

Nr 29.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående anslag till allmänna järnvägslånefonden för femårsperioden 1917—1921; given Stockholms slott den 21 januari 1916.

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen *dels* att till låneunderstöd för enskilda järnvägar bevilja och ställa till Kungl. Maj:ts förfogande ett extra anslag av 7,500,000 kronor att utgå under fem år från och med år 1917 med 1,500,000 kronor årligen, dock så att belopp, som ej blivit till utgående under ett av dessa år anvisat, må för ett efterföljande år av samma femårsperiod disponeras, *dels* föreskriva, att Kungl. Maj:t må äga att å detta anslag till understödjande av nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar anvisa av Kungl. Maj:t beviljade understödsbelopp att utgå i enlighet med följande villkor och bestämmelser:

1:o) att kostnadsförslag och arbetsplan fastställas av Kungl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de ställen, vilka järnväg skall beröra; varande det sökande bolaget skyldigt att gottgöra de särskilda kostnaderna för möjligen erforderliga kontrollundersökningar, besiktningar, extra biträdens användande med mera dylikt, vilka kunna av kostnadsförslagets och arbetsplanens granskning föranledas;

2:o) att det lånesökande bolaget, för att kunna erhålla statsunderstöd, skall vara skyldigt hos Kungl. Maj:t styrka, att det förfogar över ett kapital, som jämte statslånet är fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla och varav minst så stor del, som motsvarar hälften av den beräknade anläggningskostnaden, bör utgöras av inbetalt eller tecknat aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnat tillskott till järnvägsanläggningens utförande;

3:o) att låneunderstödet må utgöra högst hälften av anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget samt lyftas i mån av arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande därav, att inbetalningarna å den del av anläggningskapitalet, som bör utgöras av aktiekapital eller eljest utan återbetalningskyldighet lämnat tillskott, skola ske i förhållande till de andelar av lånesumman, som lyftas, och före lyftningen av dessa låneandelar; skolande härjämte en tiondel av den beviljade låneförsträckningen innestå, till dess besiktning av järnvägsanläggningen blivit i överensstämmelse med § 2 mom. 2 av kungl. kungörelsen den 11 december 1874 angående ordningen för avsyning och besiktning av enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik förrättad samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik;

4:o) att med avseende å ifrågavarande försträckningar skall iakttagas:

a) att annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknas till fem och fyra tiondels procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först gottgöres ränta efter fem procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör avbetalning därå;

b) att beträffande den ränta, som å lyftade lånebelopp upplöper under en tid, omfattande högst tre år från lyftningsdagarna, men dock ej sträckande sig utöver ett år från den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, må medgivas anstånd med betalningen på det sätt, att denna ränta, benämnd anståndsränta, genom fortsatt annuitetslikvid erlägges till staten först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts;

c) att, så snart ränta, som icke är att hänföra till anståndsränta, upplupit å lyftat lånebelopp till och med den datum, som motsvarar den för kapitalavbetalning fastställda, sådan räntas belopp skall inbetalas till staten;

d) att kapitalavbetalning skall genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga tre år efter den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik; och

e) att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlägges, låntagaren skall därå gälda fem och en halv procent ränta, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt;

5:o) att järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skall utgöra säkerhet

för den av staten lämnade försträckning och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning med förmånsrätt framför varje annan fordran i den järnväg, för vars anläggning den ifrågavarande försträckningen beviljats; och bör en tredjedel av det beviljade statslånet innestå, till dess inteckning med ovan stadgad förmånsrätt i bolagets järnväg meddelats för förut lyftade andelar av lånet; varjämte ovanberörda sista tredjedel ej må utbekommas, förrän inteckning för dess belopp med förmånsrätt framför varje annan fordran än statens blivit i bolagets järnväg behörigen meddelad;

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

7:o) att byggnaden skall utföras under statens kontroll; samt

8:o) att varje järnvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, skall vara skyldigt underkasta sig såväl de bestämmelser i fråga om samtrafik, vilka Kungl. Maj:t kan finna gott för bolaget bestämma, som ock i övrigt alla de villkor och kontroller, som av Kungl. Maj:t prövas lämpliga och nödiga,

dels ock att för avsättning till allmänna järnvägslånefonden i riksstaten för år 1917 upptaga ett belopp av 1,500,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Oscar von Sydow.

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 21
januari 1916.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Chefen för civildepartementet, statsrådet von Sydow anförde:

Alltsedan år 1871 har riksdagen för särskilda femårsperioder till Kungl. Maj:ts förfogande ställt ett bestämt anslag, att i enlighet med av riksdagen fastställda villkor utgå såsom lån till enskilda järnvägsanläggningar. Senast skedde detta år 1910, då riksdagen till Kungl. Maj:ts förfogande ställde ett extra anslag för ifrågavarande ändamål av 7,500,000 kronor att utgå under fem år från och med år 1912 med 1,500,000 kronor årligen, dock så att belopp, som ej blivit till utgående under ett av dessa år anvisat, finge för ett efterföljande år av samma femårsperiod disponeras.

I anledning av en utav riksdagen den 26 augusti 1914 avlåten skrivelse i ämnet, nr 198, ber jag nu få anmäla frågan om avsättning för åren 1917—1921 av medel till den s. k. allmänna järnvägslånefonden.

I riksdagens förenämnda skrivelse, som föranletts av fyra särskilda motioner, vari hemställts om ökning av allmänna järnvägslånefonden

med ett belopp av 10,000,000 kronor att utgå under åren 1917—1921, anfördes, att riksdagen i likhet med motionärerna hyste den uppfattningen, att avsättning till allmänna järnvägslånefonden syntes erfordras jämväl för tiden efter år 1916. Ehuruval riksdagen, särskilt med hänsyn till de alltjämt växande kraven å statsbudgeten, icke kunnat undgå att hysa en viss tvekan, huruvida höjning av årsanslaget för kapitalökning å järnvägslånefonden borde äga rum, hade riksdagen ej kunnat underkänna vikten av de utav motionärerna förebragta skälen för en dylik höjning.

Någon nödvändighet att enligt motionärernas förslag redan då besluta om avsättning till ifrågavarande fond för tiden 1917—1921 hade dock icke synts riksdagen vara för handen. Riksdagen hade funnit så mycket mindre skäl till ett sådant beslut föreligga, som villkoren för erhållande av lån ur fonden givetvis borde, såsom ock av motionärerna föreslagits, bestämmas samtidigt med beslut om förnyad avsättning för ändamålet. Då emellertid vid avfattningen av dessa villkor hänsyn borde tagas till den dittills vunna erfarenheten om, huruvida de gällande lånevillkoren kunde anses tillfyllestgörande eller möjligen i något avseende tarvade ändring eller tillägg, men prövningen av denna fråga tydligen borde i första hand verkställas av Kungl. Maj:t, och då beslut rörande kapitalökningen å järnvägslånefonden efter 1916 syntes böra fattas vid 1915 års riksdag, anhöll riksdagen, det täcktes Kungl. Maj:t, efter verkställd granskning av gällande villkor och bestämmelser för åtnjutande av lån från allmänna järnvägslånefonden, för 1915 års riksdag framlägga förslag dels rörande erforderlig avsättning till sagda fond för tiden 1917—1921, dels ock i fråga om de villkor och bestämmelser för åtnjutande av lån från fonden, vilka borde antagas i samband med beslut om kapitalökning å fonden för den ifrågavarande tidrymden.

I detta sammanhang torde böra erinras, att i omförmälda motioner såsom skäl för höjning av årsanslaget för kapitalökning å allmänna järnvägslånefonden huvudsakligen framhållits dels behovet och betydelsen av enskilda järnvägar, dels den begränsade tillgången å privatkapital för dylika anläggningar, dels ock svårigheten för de nya järnvägsföretagen att redan från början lämna en sådan avkastning, att de utan statens hjälp kunde erhålla lån och bära räntorna därå.

Till åtlydnad av meddelad befallning avgav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrivelse den 30 november 1914 utredning och förslag i de uti riksdagens omförmälda skrivelse angivna hänseenden.

Sedermera lämnades fullmäktige i riksgäldskontoret tillfälle att yttra sig i ärendet.

På grund av de omfattande statistiska utredningar beträffande statslånen till enskilda järnvägar, som på föranstaltande av fullmäktige verkställdes, avgåvo fullmäktige sitt yttrande först den 15 april 1915. Med avlåtande av proposition i ämnet måste därför i betraktande av den framskridna tidpunkten anstå till 1916 års riksdag.

Då vid behandlingen av årets statsverksproposition i statsrådet den 14 januari 1916 av mig anmälades erforderliga anslag för kapitalökning för de till civildepartementet hörande affärsdrivande verk och utlåningsfonder, meddelade jag, att jag inom den allra närmaste tiden torde bliva i tillfälle att framlägga förslag i nu förevarande fråga; och beslöt där- efter Kungl. Maj:t, på min hemställan, föreslå riksdagen att, i avvaktan på den proposition, som kunde komma att avlåtas angående avsättning till allmänna järnvägslånefonden för femårsperioden 1917—1921, för ändamålet beräkna ett anslag för år 1917 av 1,500,000 kronor.

Jag torde nu först få till behandling upptaga frågan om avsättning till allmänna järnvägslånefonden för att därefter övergå till frågan om erforderliga villkor och bestämmelser för åtnjutande av lån från densamma.

I förstnämnda hänseende yttrar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen följande:

**Avsättning
till all-
männa järn-
vägslåne-
fonden.
Väg- och
vattenbyg-
gnadsstyrelsen.**

»Under järnvägarnas i landet första tid till och med år 1871 beviljades i statslån till enskilda järnvägsanläggningar sammanlagt 16,415,555 kronor 24 öre eller i medeltal för varje femårsperiod omkring 3,425,000 kronor. I denna summa är jämväl inräknat ett belopp av 616,500 kronor, som erhållits från handels- och sjöfartsfonden. I anslag utan återbetalningsskyldighet lämnades för samma ändamål under nyssnämnda år 1,272,500 kronor, motsvarande ett belopp för femårsperiod av $5 \times 53,000$ kronor eller 265,000 kronor.

Vid slutet av den nu berörda perioden, det vill säga år 1871, omfattade samtliga enskilda järnvägar i landet, inbegripet bruksspår och icke koncessionerade banor, enligt tillgängliga uppgifter 636 kilometer, och hade dessa järnvägar då dragit en anläggningskostnad av i medeltal 51,000 kronor för kilometer.

Undersöker man med stöd av dessa uppgifter, huru stor del av anläggningskostnaden för samtliga järnvägar, som utgjorde statsbidrag, skall man finna, att detta är ej mindre än 27,800 kronor för kilometer eller cirka 55 %. För dem bland dessa järnvägar, som hugnats med statslån, bliver således denna procent avsevärt högre.

Under de härefter följande åren har offervilligheten från statens sida visat sig betydligt större, såväl beträffande meddelande av lån som genom beviljande av anslag utan återbetalningsskyldighet. Här nedan återgives en tabell, som visar storleken av de av staten lämnade anslag och lån från och med år 1872, uppdelade i femårsperioder.

