet funnit sig böra tillstyrka Riksdagen att bibehålla 4 $\frac{1}{2}$ procent ränta med tre års ränteanstånd, eller samma ränta, som är bestämd för de jernvägsbolag, hvilka beviljats till en del ännu ej lyftade lån ur 1891 års fond; och får utskottet erinra, att, på sätt förut blifvit meddeladt, till följd af ränteanståndet den effektiva räntan å jernvägslånen endast utgör omkring 4,14 procent i stället för den förskrifna, 4 $\frac{1}{2}$ procent.

Jemväl öfriga villkor för lånen anser utskottet böra förblifva orubade, och vill endast föreslå, att det i 2:a punkten af gällande villkor förekommande stadgandet, att bolagsmännens inbetalningar å af dem tecknade belopp skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas, och före lyftningen af dessa andelar, utbytes mot den mera i öfverensstämmelse med ordalagen i 3:e punkten stående föreskriften, att inbetalningarna å den del af anläggningskapitalet, som bör utgöras af aktiekapital eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott, skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas, och före lyftningen af dessa låneandelar. Nuvarande 2:a och 3:e punkterna torde dessutom böra byta plats.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt hemställer utskottet,

a) att Riksdagen må, med anledning af herr O. Nylanders ofvan omförmälda motion, till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af 7,500,000 kronor, att utgå

under fem år från och med år 1897 med 1,500,000 kronor årligen, dock så, att belopp, som ej blifvit till utgående under ett af dessa år anvisadt, må för ett efterföljande år af samma femårsperiod disponeras, egande Kongl. Maj:t att å detta anslag, till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar, anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå i enlighet med följande villkor och bestämmelser:

1:o) att kostnadsförslag och arbetsplan fastställas af Kongl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de ställen, hvilka jernväg skall beröra, varande det sökande bolaget skyldigt att godtgöra de särskilda kostnaderna för möjligen erforderliga kontrollundersökningar, besigtningar, extra biträdens användande med mera dylikt, hvilka kunna af kostnadsförslagets och arbetsplanens granskning föranledas;

2:o) att det lånesökande bolaget, för att kunna erhålla statsunderstöd, skall vara skyldigt hos Kongl. Maj:t styrka, att det förfogar öfver ett kapital, som jemte statslånet är fullt tillräckligt till jernvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla och hvaraf minst så stor del, som motsvarar hälften af den beräknade anläggningskostnaden, bör utgöras af inbetaldt eller tecknadt aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott till jernvägsanläggningens utförande;

3:o) att låneunderstödet må utgöra högst hälften af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget samt lyftas i mån af arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kongl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande deraf, att inbetalningarna å den del af anläggningskapitalet, som bör utgöras af aktiekapital eller eljest utan återbetalningsskyldighet lemnadt tillskott, skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas, och före lyftningen af dessa låneandelar; skolande härjemte en tiondedel af den beviljade låneförsträckningen innestå, till dess besigtning af jernvägsanläggningen blifvit i öfverensstämmelse med § 2 mom. 2 af kongl. kungörelsen den 11 december 1874, angående ordningen för afsyning och besigtning af enskilda

jernvägar och deras upplåtande för allmän trafik, för rättad, och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik;

4:o) att i afseende å ifrågavarande försträckningar skall iakttagas:

a) att annuiteten beräknas till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först godtgöres ränta efter fyra och en half för hundra å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör afbetalning derå;

b) att anstånd med räntans erläggande må medgifvas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad; skolande beloppet af den ränta, med hvars erläggande anstånd sålunda medgifves, till staten inbetalas, sedan genom de stadgade annuitetsliiquiderna all öfrig ränta, med hvilken anstånd icke beviljats, blifvit gulden och kapitalet godtgjort, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande fortfares så länge, till dess äfven beloppet af den ränta, med hvars erläggande anstånd medgifvits, blifvit till staten inbetaldt; och

c) att kapitalafbetalning skall vidtaga tre år efter den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad;