År.	Av riksdagen särskilt beviljade medel.		Av Kungl. Maj:t beviljade medel.	Från handels- och sjöfartsfonden beviljade medel.	
	Anslag.	Lån.	Anslag.	Anslag.	Lån.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1872—1876	2,100,000	10,000,000	15,000	15,000	760,000
1877—1881	—	15,953,240	—	—	335,000
1882—1886	500,000	7,345,500	50,000	—	170,000
1887—1891	—	7,068,000	—	—	—
1892—1896	—	7,350,000	50,000	—	80,000
1897—1901	—	9,895,750	—	—	—
1902—1906	175,000	9,892,000	—	—	300,000
1907—1911	—	7,500,000	—	—	115,000
1912—1916	—	7,500,000	—	—	—
Summa	2,775,000	82,504,490	115,000	15,000	1,760,000

Av denna tabell framgår, att under perioden 1872—1911, det vill säga under de första 40 år, som upptagits i tabellen, till lånefond för järnvägar beviljats 75,004,490 kronor eller i medeltal för femårsperiod 9,375,561 kronor. Tabellen visar jämväl de anslag utan återbetalningsskyldighet, som av Kungl. Maj:t och riksdagen beviljats, ävensom från handels- och sjöfartsfonden anvisade medel. Medtagas också samtliga dessa belopp, finner man, att i medeltal under en av femårsperioderna 1872—1911 utgivna statsbidrag till enskilda järnvägar uppgå till ej mindre än 9,958,686 kronor eller i det närmaste 10,000,000 kronor.

Under den ovannämnda perioden 1872—1911 har i landet byggts enskilda järnvägar till en sammanlagd längd av 9,104 kilometer för en sammanlagd kostnad av 353,486,000 kronor. Härav har statsbidrag i form av anslag och lån utgjort 79,669,490 kronor eller omkring 22,5 %. Fördelas detta statsbidrag på hela det under dessa år anlagda järnvägsnätet, skulle det uppgå till ett belopp av 8,850 kronor för kilometer. Jämföras dessa siffror med perioden intill 1872, skall man finna, att bidraget för kilometer byggd bana under perioden 1872—1911 varit betydligt mindre under sista perioden än under den första eller endast 8,850 mot 27,800 kronor och hela statsbidraget av hela byggnadskostnaden endast 22,5 % mot 55 % under första perioden.

Under de två sista femårsperioderna åter har riksdagen beviljat endast 7,500,000 kronor, således endast omkring tre fjärdedelar, av vad som i medeltal lämnats i statsbidrag under motsvarande tider under åren 1872—1911.

Vid betraktande av detta förhållande uppställer sig den frågan, om behovet av statsunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar på senaste tiden minskats, vilket då kunde antagas hava berott på, antingen 1) att behovet av nya järnvägar minskats, 2) att järnvägarna kunde åstadkommit för mindre kostnad eller 3) att penningetillgången för dessa järnvägsanläggningar från andra håll vore större.

Vad då till en början beträffar det förstnämnda av dessa antaganden, måste man obetingat besvara detsamma nekande. Det lär nämligen vara uppenbart,

att så länge större utvecklingsbara områden inom landet äro utan järnvägar, behovet av förbindelseleder till dessa föreligger, och att detta behov ökas i den mån, som de nya huvudförbindelselederna framdragits i sådan närhet av dessa områden, att möjlighet uppstått att mot rimliga kostnader medelst grenbanor uppnå de områden, som dessförinnan legat allt för avlägsset, för att förbindelseleder skulle kunna till dem framdragas för rimliga kostnader. Behov av detta slag torde särskilt förefinnas i landets västra och norra delar. Men även andra trakter lida av samma brist på järnvägsförbindelser, till exempel stora delar av Kronobergs, Jönköpings och Älvsborgs län samt de delar av Dalarna och Värmland, som ej ligga så nära gränsen mot Norge, att de kunna komma i åtnjutande av bidrag från den så kallade gränsbanefonden. Kännbart behov av järnvägar förefinnes jämväl i trakten närmast huvudstaden, så väl i Uppland som i Södermanland. Exempelvis må här erinras om, att sådana järnvägar som Stockholm—Kapellskär, Stockholm—Öregrund, Enköping—Strängnäs med fortsättning till Nyköping med flere synas vara synnerligen av behovet påkallade; och dessa järnvägar kunna ej komma till stånd uteslutande av brist på penningar.

På sätt framgår av nedanstående tabell, äro för närvarande hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inneliggande ansökningar om statslån till enskilda järnvägar, uppgående till sammanlagt cirka 16,000,000 kronor utöver de för understödjande med statsbidrag redan anvisade fonderna.

J ä r n v ä g a r n a s n a m n .	Ifrågasatt statslån.
Lidköping—Kvänum	539,500
Timmersdala—Askersund	1,875,000
Enköping—Strängnäs	1,386,500
Berga—Fagerhult—Triabo	631,500
Markaryd—Landeryd	2,087,500
Torsås—Gullabo	196,000
Askersund—Borggård	1,750,000
Älmeboda—Ingelstad	375,000
Timmersdala—Mariestad	377,500
Linköping—Österbymo	1,630,000
Klintehamn—Hablingbo	332,500
Östra Väreuds	650,000
Hultsfred—Virserum	500,000
Gånghester—Ulricehamn	987,800
Uppsala—Kerstinbo	1,320,500
Valdemarsvik—Gamleby	1,200,000
Summa	15,839,300

Härförutom lär vara att förvänta, att nya ansökningar om dylika statslån inom närmaste tiden skola ytterligare tillkomma.

Det torde av vad som sagts framgå, att kraven på statsbidrag för enskilda järnvägar i landet fortfarande äro högst betydliga och ingalunda motsvaras av de härtill anvisade fonderna.

Att direkt med siffror påvisa, att järnvägarna på senare åren blivit dyrare att anlägga, torde vara ganska svårt, då ej fullkomligt likartade terräng- eller andra förhållanden förekomma. Emellertid torde det vara allmänt bekant, att arbetspriserna högst betydligt stigit under senare år. Så är även förhållandet med marklösen, kostnaden för skenor, syllar, stationsanordningar och rullande materiel, för att ej nämna, att kostnaderna för järnvägarna ökas på grund av de större fordringar, som man nu ställer på järnvägarnas beskaffenhet i allmänhet, ofta med hänsyn till samtrafiken med andra banor och möjligheten att intaga deras rullande materiel. Även ur denna synpunkt torde således behovet av läne-medel kunna anses större, än vad förut varit fallet.

Kommer så frågan, om penningtillgången från andra håll än staten nu är större än förr. Vad denna fråga beträffar torde det vara tydligt, att förr, då järnvägarna anlades genom trakter, som redan förut voro folkrika och försedda med stora ekonomiska möjligheter eller då banorna byggdes för att till vissa hamnar utföra alster från större produktionsorter, järnvägarna redan från början bort hava utsikter att bära sig, det vill säga förränta de penningar, som insatts i desamma. Numera åter torde det bliva nödvändigt att räkna med det förhållandet, att de nytillkommande järnvägarna lämna en för anläggningskapitalets förräntning tillräcklig avkastning, först sedan dess trafikområden blivit mera utvecklade med industri och odling. Den tid torde därför nu vara kommen, då järnvägarna måste anläggas med tanke närmast på att bringa hjälp åt de trakter, de genomlöpa på så sätt, att genom de bättre kommunikationerna områden bliva uppodlade, där sådant förut ej varit möjligt i brist på gödningsämnen, avsättningsmöjligheter med mera, eller vattenfall bliva utnyttjade och fabriker anlagda, som genom järnvägen kunna beräkna få möjligheter till avsättning.

En följd härav torde bliva, att under sådana förhållanden endast de därav närmast intresserade kommunerna eller orterna vilja stödja järnvägsföretaget genom aktieteckning, väl vetande att det kan komma att dröja flera år, innan någon direkt utdelning kan påräknas på utlagt kapital. Utomstående, banker eller enskilda, vägra då i många fall att deltaga i sådana företag.

Om man emellertid anser, att enskilda järnvägar böra anläggas för ernående av den indirekta vinsten genom höjning av odling och industri och att landet härför bör ikläda sig risken av att icke genast kunna direkt förränta järnvägarnas anläggningskapital, torde det vara uppenbart, att under dessa omständigheter behovet av statsbidrag till de enskilda banorna med tiden skall bliva allt större, och att därför en ökning av de statsmedel, som skola avsättas till allmänna järnväglånefonden, bliver önskvärd.

Av vad sålunda anförts torde framgå, att, under den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda förutsättningen om normala förhållandens återinträdande, det synes bliva till det allmännas gagn och föreligga välgrundade behov för att den allmänna fonden för understöd medels statslån av enskilda järnvägsanläggningar under femårsperioden 1917—1921 uppgår till ett belopp av 10 miljoner kronor.

Man skulle visserligen kunna anmärka mot detta betraktelsesätt, att staten redan bildat den så kallade gränsbanefonden, som genom anslag av 1911, 1913 och 1914 års riksdagar givits den betydliga storleken av 12,000,000 kronor, men då denna fond lär bliva förbrukad av de redan nu föreliggande planerna för gränsbanor i Värmland och Dalarna, synes densamma icke vara att påräkna för de många övriga banor, som redan nu ifrågasatts på sätt framgår av ovanstående tablå.»

Med stöd av det sålunda anförda har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom sin mening uttalat, att allmänna järnvägslånefonden för nästkommande femårsperiod synes böra bestämmas till 10,000,000 kronor.

Fullmäktige
i riksgälds-
kontoret.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava yttrat sig sålunda:

»Då frågan angående understöd från statens sida av enskilda järnvägsföretag med hänsyn till storleken av de belopp, som hittills för sådant ändamål beviljats och väl fortfarande komma att beviljas, äger en vittgående statsfinansiell betydelse, anse sig fullmäktige här böra ägna denna fråga en mera ingående undersökning.

Såsom känt är, har sedan lång tid tillbaka ett stort antal av de med statslån understödda järnvägsbolagen icke varit i stånd att fullgöra föreskrivna inbetalningar å sina skulder till riksgäldskontoret. Beloppet av sådana restantier har också år för år stigit och uppgår numera till en mycket avsevärd summa. Visserligen torde man, såsom fullmäktige framhöllo i sin berättelse till 1910 års riksdag, hava anledning hoppas, att, i likhet med vad i flera föregående fall skett, många järnvägsföretag, som under de första åren efter järnvägens öppnande för trafik icke varit i stånd att erlagga ränta och verkställa amortering å statslånet, framdeles skola få sin ekonomiska ställning så förbättrad, att skulden till staten kan av dem till fullo återgäldas. Men å andra sidan kan man icke undgå att med avseende å åtskilliga järnvägsföretag hysa grundade tvivel beträffande deras framtida ekonomiska bärighet och i följd därav även befara, att staten skall få vidkännas förlust på den lämnade försträckningen. Den fortgående ökningen av restantierna å vissa bolags statslån torde till stor del kunna förklaras av stegrade avlöningar till personal samt stigande priser å kol och materialier. Det dåliga ekonomiska resultatet av en del järnvägsföretag kan dock helt visst i ej oväsentlig mån tillskrivas bristande tillförlitlighet av de beräkningar angående en järnvägs anläggningskostnad och avkastningsförmåga, som läggas till grund för låneunderstödens beviljande.

Vad beträffar beräkningar angående en järnvägs förmåga att förränta därå nedlagt kapital ligger det i sakens natur, att sådana, även om de äro så samvetsgrannt utförda som möjligt, måste i hög grad erhålla karaktär av sannolikhetsberäkningar och såsom sådana bliva mer eller mindre otillförlitliga. Detta är en omständighet, som, enligt fullmäktiges mening, mer än hittills varit fallet, bör mana till försiktighet vid understödjande av enskilda järnvägsföretag.

För att ytterligare belysa den föreliggande frågan hava fullmäktige låtit verkställa en utredning rörande ifrågavarande lånerörelses utveckling under en lång följd av år eller allt sedan år 1872. Resultatet av denna utredning innefattas i närslutna tabeller 1—4. *)

Tabell 1 avser att åskådliggöra, i vad mån de låntagande bolagen under vart och ett av åren 1872—1914 varit i stånd att verkställa dem åliggande inbetalningar till riksgäldskontoret, och i tabell 2 äro dessa uppgifter, till vinnande av större överskådlighet, sammanfattade i fem- respektive fyra-årsgrupper. I kolumnerna för »förfallet belopp» äro i allmänhet medräknade endast de ränte- och kapitalinbetalningar, som enligt amorteringsplanerna bort erläggas under vederbörande år, men däremot icke tidigare förfallna ränte- och kapitalbelopp och ej heller å desamma upplöpande ränta, s. k. överränta. Såsom »inbetalt belopp» åter har i

*) Tabellerna äro såsom bilagor vidfogade denna proposition.

regeln medtagits allt, som under året inlevererats till riksgäldskontoret, vare sig detta avsett under året enligt amorteringsplanen förfallande ränta och kapital eller utgjort likvid för från tidigare år kvarstående förfallna skulder. Därav förklaras, att inbetalningsprocenten vissa år överstiger 100. Däremot hava till »inbetalt belopp» icke räknats avskrivningar, vare sig dessa berott på statsinköp av enskilda järnvägar, på efterskänkande av en statens fordran eller därpå, att under viss tid förfallna ränte- och kapitalbelopp kapitaliserats till nytt lån. En del förtidiga slutbetalningar hava dock upptagits både såsom förfallet och såsom inbetalt belopp.

Sammanfattningen i tabell 1 utvisar nu, att endast under 4 av de 34 åren efter 1880 inbetalningarna fullt uppvägt de förfallande beloppen; och sammanfattningen i tabell 2 ådagalägger, att förhållandena i detta avseende oavbrutet försämrats under de senaste 19 åren. I genomsnitt för de 43 år, undersökningen omfattar, har inbetalningsprocenten stannat vid 90.2. Växlingarna under de olika åren åskådliggöras närmare genom bifogade diagram.*)

Då det gäller att ur uppgifterna om inbetalningarna under de särskilda kalenderåren och årsperioderna få svar på frågan, huruvida de låntagande bolagen på senare tid varit i mindre grad än förut i stånd att fullgöra sina inbetalningar till staten, måste emellertid särskild uppmärksamhet ägnas åt såväl lånens som bolagens olika ålder. Det ligger nämligen i sakens natur, att det ekonomiska utbytet av en järnväg under den första tiden efter dess öppnande för trafik i allmänhet måste bli mindre gynnsamt, än sedan driften fortgått en längre tid. Med hänsyn därtill och då särskild redogörelse för varje enskilda lån skulle leda till alltför stor vidlyftighet, hava järnvägslånen i tabellerna 1 och 2 uppdelats i vissa större grupper. Såsom lämplig indelningsgrund har därvid valts första ränteinbetalningens förfalloår. Gruppernas omfattning framgår av följande sammanställning:

Första förfalloår.	Antal lån.	Ursprunglig lånesumma, kronor.	
Före 1861	6	3,470,000	—
1861—1865	2	1,877,055	24
1866—1870	7	9,644,000	—
1871—1875	—	—	—
1876—1880	6	16,078,240	—
1881—1885	6	9,875,000	—
1886—1890	12	10,558,612	94
1891—1895	10	7,890,885	—
1896—1900	4	5,000,000	—
1901—1905	9	10,191,000	—
1906—1910	12	10,102,000	—
1911—1914	7	4,803,100	—
Summa	81	89,489,893	18

*) Bifogat propositionen såsom tab. 6.

Härvid må visserligen erinras om, att den förebragta utredningen omfattar åren 1872—1914 och att därför den första observationsperioden, vilken i tabellen här ovan ingår såsom 2:a femårsperiod för lånegruppen 1866—1870 och såsom 3:e femårsperiod för gruppen 1861—1865 avser endast de fyra åren 1872—1875 samt att den sista observationsperioden, som i tabellen representeras av sista femårsperioden för var och en av lånegrupperna utom den första, likaledes endast inbegriper fyra år, nämligen åren 1911—1914. Någon mera nämnvärd inverkan på jämförbarheten mellan de olika lånegrupperna och de olika tidsperioderna kunna emellertid dessa förhållanden icke hava, då här endast gäller att i stora drag ställa äldre och nyare lån i relation till varandra. I genomsnitt för alla lån, oavsett tiden för deras utlämnande, har inbetalningsprocenten under olika tider av bolagens verksamhet utgjort:

Under 1:a femårsperioden	76.9	%
» 2:a »	83.2	»
» 3:e »	87.7	»
» 4:e »	96.2	»
» 5:e »	96.2	»
» 6:e »	95.9	»
» 7:e »	91.0	»
» 8:e—10:e »	100.0	»

Inbetalningsförmågans ökning jämsides med järnvägarnas ålder framgår här med all möjlig tydlighet. Av ovanstående tabell rörande järnvägsbolagens betalningsförmåga under olika åldersperioder framgår, att för bolag, som under de senaste årtiondena erhållit lån ur järnvägslånefonden, svårigheten att fullgöra dem åliggande inbetalningar, särskilt under första tiden av deras verksamhet, blivit allt mer framträdande. Sammanföras till en grupp alla lån med första förfalloår efter 1890 och till en andra grupp alla tidigare lån, visa sig inbetalningsprocenterna under de olika perioderna av bolagens verksamhet hava varit följande:

Första förfalloår.	1:a perioden.	2:a perioden.	3:e perioden.	4:e perioden.	5:e perioden.
T. o. m. 1890.....	98.1	90.5	89.8	96.8	96.5
Efter 1890	55.5	73.6	83.1	93.7	93.1

Tabell 3 innehåller uppgifter om skuldbeloppens storlek vid varje års slut med särskilt angivande av den förfallna skulden. Varje lån har där medtagits först från och med det år, varunder ränteinbetalning för första gången skolat ske, varjämte upplupen men ej förfallen ränta frånräknats. En följd härav är emellertid, att varken för de olika lånegrupperna ej heller för samtliga lån, i tabellens tre sista kolumner, ingå lån under de år, då anståndsrenta upplupit. Tabellen skulle därför vara fullt jämförbar med tabell 1, men nedannämnda omständigheter förorsaka, att så ej alltid är fallet.

I samband med vederbörande järnvägars inköp av staten hava följande lån avskrivits under nedanstående år:

Hudiksvall—Dellens, år 1887	kr. 185,677: 91
Söderhamn—Bergviks, år 1885	» 291,763: 51
Sundsvall—Torpshammars, år 1885	» 1,379,828: 39
Länna—Norrtälje, år 1905	» 1,707,872: 81
Skåne—Hallands, år 1896	» 2,441,478: 88
Mellersta Hallands, år 1896	» 1,647,101: 82
Göteborg—Hallands, år 1896	» 2,147,595: 11
Svartälvs, år 1910	» 774,693: 83
<hr/>	
Summa kronor 10,576,012: 26	

Vidare har staten efterskönt 986,198 kronor 22 öre år 1904 å lån till Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag samt 601,169 kronor 79 öre år 1911 å lån för järnvägsanläggningen Borlänge—Insjön. Slutligen hava vissa äldre förfallna skulder avskrivits genom kapitalisering till nya lån, däribland 1,707,800 kronor år 1891 å lån till Bergslagens järnvägsaktiebolag.

Av alla dessa anledningar kunna uppgifterna i tabell 3 icke äga full motsvarighet i tabell 1. Procenttalen förete även en del starka växlingar, exempelvis de stora nedgångarna åren 1891, 1904 och 1905, som icke bero på ökade inbetalningar från järnvägsbolagens sida, utan endast äro skenbara. I alla händelser framgår dock av denna tabell, liksom av tabellerna 1 och 2, att bolagens balans under senare tid visat en anmärkningsvärd tendens till ökning och att detta framför allt gäller de yngre bolagen. Vid 1914 års slut utgjorde den förfallna skulden 12.9 % av hela skuldsumman, vilket innebär, att järnvägsbolagen utöver den enligt amorteringsplanerna medgivna skulden åsamkat sig en över-skjutande skuld om 14.9 %.

I tabell 4 meddelas slutligen uppgifter om skuldsummornas fördelning, vid skilda tider, på olika slags skuld. I denna tabell har, i motsats till tabell 3, varje lån medtagits i den mån det blivit lyftat, varemot upplupna, men ej förfallna räntor även här utesluts. Tabellen torde icke erfordra ytterligare förklaringar. Fullmäktige vilja emellertid å annat ställe i detta utlåtande närmare beröra en däri ingående skuldgrupp, som även är av betydelse i fråga om bolagens betalningsförmåga, nämligen den s. k. anståndsrentan.

Av den nu förebragta utredningen framgår, såsom ock den ovan anmärkta restantieökningen giver vid handen, att järnvägsbolagens förmåga att fullgöra dem åliggande betalningsskyldighet till staten under senare tid minskats. Detta förhållande giver enligt fullmäktiges mening anledning till en viss betänksamhet vid bedömande av frågan om låneunderstöd åt enskilda järnvägsföretag och synes i varje fall böra föranleda till att det anslag, som riksdagen för sådant ändamål anvisat för femårsperioderna 1907—1911 och 1912—1916, icke bestämmes att utgå med högre belopp under nästkommande femårsperiod. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller i sitt utlåtande, att det torde vara tydligt, att förr, då järnvägarna anlades genom trakter, som redan förut voro folkrika och försedda med stora ekonomiska möjligheter, järnvägarna redan från början bort hava utsikter att bära sig, men att det numera torde vara nödvändigt att räkna med det förhållandet, att de nyttkommande järnvägarna såsom berörande endast mindre

folkrika och utvecklade trakter komma att lämna en för anläggningskapitalets förräntning tillräcklig avkastning först sedan dess trafikområden blivit mera utvecklade genom industri och odling.

Med detta av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmärkta förhållande har man givetvis att för framtiden allt mera räkna; och ligger däri, enligt fullmäktiges mening, ytterligare en anledning för staten till försiktighet vid understödjande av enskilda järnvägsföretag.

Slutligen bör icke förbises, att de för berörda ändamål erforderliga medlen även för framtiden måste anskaffas genom upplåning, vilken med hänsyn till de betungande villkor, som en sådan nu betingar, enligt fullmäktiges mening bör i möjligaste mån begränsas.»

På grund av vad sålunda blivit anfört hava fullmäktige ansett sig icke kunna biträda väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag, att allmänna järnvägslånefonden för femårsperioden 1917—1921 bestämmas till 10 miljoner kronor, utan hava fullmäktige för sin del i stället tillstyrkt, att, i likhet med vad för de två närmast föregående femårsperioderna ägt rum, till fonden för ifrågavarande period anvisas ett belopp av 7,500,000 kronor att utgå med 1,500,000 kronor för år.