5:o) att jernvägsanläggningen med alla dertill hörande byggnader och materiel, äfvensom all bolagets öfriga egendom, skall utgöra säkerhet för den af staten lemnade försträckning, och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning med förmånsrätt framför hvarje annan fordran i den jernväg, för hvars anläggning den ifrågavarande försträckningen beviljats; börande ej mindre såsom vilkor för statslånets erhållande och tillgodonjutande i bolagsordningen intagas stadgande om bolagets skyldighet att till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets jernväg med förmånsrätt för samma fordran framför hvarje annan fordran hos bolaget, än ock en tredjedel af det beviljade statslånet innestå, till dess inteckning med ofvan stadgad förmånsrätt i bolagets jernväg meddelats för förut lyf-

tade andelar af lånet; hvarjemte ofvan berörda sista tredjedel ej må utbekommas, förr än in-teckning för dess belopp med förmånsrätt framför hvarje annan fordran än statens blifvit i bolagets jernväg behörigen meddelad;

6:o) att Kongl. Maj:t skall insätta en med särskild instruktion försedd ledamot i direktionen för hvarje jernvägsbolag, som innehar lån af staten, och utse en revisor att deltaga uti granskningen af bolagets förvaltning och räkenskaper, samt att arfvode till sålunda utsedd direktör och revisor skall bekostas af bolaget;

7:o) att hvarje jernvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, skall vara skyldigt underkasta sig såväl de bestämmelser i fråga om samtrafik, hvilka Kongl. Maj:t kan finna godt för bolaget bestämma, som ock i öfrigt alla de vilkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t pröfvas lämpliga och nödiga; samt

8:o) att hvarje sådant bolag, som nyss är nämndt, må, då Kongl. Maj:t så pröfvar lämpligt, dels utan kostnad eller årlig ersättning undfå upplåtelse af den för jernvägsanläggningen erforderliga, kronan tillhöriga mark, som står under dess omedelbara disposition, hvaremot, när fråga är om boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning därför af bolaget bör lemnas i enlighet med gällande expropriationslag, dels ock kostnadsfritt begagna sådana å kronans egor belägna kalk- och stenbrott jemte grustäppter, som kunna vara disponibla; och

b) att ofvanberörda af herrar G. Björlin, E. Poignant m. fl. och J. Johnsson m. fl. väckta motioner om understöd åt vissa särskilda jernvägsanläggningar icke må till någon vidare Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 24 april 1896.

På statsutskottets vägnar:

OLOF JONSSON.

Reservationer:

Vid *punkt I*: af herr *N. Fosser*, med hvilken herrar friherre *F. W. von Otter*, *C. U. S. Lybeck* och *Th. Nyström* instämt och som yrkat, att de i motiveringen å sid. 8 i slutet af andra stycket förekommande orden »så mycket hellre som det synes tvifvelaktigt, huruvida alla bolag, hvilka erhållit statslån, komma att kunna fullgöra sin betalningsskyldighet» skulle utgå;

vid *punkt II*: af herrar *H. P. P. Tamm*, *N. Fosser*, *I. Wijk*, friherre *C. Klingspor*, friherre *J. T. Gripenstedt* och *C. U. S. Lybeck*, som ansett, att utskottet bort i fråga om vilkoren för lån ur den föreslagna fonden hemställa, att i punkten 4:o mom a) och b) skulle erhålla följande lydelse:

a) att annuiteten beräknas till fyra och en half procent å ursprungliga försträkningsbeloppet, af hvilken annuitet först godtgöres ränta efter fyra för hundra å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör afbetalning derå;

b) att anstånd med räntans erläggande må medgifvas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad; skolande beloppet af den ränta, med hvars erläggande anstånd sålunda medgifves, efter anståndtidens slut läggas till kapitalet, för att jemte detta i föreskrifven ordning förräntas och amorteras;

af herr *P. Pehrson*.

Herr *A. G. L. Billing* har anhållit att få antecknadt, att han inom utskottet icke deltagit i behandlingen af de i detta utlåtande omförmälda ärenden.

I.

Effektiva räntan å statsskulden i dess helhet.