Såsom av den förut lämnade redogörelsen framgår, hava väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt riksgäldsfullmäktige bedömt den nu föreliggande frågan från delvis skilda synpunkter. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har huvudsakligen uppehållit sig vid behovet av nya enskilda järnvägsanläggningar och nödvändigheten att för ändamålet äga tillgång till bidrag av statsmedel. Styrelsen har därvid som sin mening uttalat, att avsättning till allmänna järnvägslånefonden för nästkommande femårsperiod borde ske med högre belopp än för närvarande är fallet. Riksgäldsfullmäktige åter hava framlagt en fullständig utredning i syfte att visa, att järnvägsbolagens förmåga att fullgöra dem åliggande betalningsskyldighet till staten under senare tid minskats. Väsentligen på resultatet av denna utredning stödjande fullmäktige sin uppfattning, att statsanslaget till fonden icke bör bestämmas till högre belopp, än som tillförne ägt rum.

Departements-
chefen.

Det lär icke med skäl kunna bestridas, att ett huvudsyfte vid järnvägsanläggningar måste vara järnvägarnas indirekta gagn för det ekonomiska livet. Vad särskilt vårt land beträffar, torde det numera för en var stå klart, vilken utomordentlig betydelse kommunikationerna och framför allt järnvägarna haft för de senaste årtiondenas storartade ekonomiska utveckling.

I likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen måste jag hålla före, att behovet av nya enskilda järnvägsanläggningar ingalunda under senare

tider minskats, utan med den fortgående utvecklingen på olika områden gör sig alltmer gällande. Jag vill i detta sammanhang framhålla, hurusom för närvarande finnas inneliggande ansökningar om statslån till enskilda järnvägar, uppgående till sammanlagt omkring 16,500,000 kronor utöver de för understödjande av järnvägsföretag med statsbidrag redan anvisade fonderna. En stor del av de sålunda inkomna ansökningarna synas avse företag av den betydelse för vidkommande orter, att det bör kunna ifrågasättas, att staten beviljar låneunderstöd för ändamålet. Att beakta är ock i detta sammanhang, att, enligt vad styrelsen anmärkt, såväl arbetspriserna som kostnaderna för marklösen och materialier med mera under senare åren i avsevärd mån stigit, vilket givetvis måste medföra ökade anspråk på bidrag av staten för de särskilda anläggningarna.

Å andra sidan får man givetvis ej underskatta de skäl av så att säga direkt statsekonomisk art, som av riksgäldsfullmäktige anförts. Den av fullmäktige uppvisade ökningen av restantierna å järnvägsbolagens statslån torde emellertid, såsom fullmäktige även själva framhållit, kunna till stor del förklaras av ökade avlöningar till personal och stigande materialpriser ävensom bristande tillförlitlighet av de beräkningar angående en järnvägs anläggningskostnad och avkastningsförmåga, som läggas till grund för låneunderstödens beviljande. Den omfattande och värdefulla utredning, som av fullmäktige förebragts, synes mig ock innefatta en stark maning såväl att tillse, att omförmälda beräkningar underkastas en sorgfällig granskning och kontroll, som ock att före statslåns beviljande noggrannt pröva behovet och betydelsen av de särskilda anläggningar, för vilka låneunderstöd sökes.

Vid övervägande av de skäl, som å ömse sidor förebragts, vill jag som min åsikt uttala, att jag, med hänsyn till järnvägarnas stora allmänna betydelse för vårt land och behovet av nya enskilda järnvägsanläggningar, ej under vanliga förhållanden skulle ställt mig avvisande till tanken på ökad kapitalavsättning till järnväglånefonden.

Nödvändigheten att under nu rådande förhållanden å penningmarknaden iakttaga den största sparsamhet och särskilt att i möjligaste mån begränsa statens upplåning medför emellertid, att jag för närvarande ej anser mig kunna ifrågasätta ökning av ifrågavarande anslag.

Jag tillstyrker därför, att till denna fond för femårsperioden 1917 – 1921 anvisas ett belopp av 7,500,000 kronor att utgå med 1,500,000 kronor för år.

Jag övergår härefter till frågan om de villkor och bestämmelser, som böra antagas för åtnjutande av lån från allmänna järnvägslånefonden.

Villkor och bestämmelser för åtnjutande av lån från fonden.

Härvid ber jag att till en början få erinra om innehållet i de av riksdagen, på sätt anmälts i dess skrivelse den 24 maj 1910, nr 122, angående anvisande av anslag till allmänna järnvägslånefonden för femårsperioden 1912—1916, senast godkända villkor och bestämmelser i nyssnämnda hänseende, vilka i allt väsentligt överensstämmer med de av riksdagen förut i samma ämne givna föreskrifter.

I sin berörda skrivelse anmälde riksdagen sitt beslut, att Kungl. Maj:t skulle äga att å det av riksdagen beviljade anslaget till understödjande av nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar anvisa av Kungl. Maj:t beviljade understödsbelopp att utgå i enlighet med följande villkor och bestämmelser:

Gällande, av riksdagen godkända villkor och bestämmelser.

1:o) att kostnadsförslag och arbetsplan fastställas av Kungl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de ställen, vilka järnväg skall beröra, varande det sökande bolaget skyldigt att gottgöra de särskilda kostnaderna för möjligen erforderliga kontrollundersökningar, besiktningar, extra biträdens användande med mera dylikt, vilka kunna av kostnadsförslagets och arbetsplanens granskning föranledas;

2:o) att det lånesökande bolaget, för att kunna erhålla statsunderstöd, skall vara skyldigt hos Kungl. Maj:t styrka, att det förfogar över ett kapital, som jämte statslånet är fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla och varav minst så stor del, som motsvarar hälften av den beräknade anläggningskostnaden, bör utgöras av inbetalt eller tecknat aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnat tillskott till järnvägsanläggningens utförande;

3:o) att låneunderstödet må utgöra högst hälften av anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget samt lyftas i mån av arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande därav, att inbetalningarna å den del av anläggningskapitalet, som bör utgöras av aktiekapital eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnat tillskott, skola ske i förhållande till de andelar av lånesumman, som lyftas, och före lyftningen av dessa låneandelar; skolande härjämte en tiondedel av den beviljade låneförsträckningen inestå, till dess besiktning av järnvägsanläggningen blivit i överensstämmelse med § 2 mom. 2 av kungl. kungörelsen den 11 december 1874 angående ordningen för avsyning och besiktning av enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän trafik förrättad samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik;

4:o) att med avseende å ifrågavarande försträckningar skall iakttagas:

a) att annuiteten för låneunderstödet återgäldande beräknas till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först gottgöres ränta

Bihang till riksdagens protokoll 1916. 1 saml. 25 häft. (Nr 29.)

efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör avbetalning därå;

b) att beträffande den ränta, som å lyftade lånebelopp upplöper under en tid omfattande högst tre år från lyftningsdagarna men dock ej sträckande sig utöver ett år från den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, må medgivas anstånd med betalningen på det sätt, att denna ränta, benämnd anståndsrenta, genom fortsatt annuitetslikvid erlägges till staten först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts;

c) att, så snart å lyftat lånebelopp upplupit ett års ränta, som icke är att hänföra till anståndsrenta, förstnämnda räntas belopp skall inbetalas till staten;

d) att kapitalavbetalning skall genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga tre år efter den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, skoland i sammanhang härmed likvid ske av all därinnan upplupen, obetald ränta, som icke är att hänföra till anståndsrenta; och

e) att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlägges, låntagaren skall därå gälda fem procent ränta, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt;

5:o) att järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skall utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning med förmånsrätt framför varje annan fordran i den järnväg, för vars anläggning den ifrågavarande försträckningen beviljats; börande ej mindre såsom villkor för statslånets erhållande och tillgodonjutande i bolagsordningen intagas stadgande om bolagets skyldighet att till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets järnväg med förmånsrätt för samma fordran framför varje annan fordran hos bolaget, än ock en tredjedel av det beviljade statslånet inestå, till dess inteckning med ovan stadgad förmånsrätt i bolagets järnväg meddelats för förut lyftade andelar av lånet; varjämte ovanberörda sista tredjedel ej må utbekommas, förrän inteckning för dess belopp med förmånsrätt framför varje annan fordran än statens blivit i bolagets järnväg behörigen meddelad;

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

7:o) att varje järnvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, skall vara skyldigt underkasta sig såväl de bestämmelser i fråga om samtrafik, hvilka Kungl. Maj:t kan finna godt för bolaget bestämma, som ock i övrigt alla de villkor och kontroller, som av Kungl. Maj:t prövas lämpliga och nödiga; samt

8:o) att varje sådant bolag, som nyss är nämnt, må, då Kungl. Maj:t så prövar lämpligt,

dels erhålla upplåtelse av den för järnvägsanläggningen erforderliga, kronan tillhöriga jord sålunda: att jord, som står under kronans omedelbara disposition, upplåtes utan någon ersättning; att jord från de under bruk och bergverk för nödigt skogsfång upplåtna kronoallmänningar upplåtes utan annan gottgörelse än ersättning till vederbörande innehavare för intrång i nyttjanderätten; att jord från de genom domänstyrelsens försorg utarrenderade kronoegendomar, vilka icke

upplåtits till förenade mötespassevolanskassornas fond, stuterierna eller Vadstena krigsmanshusfond, upplåtes utan annan ersättning än för minskning i arrendatorns brukningsområde under den återstående arrendetiden ävensom för skada och intrång; samt att för jord, som är till boställe eller åt enskild person, menighet eller inrättning med åborätt eller annorledes än vad ovan sagts upplåten, ersättning skall lämnas såväl för själva marken som för skada och intrång; skolande ersättningen i ovannämnda fall bestämmas i den ordning, förordningen angående jords eller lägenhets avstående för allmänt behov den 14 april 1866 stadgar;

dels ock kostnadsfritt begagna för anläggningen sådana å kronans ägor belägna kalk- och stenbrott jämte grustäcker, som kunna vara disponibla.

I de av riksdagen sålunda stadgade villkor har sedermera allenast en jämkning av uteslutande formell natur vidtagits. Vid föredragning inför Kungl. Maj:t den 17 februari 1911 av frågan om bildande av en fond för att underlätta åstadkommande av bibanor inom vissa delar av riket framhöll nämligen föredragande departementschefen, hurusom enligt gällande lånevillkor i bolagsordningen skulle intagas stadgande om skyldighet för det bolag, som erhållit statsunderstöd, att till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets järnväg med förmånsrätt framför varje annan fordran hos bolaget. Ett järnvägsaktiebolag, som beviljats lån för utförande av en järnvägsanläggning, hade emellertid hos Kungl. Maj:t anhållit, att nyssberörda såsom villkor för statslånets tillgodonjutande meddelade föreskrift om intagande i bolagsordningen av stadgande om inteckning med viss förmånsrätt måtte få utgå. Såsom skäl härför hade bolaget anført, att fullgörande av detta villkor skulle medföra stor tidsutdräkt, då för ändring av bolagsordningen erfordrades, att beslut därom godkändes av såväl en ordinarie som en extra bolagsstämma.

Departementschefen erinrade vidare, hurusom på grund av remiss justitiekanslern avgivit utlåtande och därvid erinrat, att enligt gällande bestämmelser i det kontrakt om järnvägsanläggningens utförande, som skulle avslutas mellan kronan och bolaget, skulle intagas bolagets alla förbindelser och rättigheter enligt meddelade beslut, samt att följaktligen där även skulle intagas de bolaget åliggande förbindelser i fråga om inteckning i järnvägen med viss förmånsrätt för statens fordringar. Justitiekanslern ansåg därför till trygghet av Kungl. Maj:ts och kronans rätt icke vara nödigt, att stadgande därom intoges jämväl i den för bolaget gällande ordning.

Då enahanda bestämmelser som de av justitiekanslern omnämnda alltid plägade intagas i det kontrakt, som upprättades rörande järnvägsanläggningens utförande, ansåg departementschefen intagande i bolagsordningen av en särskild bestämmelse sådan som den ifrågavarande icke

vara av behovet påkallad, en bestämmelse, som dessutom under vissa förhållanden kunde medföra tidsutdräkt och onödiga formaliteter.

Om denna uppfattning delades av Kungl. Maj:t och riksdagen, ansåg departementschefen hinder ej möta att bifalla järnvägsaktiebolagets omnämnda framställning, eller att i blivande resolutioner angående beviljande av statsunderstöd ur den vanliga järnvägslånefonden utesluta nu ifrågakvarande villkor.

Då någon erinran mot det sålunda väckta förslaget ej gjordes, har omförmälda villkor därefter icke uppställts.

Innan jag redogör för vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt riksgäldskontoret anfört beträffande villkoren för åtnjutande av lån från allmänna järnvägslånefonden, vill jag något närmare uppehålla mig vid några av Kungl. Maj:t, utöver ovanberörda, av riksdagen fastställda villkor, meddelade kontrollföreskrifter vid beviljande av lån från fonden ävensom vissa tidigare åtgärder, som därmed äga samband.

Vissa tidigare
åtgärder i
fråga om
kontroll å med
lån från all-
männa järn-
vägslåne-
fonden under-
stödda en-
skilda järn-
vägar.
Riksdagens
skrivelse den
18/5 1905,
nr 152.

I skrivelse den 18 maj 1905, nr 152, angående beviljande av ytterligare låneunderstöd för anläggning av järnväg från Orsa till Sveg, framhöll riksdagen, bland annat, angelägenheten av att för framtiden större omsorg och noggrannhet av vederbörande ämbetsverk ägnades åt granskning av de kostnadsberäkningar, som i enlighet med riksdagens föreskrifter beträffande den till Kungl. Maj:ts disposition ställda lånefonden för enskilda järnvägsanläggningar skulle läggas till grund såväl för bestämmande av det belopp, varmed i varje fall lån från fonden skulle kunna utgå, som ock vid prövningen, huruvida ett jämte statslånet fullt tillräckligt, enskilt kapital funnes att tillgå för anläggningens utförande.

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsens
utlåtande den
2/4 1906.

Efter att genom nådig remiss hava anbefallts att till Kungl. Maj:t inkomma med yttrande och förslag med anledning av vad riksdagen sålunda anfört, efterkom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånig skrivelse den 2 april 1906 denna befallning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställde därvid,

att utöver de villkor, som dittills plägat av riksdagen uppställas för ifrågakvarande låneunderstöd till enskilda järnvägar, måtte därjämte för erhållande av dylikt lån stadgas av Kungl. Maj:t,

att nya arbetsplanerna med tillhörande kostnadsberäkningar för sådan järnvägsanläggning skulle vara på sökandens bekostnad upprättade av den väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tjänsteman eller annan sakkunnig person, som därtill av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter ansökan på sökandens bekostnad förordnades, ävensom att redan förut genom annan person upprättad arbetsplan,

som bleve lagd till grund för ansökan om statslån, skulle vara granskad på marken av en väg- och vattenbyggnadsstyrelsens, på sökandens bekostnad förordnad tjänsteman eller annan sakkunnig person;

att arbetsplanerna enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda föreskrifter skulle upprättas på sådant sätt, att därav medelst plan- och profil- samt nödiga tvärsektionsritningar, arbetsbeskrivning och kostnadsförslag med full tydlighet framginge de för företaget erforderliga arbetenas storlek och samtliga kostnader; samt

att för utövande under väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av en enligt särskild instruktion närmare angiven kontroll över arbetenas utförande för fullbordande av dylik järnvägsanläggning och över rätta användandet av de för vidkommande järnvägsaktiebolag tillgängliga medlen skulle av Kungl. Maj:t efter förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utses en sakkunnig person, som jämväl borde förordnas dels att jämlikt nådig instruktion av den 22 oktober 1892 vara den av Kungl. Maj:t förordnade ledamoten i järnvägsbolagets styrelse, dels att vara statens övertvakande ingenjör för arbetenas utförande.

Slutligen och på sätt riksdagen ifrågasatt borde redan i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, före avgivande av underdånigt utlåtande med tillstyrkande av statslån till enskilda järnvägsanläggningar, av lånesökanden förebringas fullständigt bevis om förfogande av penningemedel, som jämte statslånen vore tillräckliga för järnvägsanläggningens utförande.

Med anledning av vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sålunda hemställt, föreskrev Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 12 april 1907, att arbetsplan rörande järnvägsanläggning, för vilken statslån sökes, skall, för möjliggörande av planens tillförlitligare granskning, enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelade särskilda detaljföreskrifter upprättas på sådant sätt, att därav medelst plan- och profil- samt nödiga tvärsektionsritningar, arbetsbeskrivning och kostnadsförslag med full tydlighet framgå de för järnvägsanläggningen erforderliga arbetenas storlek och samtliga kostnader, varjämte väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anbefalldes att vid granskningen av sådana arbetsplaner med tillhörande kostnadsförslag tillse, huruvida kontrollundersökning på marken erfordrades för att utröna kostnadsförslagets tillförlitlighet samt att i sådant fall gå i författning därom på sökandenas bekostnad.

Kungl. brev
den 12/4 1907.

Vidare anbefalldes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att, därest i visst fall beträffande ett med statslån understött järnvägsföretag skarpt kontroll över arbetenas utförande samt rätta användandet av de för sådant företag tillgängliga medel skulle på grund av särskilda omständigheter befinnas nödig, hos Kungl. Maj:t göra framställning om meddelande av i sådant avseende erforderliga bestämmelser.

Fullmäktiges
i riksgälds-
kontoret
berättelse till
1910 års
riksdag.

I sin till 1910 års riksdag avgivna berättelse angående riksgäldskontorets ställning och förvaltning framhöllo sedermera fullmäktige i riksgäldskontoret, bland annat, hurusom vid 1909 års utgång ett stort antal av de med statslån understödda enskilda järnvägsbolagen icke fullgjort föreskrivna inbetalningar å sina skulder till riksgäldskontoret. Beloppet av sådana restantier hade ock år för år stigit och uppginge till en betydande summa. Visserligen kunde man hava anledning hoppas, att, i likhet med vad i flera föregående fall skett, många järnvägsbolag, som under de första åren efter järnvägens öppnande för trafik icke vore i stånd att erlägga ränta och verkställa amortering å statslånet, framdeles skulle få sina inkomster ökade och sin ekonomiska ställning så förbättrad, att skulden till staten kunde av dem till fullo återgäldas. Men å andra sidan kunde man icke undgå att med avseende å några av järnvägsföretagen i fråga hysa grundade tvivel beträffande deras framtida ekonomiska bärighet och i följd därav även befara, att staten i vissa fall skulle få vidkännas förlust på den lämnade försträckningen. Med hänsyn därtill vore det enligt fullmäktiges mening önskvärt, att för framtiden de beräkningar rörande tilltänkta järnvägars anläggningskostnad och avkastningsförmåga, som lades till grund för låneunderstödens beviljande, bleve uppgjorda med största omsorg och underkastades noggrann prövning.

Riksdagens
skrivelse den
22/2 1910,
nr 17.

Riksdagen anförde därefter i skrivelse den 22 februari 1910, nr 17, att även riksdagen fäst sin uppmärksamhet vid den ständiga ökningen i restantierna å vissa enskilda järnvägars statslån, en ökning, som visserligen, vad de senaste åren beträffade, kunde i någon mån förklaras av den allmänna nedgången i de ekonomiska konjunkturerna, men som därjämte syntes böra tillskrivas omständigheter, vilka gäve vid handen, att gällande villkor för de ifrågavarande lånens erhållande och åtnjutande knappast kunde i behörig grad skydda staten för förluster.

Enligt vad i ämnet meddelad utredning ådagalade, gällde dåmera strängare bestämmelser än förr angående uppgörandet och granskningen av kostnadsförslagen beträffande enskilda järnvägsanläggningar, för vilka statslån söktes. Men det visade sig ock, att dessa icke vore tillräckliga för att bereda staten trygghet mot förluster. Även om kostnadsberäkningarna uppgjorts med all möjlig omsorg och noggrannhet, krävdes till uppnående av ett gott resultat, dels att företagets ekonomi från början vore baserad på en säker grundval och dels att dess ledning och förvaltning sköttes på ett sådant sätt, att icke statens intressen trädde för nära.

I det förra avseendet lämnades vissa bestämmelser i de av riksdagen uppställda villkoren för ifrågavarande låneunderstöds åtnjutande. Då dessa villkor vore av riksdagen fastställda att gälla för hela den period 1907—1911, för vilken det senast beviljade anslaget vore avsett, hade riksdagen ej ansett sig böra i detta sammanhang närmare ingå på denna del av den förevarande frågan.

Vad åter anginge ledningen och förvaltningen av de företag, som här vore i fråga, stadgades i de ovannämnda villkoren, att Kungl. Maj:t skulle insätta en med särskild instruktion försedd ledamot i direktionen för varje järnvägsbolag, som innehade lån av staten, och utse en revisor att deltaga i granskningen av bolagets förvaltning och räkenskaper. Sådan instruktion hade ock utfärdats av Kungl. Maj:t den 22 oktober 1892.

Den kontroll, som sålunda vore anordnad, syntes emellertid icke innebära tillräcklig säkerhet för, att statens intressen skulle vederbörligen tillgodoses. Dels hade det kunnat inträffa, att kontrollanten ej fått börja sin verksamhet, förrän bolaget redan hunnit vidtaga för dess ekonomiska ställning mycket betydelsefulla åtgärder; och dels hade genom kontrollen ej kunnat förhindras, att bolagsförvaltningen såväl vid själva järnvägsanläggningens utförande som ock sedermera vid ordnandet av driften och handhavandet av bolagets angelägenheter i övrigt förfarit på ett sådant sätt, som visat sig skadligt för statens intressen. Det ville därför synas, som om skärpt kontroll vore behövlig; och riksdagen hade fördenskull velat för sin del ansluta sig till den tanke, som låge till grund för ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i detta avseende gjort uttalande, i så måtto att en teknisk-ekonomisk kontroll borde anordnas för övervakande, att de beräkningsgrunder, som följts vid statslåns anvisande, också lände till efterrättelse vid företagens utförande. Riksdagen förutsatte emellertid därvid, att den kontroll, som med tillämpning av ovannämnda instruktion för det dåvarande ägde rum, skulle fortfarande bestå.