För beräkningen äro följande uppgifter lagda till grund:

	Återstod.	Effektiv ränta.
1860 års premielån Kr.	375,555,56	4,5 %
1880 » lån »	104,761,800	3,568 »
1886 » » »	59,088,444,44	3,862 »
1887 » » »	46,161,000	3,678 »
1888 » » »	26,666,666,67	3,794 »
1890 » » »	34,100,000	3,638 »
1894 » » »	18,000,000	3,662 »

varande dervid för 1880 och 1887 års lån i förestående öfversigt införda de nu beräknade värdena å effektiva räntan.

På grund häraf finnes den effektiva räntan å statsskulden i dess helhet utgöra:

3,682 %.

Stockholm den 6 mars 1896.

Erik Lundberg.

II.

1880 års lån efter konverteringen.

Det återstående beloppet af 1880 års lån den 1 april 1895 utgjorde £ 5,772,000. Den 1 oktober samma år ändrades räntefoten från 4 % till 3¹/₂ %. Dervid utgick för afstämpling af obligationer och utbyte af räntekuponger en provision af $\frac{31}{64}$ % å det utelöpande kapitalet. Planen för kapitalafbetalningarna, af hvilka den sista är afsedd att verkställas den 1 april 1930, förblef för öfrigt oförändrad. Likaledes bibehölls den förut medgifna provisionen af $\frac{1}{4}$ % för inlösning af obligationer och kuponger.

Efter de genom afstämplingen väsentligt ändrade förhållandena har lånet ansetts i hufvudsak erhålla karakteren af ett nytt lån. Vid det åt undertecknad lemnade uppdraget att beräkna den effektiva räntefoten för detsamma har därför frågan blifvit begränsad ensamt till tidrymden efter den 1 april 1895.

För härledning af ifrågavarande räntefot har jag först utfört en beräkning så, som om lånet, utan annan kapitalrabatt än den, som innebäres uti afstämplingsprovisionen, uppstått genom ränteförändring på angifvet sätt ur ett 1 $\frac{1}{2}$ år förut upptaget, 35-årigt 4-procentlån, hvars alla annuiteter ursprungligen varit lika stora. Jag har på detta sätt och under hänsyn till inlösningsprovisionen utledt serieformler, hvilka visserligen äro af ganska komplicerad beskaffenhet, men hvilka likväl, enligt metoder, som det blefve för vidlyftigt att här beskrifva, möjliggjort beräkning af den sökta räntefoten. Resultatet är i det allra närmaste 3,570 %.

Det är tydligt, att det på detta sätt beräknade värdet af den effektiva räntan ej kan i nämnvärd grad skilja sig från det, som skulle hafva erhållits genom att utgå från den faktiskt antagna amorteringsplanen. Det är visserligt sant, att, enligt denna senare summan af kapitalafbetalningen och den efter 4 % beräknade räntan icke uppgår till fullkomligt lika belopp de olika åren, men afvikelsena, som endast gå ut på att afrunda kapitalafbetalningarna till mångfalder £ 6,000, äro alltid obetydliga och gå lika ofta öfver som under den teoretiska medelannuiteten. Emellertid låter det tänka sig, att dessa avvikelser möjligen kunde visa sig utöfva större inverkan än annars i följd deraf, att räntenedsättningen bragt annuiteterna att fortgå i stigande progression. Jag har därför jemfört det genom seriemetoder erhållna värdet med den faktiska amorteringsplanen, hvilken efter räntekonverteringen har följande utseende (beloppen angifna i £):

1 April år	Årsränta.	Kapitalafbetalning.	Summa.	Återstående kapital.
1895	----	---	---	5,772,000
1896	216,450*)	78,000	294,450	5,694,000
1897	199,290	84,000	283,290	5,610,000
1898	196,350	84,000	280,350	5,526,000
1899	193,410	90,000	283,410	5,436,000
1900	190,260	90,000	280,260	5,346,000

*) 4 % under första halfåret, 3 $\frac{1}{2}$ % under andra halfåret.

1 April år	Årsränta.	Kapital- afbetalning.	Summa.	Återstående kapital.
1901	187,110	96,000	283,110	5,250,000
1902	183,750	96,000	279,750	5,154,000
1903	180,390	102,000	282,390	5,052,000
1904	176,820	108,000	284,820	4,944,000
1905	173,040	114,000	287,040	4,830,000
1906	169,050	114,000	283,050	4,716,000
1907	165,060	120,000	285,060	4,596,000
1908	160,860	126,000	286,860	4,470,000
1909	156,450	132,000	288,450	4,338,000
1910	151,830	138,000	289,830	4,200,000
1911	147,000	138,000	285,000	4,062,000
1912	142,170	144,000	286,170	3,918,000
1913	137,130	150,000	287,130	3,768,000
1914	131,880	156,000	287,880	3,612,000
1915	126,420	162,000	288,420	3,450,000
1916	120,750	174,000	294,750	3,276,000
1917	114,660	180,000	294,660	3,096,000
1918	108,360	186,000	294,360	2,910,000
1919	101,850	192,000	293,850	2,718,000
1920	95,130	204,000	299,130	2,514,000
1921	87,990	210,000	297,990	2,304,000
1922	80,640	216,000	296,640	2,088,000
1923	73,080	228,000	301,080	1,860,000
1924	65,100	234,000	299,100	1,627,000
1925	56,910	246,000	302,910	1,380,000
1926	48,300	252,000	300,300	1,128,000
1927	39,480	264,000	303,480	864,000
1928	30,240	276,000	306,240	588,000
1929	20,580	288,000	308,580	300,000
1930	10,500	300,000	310,500	—

Såsom resultat af denna jämförelse har jag funnit, att den efter 3,570 % beräknade tillväxten af det ursprungliga kapitalet är något mer än tillräcklig för bestridande af alla inlösningar af obligationer och kuponger jemte dertill kommande provisioner, i det att enligt denna räntefot ett öfverskott af något öfver £ 6,000 skulle uppstå efter sista utbetalningen. För att få inkomster och utgifter att alldeles väga jemnt, bör talet 3,570 minskas med ej fullt 0,002. Den effektiva räntefoten är därför närmast

3,568 %.

Stockholm den 6 mars 1896.

Erik Lundberg.

III.

Effektiva räntan å 1887 års lån.

För beräkningen äro följande uppgifter lagda till grund:

Enligt förut verkställd beräkning utgör effektiva räntan å

2,287,000 kronor, sålda	1887	. . . . .	3,782 %
7,713,000 »	» 1888	. . . . .	3,654 »
7,550,500 »	» 1889	. . . . .	3,586 »
1,340,000 »	» 1890	. . . . .	3,575 »
566,500 »	» 1891	. . . . .	3,716 »
3,698,500 »	» 1892	. . . . .	3,907 »
3,536,000 »	» 1893	. . . . .	3,816 »
5,235,000 »	» 1894	. . . . .	3,699 »

Derefter såldes:

1895 å 99 %	kronor 2,900,000
» » 99 ¹ / ₂ »	» 1,862,000
» » 100 ¹ / ₄ »	» 160,500
» » 101 »	» <u>464,500</u>
	5,387,000

1896 à 99	%	kronor	800,000
» » 99 ^{1/4}	»	»	6,150,000
» » 99 ^{1/2}	»	»	539,500
» » 100	»	»	200,000
» » 100 ^{1/4}	»	»	261,000
» » 100 ^{1/2}	»	»	800,000
» » 101	»	»	47,000
» » 101 ^{1/2}	»	»	50,000
			<u>8,847,500.</u>

Nominal ränta: 3,6 %.

Amorteringstid: 79 år från 1887 års obligationsförsäljning.

Under dessa förutsättningar blifver effektiva räntan

å de år 1895 sålda obligationerna	3,632 %
» » » 1896 »	3,627 »

Medelräntan å alla under åren 1887—1896 sålda obligationer af 1887 års lån utgör:

3,678 %.

Stockholm den 6 mars 1896.

Erik Lundberg.