Då enligt gällande villkor för de ifrågavarande låneunderstödens beviljande anordnandet av statens kontroll vore lagt i Kungl. Maj:ts hand, anhöll riksdagen om vidtagande av erforderliga åtgärder, för att utöver den kontroll, som för det dåvarande ägde rum genom statens med särskild instruktion försedda ombud i bolagsstyrelsen, måtte åstadkommas en för statens intressen betryggande teknisk-ekonomisk kontroll över de med statslån understödda enskilda järnvägarne såväl beträffande själva anläggningarnas genomförande som ock med avseende å därmed sammanhängande förvaltningsåtgärder.

Riksdagens
skrivelse den
24/5 1910,
nr 122.

I sin ovan berörda skrivelse den 24 maj 1910, nr 122, angående anvisande av anslag till allmänna järnvägslånefonden för femårsperioden 1912—1916, anförde riksdagen beträffande villkoren för låneunderstödens utlämnande och tillgodonjutande, bland annat, att riksdagen, med hänsyn till vad riksdagen uti omförmälda skrivelse till Kungl. Maj:t den 22 februari 1910 anfört i fråga om åstadkommande, utöver för det dåvarande förefintlig kontroll över de med statslån understödda enskilda järnvägarna, av en mera betryggande sådan, ville uttala, att riksdagen vore övertygad därom, att Kungl. Maj:t, beträffande ifrågavarande anslag, vidtog åtgärder för att i fråga om de enskilda järnvägar, som kunde komma i åtnjutande av lån från detsamma, åstadkomma, i den mån en blivande utredning kunde därtill föranleda, en betryggande teknisk-ekonomisk kontroll såväl beträffande själva anläggningens planerande och genomförande som ock vad anginge därmed sammanhängande förvaltningsåtgärder.

Numera bruk-
liga kontroll-
föreskrifter.

Samma dag som riksdagens båda nyssnämnda skrivelser anmälades inför Kungl. Maj:t, den 23 juni 1910, beviljade Kungl. Maj:t Kil—Fryksdalens järnvägsaktiebolag låneunderstöd för järnvägsanläggning från Kil till Torsby. För tillgodonjutande av den bolaget sålunda förunnade förmån stadgade Kungl. Maj:t, bland andra, följande villkor.

Innan arbetet å järnvägsanläggningen påbörjades eller bindande avtal avslutades rörande utgifter för anläggningen och senast vid angiven tidpunkt skulle bolaget hava uppgjort och underställt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning och godkännande icke blott en detaljerad plan över den ordning, var och de tider, varå arbetena å järnvägsanläggningen skulle utföras, utan även en detaljerad tablå, utvisande, huru samtliga för företaget tillgängliga medel skulle fördelas på olika arbeten och konton.

Bolaget skulle under arbetenas bedrivande minst en gång månatligen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen insända såväl uppgift om de under sistförflutna månaden utförda arbetena och kostnaderna därför som ock avskrifter av ingångna entreprenad- och upphandlingsavtal; och skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller dess därtill förordnade ombud lämnas tillfälle att taga del av bolagets räkenskaper och korrespondens.

Kungl. Maj:t skulle äga att, på förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, utse en sakkunnig person, vilken hade att enligt för honom av Kungl. Maj:t utfärdad särskild instruktion och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens särskilda föreskrifter å arbetsplatsen verkställa teknisk-ekonomisk kontroll över järnvägsarbetenas utförande och därvid särskilt tillse, att samtliga i kostnadsförslagets slutsumma ingående och övriga för järnvägsföretaget avsedda medel i verkligheten bleve på lämpligt sätt använda för de i förenämnda detaljerade kostnadstablå angivna ändamål. Denne kontrollant ävensom nyss omförmälda ombud för

väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle hava rätt att närvara och till protokollet yttra sig vid bolagsstyrelsens sammanträden, till vilka kontrollanten skulle kallas i samma ordning som styrelsens ledamöter. Det skulle åligga bolaget att, enligt grunder, som av Kungl. Maj:t på förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämdes, bekosta ersättning för kontrollanten och det biträde åt honom, som kunde befinnas erforderligt.

Enahanda bestämmelser hava därefter pläгат intagas bland de villkor, som föreskrivits vid beviljande av låneunderstöd från allmänna järnvägslånefonden.

Beträffande frågan, huruvida de nu gällande lånevillkoren kunna anses tillfyllestgörande eller möjligen i något avseende tarva ändring eller tillägg, yttrar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i det föreliggande utlåtandet till en början följande:

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

»Till bedömande av denna fråga får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhålla följande rörande några av de villkor, som under olika tidsperioder varit av Kungl. Maj:t föreskrivna för lån ur järnvägslånefonden.

Under 1860-talet var sålunda i de villkor för lån, riksdagen uppställde, föreskrift intagen om att styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader skulle genom sakkunniga män, som på styrelsens förslag av Kungl. Maj:t förordnades, utöva tillsyn därå, att arbetena bleve i överensstämmelse med vederbörligen fastställda planer utförda, samt att vid verkställigheten godkända arbetsmetoder följdes och fullgoda materialier användes.

Detta villkor rörande sättet för huvudsakligen den tekniska kontrollens utövande utgår sedermera ur de av riksdagen angivna lånevillkor, då därefter Kungl. Maj:t uti nådiga resolutioner om koncession för respektive järnvägar upp-tager motsvarande villkor, eller att denna kontroll skulle utövas genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och dess tjänstemän.

Denna kontroll avsåg emellertid uteslutande tillsyn, 1 à 2 gånger årligen, över att järnvägsanläggningarna blevo i tekniskt avseende utförda på ett betryggande sätt, men omfattade icke någon som helst tillsyn på platsen över att för anläggningen tillgängliga medel voro tillräckliga eller blevo till avsett ändamål på lämpligt sätt använda.

En sålunda organiserad kontroll kunde ej bliva fullt verksam, och isynnerhet var det omöjligt för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att på förhand vinna nödig visshet, att järnvägarna verkligen kunde utföras för de beräknade kostnaderna. Härtill kommer, att de undersökningar, som läggas till grund för koncessionsansökan, i allmänhet äro — det ligger i sakens natur — ganska otillförlitliga, då de vanligen avse att utröna, allenast om över huvud taget en framdragnings av en järnväg på den platsen är möjlig. Kostnadsberäkningar, baserade på dylika förslag, måste helt naturligt också bliva ganska otillfredsställande.

Ett belysande exempel på detta förhållande är Orsa—Svegs järnvägsanläggning.

Denna cirka 120 kilometer långa normalspåriga järnväg hade med stöd allenast av de till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inlämnade förslagen och utan kontrollering på marken beräknats till 3,700,000 kronor utan rullande materiel eller till det osedvanligt låga priset av 30,830 kronor för kilometer. Med stöd allenast av dessa beräkningar erhöles ett statslån av 1,850,000 kronor. Emellertid visade det sig snart, att den genom länesökandens försorg upprättade kostnadsberäkningen var fullständigt otillförlitlig, och att järnvägens fullbordande skulle komma att draga ytterligare högst betydliga kostnader.

Järnvägsaktiebolaget ingick då med en underdånig ansökan om ökning av statslånet, i anledning varav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lät verkställa en noggrann undersökning på marken, som resulterade i att totalkostnaden för järnvägen beräknades till cirka 6 millioner istället för förut uppgivna 3,7 millioner kronor eller till cirka 50,000 kronor för kilometer, i följd varav hemställdes, att Kungl. Maj:t och riksdagen för järnvägens fullbordande måtte anvisa ytterligare 2 millioner kronor såsom statslån. I sitt underdåniga utlåtande häröver av den 23 april 1904 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i anledning av vad som sålunda förekommit, påyrkat en viss omfattande ekonomisk kontroll genom försorg av styrelsen. I tvenne promemorior den 27 mars och 14 juni 1905 till statsrådet och chefen för civildepartementet har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen närmare utvecklat sitt förslag, om huru en sådan kontroll skulle ordnas.

Sedan riksdagen i skrivelse den 18 maj 1905 under vissa villkor medgivit, att det sökta, av Kungl. Maj:t till 2,200,000 kronor ökade statslånet finge utgå av den år 1901 av riksdagen beviljade fonden å 7,500,000 kronor, har Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 20 oktober 1905 beviljat järnvägsaktiebolaget ifrågarande lån, varvid Kungl. Maj:t bland andra villkor föreskrivit, att kontroll över järnvägsarbetet skulle av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utövas på sätt av styrelsen föreslagits.

Följden av denna noggranna kontroll uteblev ej heller. Den beräknade totala kostnadssumman, som låg till grund för Kungl. Maj:ts förenämnda beslut om det senaste statslånet var 6,000,000 kronor eller cirka 50,000 kronor för kilometer, och järnvägen har enligt uppgift, som inlämnades till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i juli 1910, dragit en kostnad av cirka 5,865,000 kronor. Härvid är emellertid att märka, att upplupna räntor under byggnadstiden, som för denna järnväg blev ovanligt lång, ej inräknats i verkliga kostnaden. Ej heller har rullande materiel till ett mindre belopp medräknats, då det beräknade ovannämnda kostnadsbeloppet ej avsåg sådan.»

Efter att härefter hava erinrat om styrelsens i skrivelse den 2 april 1906 framställda, ovan återgivna förslag till kontrollföreskrifter, samt om riksdagens jämväl här ovan omförmälda skrivelse den 22 februari 1910 yttrar styrelsen vidare:

»Kontroll inrättad huvudsakligast efter dessa principer har sedermera av Kungl. Maj:t föreskrivits vid beviljande av statsunderstöd åt nedanstående ännu ej helt fullbordade järnvägar, nämligen: Kil—Torsby, Lysekil—Smedberg, Knippboheden—Rättvik, Väderstad—Bränninge, Lindfors—Bosjön, Sävsjöström—Nässjö, Trollhättan—Nossebro, Ringstorp—Slätbaken och Eksjö—Österbymo.

Att den teknisk-ekonomiska kontroll, som sålunda genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utförts för de med statsbidrag understödda järnvägarna, väl fyllt sin uppgift, torde framgå därav, att då det, på sätt framgår av nedanstående tabell, inträffat, att vid de enskilda järnvägsanläggningar, som byggts utan teknisk-ekonomisk kontroll, den beräknade kostnaden, i regel överskridits, hava samtliga dessa vid de förenämnda under styrelsens teknisk-ekonomiska kontroll utförda järnvägar, såvitt nu kan ses, visat sig tillräckliga.

Järnvägens namn.	Spår- vidd.	Längd.	Vid stats- länets bevil- jande beräk- nad och fastställd kostnad.	Verklig kostnad.	Verklig kostnad per km.
	m.	km.	Kr.	Kr.	Kr.
Kjävlinge—Sjöbo	1.435	48.8	2,400,000	2,836,000	58,100
Söderköping—Valdemarsvik	0.891	41.0	1,183,000	1,805,000	45,900
Bjärka—Åtvidaberg	1.435	18.5	580,000	809,000	43,700
Enköping—Heby—Runhällen	1.435	50.0	2,057,400	2,325,000	47,300
Stålboga—Skebokvarn	1.435	23.4	1,065,000	1,170,000	50,000
Borgholm—Böda	0.891	55.0	838,000	1,057,000	19,300
Tidaholm—Vartofta	1.435	23.8	1,020,000	1,385,000	58,200
Oskarshamn—Ruda	0.891	33.3	970,000	1,092,000	33,100
Lidköping—Tun... ..	0.891	27.2	735,000	700,000	25,700

Visserligen äro de ovan uppräknade tekniskt ekonomiskt kontrollerade järnvägarna, ehuru några av dem helt eller delvis öppnats för trafik, ännu ej fullt fullbordade, då i vissa fall kostnaden för jordlösen och expropriation ävensom en del putsningsarbeten m. m. ännu återstå, men likväl kan för närvarande sägas, att arbetena kunnat bedrivas mycket noggrannt i överensstämmelse med för dem fastställda planer och tablåer.

Av vad sålunda anförts finner styrelsen skäl föreligga att föreslå, att bland villkoren för statslånen bör ingå bestämmelse, om att teknisk-ekonomisk kontroll skall utövas, på sätt senare åren varit föreskrivet.

Bestämmelsen om räntefrihet under de tre första åren efter lånets anvisande synes styrelsen ej under alla förhållanden fullt lämplig, bland annat av det skäl, att det visat sig, att banor ofta ej hinna färdigbyggas under denna tid. Denna allmänna bestämmelse torde hava sin orsak däri, att det ansetts olämpligt att betunga järnvägar med räntor de år, då järnvägarna äro under byggnad och således ej kunna hava några trafikinkomster. Härvid läser dock böra tagas hänsyn därtill, att byggnadstiden är helt olika för olika stora järnvägar, var-till kommer att, som ovan nämnts, vid ett flertal järnvägsanläggningar det inträffar, att först någon tid efter järnvägsdriftens början det varit möjligt erhålla så stor behållning av driften, att det varit möjligt att därmed bestrida ränte-

likviderna. Det synes under dessa förhållande styrelsen önskvärt, att tiden för räntefriheten av Kungl. Maj:t bestämmes särskilt i varje fall, dock ej till mer än 6 år.

Ett belysande exempel, åskådliggörande huru räntorna kunna trycka låntagaren, förekom jämväl vid Orsa—Svegs järnvägsanläggning, där sammanlagda ränteutgifterna redan under byggnadstiden uppgick till ej mindre än 616,145 kronor 35 öre.

Angående den av riksdagen meddelade bestämmelsen, att lån endast få utlämnas till nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar har vid skilda tillfällen förfrågningar framställts i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om utsikterna att få statslån, oaktat järnvägsarbetet påbörjades. I denna fråga vill styrelsen framhålla önskvärdheten, att även för framtiden någon avvikelse härifrån ej må ske, då styrelsen under sådana förhållanden i väsentliga delar undandrages noggrann kontroll såväl över järnvägens tekniska utförande som ock den rätta användningen av de tillgängliga medlen, som sedan äro avsedda att delvis ersättas med statslån.

Beträffande den av riksdagen givna bestämmelsen, att Kungl. Maj:t skall insätta en med särskild instruktion försedd ledamot i direktionen för varje järnvägsaktiebolag, som innehar lån av staten, anser styrelsen lämpligt att föreskrift lämnas därom, att till sådan ledamot bör utses en person, som är på området sakkunnig och ej är delägare i bolaget eller av detta mottagit förtroendeuppdrag eller avlönad befattning.»

Under åberopande av vad styrelsen sålunda anført och i övrigt under sin verksamhet erfarit i denna fråga har styrelsen uttalat, att bestämmelser i nedan angivna riktning enligt styrelsens mening böra meddelas av riksdagen att lända till efterrättelse vid beviljande av lån från allmänna järnvägslånefonden:

- 1) Noggrann, på marken utförd undersökning, eventuellt kontrollundersökning, skall, om så av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anses erforderligt, verkställas genom denna styrelses försorg på järnvägsaktiebolagets bekostnad.

- 2) En verksam teknisk- ekonomisk kontroll, i huvudsaklig överensstämmelse med den vid Kil-Torsby med flera järnvägar förda kontrollen, bör av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utövas vid med statslån understödda järnvägar.

- 3) Räntefrihet skall medgivas under de första åren, lånet innehaves, och bör tiden för sådan räntefrihet bestämmas med hänsyn till järnvägsarbetets längd, så att en mindre järnväg erhåller kortare anstånd och en större järnväg längre anstånd, dock högst sex år, allt beroende på Kungl. Maj:ts prövning för varje särskilt fall.

- 4) Lån ur fonden bör ej lämnas järnväg, varå arbetet påbörjats.

- 5) Till ledamot eller suppleant i direktionen för varje järnvägsaktiebolag, som innehar lån av staten, bör utses en person, som är fullt

förtrogen med järnvägars såväl drift som underhåll och ej är delägare i bolaget eller av detta mottagit avlönad befattning eller förtroendeupdrag.

Av de frågor, som beröras i de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna bestämmelserna, hava fullmäktige i riksgäldskontoret i sitt yttrande till närmare belysning upptagit frågan om anståndsräntan och därom anfört följande:

Fullmäktige i
riks-gäldskon-
toret.

»Frånsett det ekonomiska stöd, som en försträckning av kapital alltid innebär, har staten vid utlämnande av lån åt enskilda järnvägsbolag även direkt gynnat dessa låntagare genom medgivande av viss lindring i betalningsskyldigheten under de första åren efter lånens utbetalande. Före år 1877 utgick denna lindring i form av räntefrihet under vissa år. I samband med beviljande av låne-medel för de fem åren 1877—1881 gjordes emellertid häri av 1876 års riksdag den ändring, att räntefrihet ej vidare skulle få åtnjutas, varemot den under högst tre år efter lyftningsdagarna upplöpande räntan finge omvandlas till en räntefri kapitalskuld, s. k. *anståndsränta*, vilken icke behövde gäldas förr, än all annan ränte- och kapitalskuld blivit till fullo inbetald. Denna form för understöd åt låntagande järnvägsbolag, vilken inträdde med de lån, varå första ränteinbetalningen förföll under åren 1881—1885, har allt sedan dess varit tillämpad. Givetvis har dock dylikt anstånd icke medgivits för sådana lån, som uppkommit genom kapitalisering av äldre förfallna skulder. Frånräknas dessa lån ävensom de lån, varå räntebetalningen ännu icke vidtagit före 1915 års ingång och för vilka anståndsräntan därför vid nämnda tidpunkt icke uppnått sitt slutliga belopp, visar det sig, att de å järnvägslånen upplupna anståndsräntorna uppgått till 5,766,261 kronor 18 öre, fördelade på 58 lån med en sammanlagd ursprunglig lånesumma om 56,604,797 kronor 94 öre. I förhållande till de utlämnade lånens belopp uppgå således anståndsräntorna till 10.19 %, vilket med hänsyn tagen till den något olika räntefoten under tiden för räntornas upplöpande innebär, att anståndsräntorna upplupit under i medeltal 2.221 år.

Rörande tillämpningen av de allmänna bestämmelserna om anståndsränta må ytterligare anföras följande. För fyra lån om tillhoppa 5,309,835 kronor har anstånd med räntas erläggande medgivits intill viss tidpunkt, oberoende av när lånen lyfts. Den sammanlagda anståndsräntan för dessa lån uppgår till 384,367 kronor 2 öre, vilket motsvarar en anståndstid av 1.609 år. För ett lån om 500,000 kronor var anståndstiden bestämd till högst 2 år från lyftningsdagen, och det faktiska anståndet uppgick här till 2 år. För alla övriga lån, varå anståndsräntan vid 1914 års slut nått slutliga belopp, har vid lånens beviljande anstånd med räntas erläggande medgivits under högst 3 år från lyftningsdagarna, dock ej utöver ett år från den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skolat vara färdig och öppnad för trafik. Sistnämnda inskränkning i förening med de ytterligare villkor, som äro fästa vid lån från järnvägslånefonden, såsom om låneunderstödet lyftande endast i mån av järnvägsarbetets fortgång m. m., har haft till följd, att den verkliga anståndstiden kommit att avsevärt understiga de nominella tre åren. Efterföljande sammanställning belyser närmare detta förhållande beträffande var och en av de grupper, vari lånen blivit i det föregående uppdelade.

Första förfalloår.	Räntefot, %	Lånesumma, kronor.		Anståndsrenta, kronor.		Anstånds- rentan i % av lånesumman.	Anståndstid i medeltal, år.
1881—1885	5	9,875,000	—	1,427,583	34	14.46	2.891
1886—1890	4.5	10,558,612	94	980,294	32	9.28	2.065
1891—1895	4.5	5,787,250	—	546,632	68	9.45	2.099
1896—1900	4.5	5,000,000	—	472,772	39	9.46	2.101
1901—1905	4.5	5,277 000	—	507,369	30	9.61	2.137
1906—1910	4.5	9,602,000	—	893,414	71	9.30	2.068
1911—1914	4.5	4,695,100	—	508,825	42	10.84	2.408
1881—1914	—	50,794,962	94	5,336,892	16	10.51	2.286
Därav med 4.5 % ränta	4.5	40,919,962	94	3,909,308	82	9.55	2.123

Vid en räntefot av 5 % skulle den slutliga anståndsran-
tutan utgöra 15 % av
lånesumman och vid $4\frac{1}{2}$ % ränta 13.5 %, under förutsättning att den nomiella
anståndstiden av 3 år kunnat i verkligheten åtnjutas. Sammanställningen ut-
visar emellertid, att så icke varit fallet inom någon av lånegrupperna. Beträf-
fande lånen inom gruppen 1881—1885, vilka under anståndstiden löpte med 5 %
ränta, är skillnaden visserligen ganska liten. Mera betydande är den däremot
ifråga om de därefter utlämnade lånen. I stället för 13.5 % uppgår anstånds-
ran-
tutan i medeltal till endast 9.55 %. En genomgående ökning har visserligen
ägt rum med undantag endast för gruppen 1906—1910, men i medeltal för alla
dessalån har anståndstiden likväl uppgått till endast 2.123 år i stället för de nominella
3 åren. Huru anståndstiden gestaltat sig för varje särskilt lån, framgår av *tabell*
5,*) vilken bland annat utvisar, att endast ett av de 58 lånen kommit i åtnjutande
av maximitiden 3 år.

Men även om, enligt vad nu anförts, effektiviteten av den vid lån från järn-
vägslånefonden medgivna rätt till anstånd med ränteinbetalning måhända visat sig
mindre betydelsefull än avsett varit, måste likväl de förmåner, som genom dylikt
anstånd beretts de låntagande bolagen, anses vara för statsverket ganska be-
tungande. Fullmäktige torde för belysning av denna fråga kunna inskränka sig
till den numera vanliga låneformen, nämligen en annuitet om 5 % av ursprung-
liga lånesumman, vari ingår $4\frac{1}{2}$ % ränta å oguldet kapital, samt en anståndstid
av 3 år med inskränkning i enlighet med vad här ovan anförts. Ett dylikt lån
amorteras under något över 52 år, under förutsättning att annuiteterna behörigen
erläggas. Då anståndsran-
tutan enligt hittills vunnen erfarenhet uppgår till 9.55 %
av lånesumman, erfordras för dess inbetalning något mindre än 2 annuiteter. Å
andra sidan upplöper anståndsran-
tutan under likaledes något över 2 år, varefter i
allmänhet ytterligare ett år förgår, innan huvudlånets amortering tager sin bör-
jan. Den tid, varunder anståndsran-
tutan utestår räntefri, kan på grund härav sät-
tas till omkring 55 år. Beräknat efter $4\frac{1}{2}$ % ränta på ränta växer ett kapital
under denna tid till 11.26 gånger sitt ursprungliga belopp. Då nu endast an-

*) Bifogad propositionen.

ståndsrentan själv behöver inbetalas, innebär således detta, att staten efterskänker en summa, som är mer än 10 gånger så stor som anståndsrentan. Denna senare utgör såsom nämnts 9.55 % av lånesumman. Staten kan alltså genom medgivande av anståndsrenta anses lämna de låntagande bolagen ett *anslag*, som vid tiden för lånets slutbetalning uppgår till ungefär samma belopp, som den ursprungliga lånesumman och vid amorteringens början motsvarar omkring $8\frac{1}{2}$ % av samma summa. Av de 9.55 % av lånesumman, vartill anståndsrentan uppgår, återfår staten sålunda blott föga över 1 %, resten är att betrakta såsom rent *anslag*. Givetvis kommer detta *anslags* värde att ökas, i den mån den verkliga anståndstiden tillväxer eller lånets amortering fördröjes.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner bestämmelsen om anståndsrenta ej under alla förhållanden fullt lämplig, bland annat av det skäl, att det visat sig, att banor ofta ej hinna färdigbyggas under den tid, sådan ränta upplöper. Då bestämmelsen torde vara föranledd därav, att det ansetts olämpligt att betunga ett järnvägsbolag med erläggande av räntor under de år, då järnvägen är under byggnad, bör enligt styrelsens mening hänsyn tagas till, att byggnadstiden är olika för olika stora järnvägar ävensom därtill, att det merendels inträffar, att först någon tid efter järnvägens öppnande för trafik så stor behållning av driften kan beräknas, att räntor å statslånet därmed kunna bestridas. Till följd därav synes det styrelsen önskvärt, att tiden, under vilken anståndsrenta får beräknas, av Kungl. Maj:t bestämmas särskilt för varje fall.

Utan att underkänna de skäl, som styrelsen åberopat för den av styrelsen ifrågasatta förändringen i lånevillkoren i nu förevarande hänseende, kunna fullmäktige dock icke biträda detta förslag. Den utredning i denna fråga, fullmäktige här ovan förebragt, ger ju tydligt vid handen, vilken stor förmån staten genom nuvarande bestämmelser medgivit järnvägsbolagen. Att genom en förlängning i vissa fall av den tid, varunder anståndsrenta beräknas, ytterligare öka den direkta ekonomiska förlust, som genom denna förmån för de låntagande bolagen tillskyndas staten, anse fullmäktige för sin del icke böra komma i fråga. Fullmäktige få sålunda avstyrka, vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i detta hänseende föreslagit.

Därest emellertid Kungl. Maj:t och riksdagen ändock skulle finna skäl att besluta i enlighet med styrelsens förslag, vilja fullmäktige framhålla, att den tidpunkt, vid vilken anståndsrentan ovillkorligen skall upphöra att beräknas eller senast ett år från den dag, då järnväg enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, då givetvis måste framflyttas, för att icke den nya bestämmelsen skall bli fullständigt illusorisk.»

Sedermåra hava fullmäktige i skrivelse av den 16 december 1915 framställt förslag angående vissa förändringar av och tillägg till bestämmelserna angående inbetalning av ränta å lån såväl från allmänna järnvägslånefonden som ock från fonden för bibanor i vissa delar av riket.

Fullmäktige erinra därvid till en början, att fullmäktige till 1915 års bankoutskott avlätit en skrivelse i ämnet, vilken emellertid ej blev av utskottet prövad. I denna skrivelse anförde fullmäktige huvudsakligen följande.

På grund av vissa föreskrifter i de vid 1910 års riksdag meddelade bestämmelserna angående låneunderstöd från allmänna järnvägslånefonden, vilka föreskrifter återfunnes jämväl i de vid 1911 års riksdag meddelade bestämmelserna rörande låneunderstöd från den ännu icke i anspråk tagna fonden för bibanor i västra delarna av riket, erhöles bokföringen rörande sådana låneunderstöd i vissa avseenden en mycket komplicerad natur och antalet förfallotider för ränteinbetalningar bleve under en följd av år onödigt stort. Härigenom förorsakades såväl räkenskapsförande verk och järnvägsbolag som ock vederbörande revisionsorgan tidspillan och olägenheter, som genom vidtagande av vissa smärre ändringar i nämnda bestämmelser för framtiden skulle kunna undvikas.

De föreskrifter, vilka här åsyftades, utgjorde punkt 4) mom. c) och d) i 1910 års riksdags bestämmelser rörande låneunderstöd från allmänna järnvägslånefonden och punkt 7) mom. c) och d) i 1911 års riksdags bestämmelser rörande låneunderstöd från den s. k. bibanefonden. De varandra motsvarande punkterna vore i respektive bestämmelser lika avfattade.

Den nuvarande lydelsen av moment c) vore följande:

'c) att, så snart å lyftat lånebelopp upplupit ett års ränta, som icke är att hänföra till anståndsrenta, förstnämnda räntas belopp skall inbetalas till staten'.

Då det beviljade låneunderstödet av respektive järnvägsaktiebolag endast undantagsvis lyftes på en gång utan i regel utbetalades i flere, i ett fall ända till nio poster, med olika tidars mellanrum, uppstode, på grund av nyssberörda föreskrift, i många fall lika många olika ränteförfallotider som antalet lyftade delbelopp av låneunderstödet.

Ett exempel torde bäst belysa ifrågavarande förhållanden.

Mjölby—Hästhalmens järnvägsaktiebolag beviljades år 1908 ett låneunderstöd å 800,000 kronor att utgå från 1908 års anslag med 143,500 kronor och från 1909 års anslag med 656,500 kronor.

Anstånd med erläggande av ränta å lyftade lånebelopp medgavs för tre år från lyftningsdagarna, dock icke utöver den $\frac{1}{1}$ 1913, d. v. s. ett år från den dag, då enligt Kungl. Maj:ts bestämmande järnvägen senast skulle vara färdig. De upplupna s. k. anståndsrentorna skulle inbetalas först sedan hela lånet i övrigt blivit slutlikviderat.

Kapitalavbetalningen skulle vidtaga tre år efter den dag, den $\frac{1}{1}$ 1912, då järnvägen senast skulle vara färdig, alltså den $\frac{1}{1}$ 1915. Samma datum skulle utgöra inbetalningsdagen även för följande års annuiteter.

Å förfallet, oguldet inbetalningsbelopp skulle beräknas en straffränta å 5 %.

Av den beviljade lånesumman, 800,000 kronor, lyftades

den 7 december 1908	kronor 143,500,
» 2 januari 1909	» 256,500,
» 2 april samma år	» 130,000,
» 23 december samma år	» 190,000
och » 18 augusti 1910	» 79,600.

Återstående belopp, kronor 400, hade icke lyftats.

Såsom framginge av en utav fullmäktige åberopad grafisk tabell*), kommo av ovanstående belopp de fyra första i åtnjutande av fulla tre års ränteanstånd,

*) Den åberopade tabellen är vidfogad propositionen såsom tab. 9.

enär ränteanståndsgränsen vore satt till den $\frac{1}{4}$ 1913; ränteanståndet för det femte lånebeloppet uppgick däremot icke på långt när till tre år.

Den ränta, som belöpte å de respektive lånedelarna mellan tidpunkterna för ränteanståndets upphörande och tidpunkten för den första annuitetens erläggande eller

från den	7 december 1911	} till och med den 1 januari 1915
» »	2 januari 1912	
» »	2 april samma år	
» »	23 december »	
och » »	1 januari 1913	

tillhörde det slag av ränta, som årligen skulle inbetalas till riksgäldskontoret.

Rörande debiteringssättet och tidpunkterna för inbetalningen av dessa upplöpande räntor hade under äldre tider en viss villrådighet tydligen varit rådande och olika metoder tillämpats.

I överensstämmelse med den praxis, som under senare tider fastslagits i fråga om dessa räntors beräkning och inbetalning, och vilken praxis vunnit stadfästelse genom förberörda punkt 4 mom. c) av 1910 års riksdags bestämmelser, skulle inbetalningarna av upplupen årsränta i det ifrågavarande fallet äga rum på nedanstående tider:

år 1912	$\frac{7}{12}$,	ett års ränta å kronor	143,500,
» 1913	$\frac{2}{1}$,	» » » » »	256,500,
	$\frac{2}{4}$,	» » » » »	130,000,
	$\frac{7}{12}$,	» » » » »	143,500,
	$\frac{23}{12}$,	» » » » »	190,000,
» 1914	$\frac{1}{1}$,	» » » » »	79,600.

Alltså utgjorde de olika ränteförfallotiderna beträffande detta lån icke mindre än sex. Fullgjordes icke dessa räntelikvidar å ovanstående dagar, bleve bokföringen ytterligare invecklad på den grund, att straffränta skulle debiteras från respektive förfallotider å vart och ett förfallet räntebelopp särskilt, till dess likvid ägde rum.

Enligt vedertaget bruk hade de olika räntebeloppens skilda förfallotider sammanförts till en gemensam förfallotid jämnt ett år före dagen för den första annuitetslikviden.

Alltså hade i överensstämmelse härmed i ifrågavarande fall räntor debiterats å samtliga utbetalda låneandelar från de senast angivna förfallotiderna till och med den $\frac{1}{4}$ 1914, d. v. s.

å kronor	256,500	från den	2 januari 1913	} till och med den 1 januari 1914.
» »	130,000	» »	2 april 1913	
» »	143,500	» »	7 december 1913	
» »	190,000	» »	23 december 1913	

Järnvägsbolaget hade på sin tid erhållit meddelande, att det hade att den $\frac{1}{4}$ 1914 inbetala upplupna räntor å förestående belopp. Dyliga räntor, som icke utgjorde fulla årsräntor, kunde emellertid på grund av lydelsen av ifrågavarande mom. c) strängt taget icke anses som förfallna å den datum ett år före dagen för den första annuitetslikviden, till vilken de uppdebiterats (i det förevarande

fallet den $\frac{1}{1}$ 1914); i regel hade de dock det oaktat av bolagen inbetalts enligt riksgäldskontorets uppgift. Hade de däremot *icke* inbetalts å nämnda tidpunkt såsom fallet varit beträffande nu ifrågavarande lån, hade riksgäldskontoret icke ansett sig kunna debitera straffränta å dessa icke full årsränta utgörande belopp. I 1910 års riksdags bestämmelser hade sistnämnda uppfattning fastslagits genom inryckandet av en särskild föreskrift (i punkt 4 mom. d) om att först i sammanhang med den första annuitetens erläggande likvid skulle ske av all därförinnan upplupen obetald ränta, som icke vore att hänföra till anståndsrenta. I fallet Mjölby—Hästholmen vore sålunda ifrågavarande upplupna räntor, som ej utgjorde fulla årsräntor, först den $\frac{1}{1}$ 1915 att anse såsom förfallna.

Den bokföringsmetod, som hittills praktiserats och som genom 1910 års riksdags bestämmelser blivit fastslagen, medförde alltså i tillämpningen den egendomligheten, att, i händelse av uteblivna räntelikvider, föreskriven straffränta kunde beräknas endast å de fullt upplupna årsräntorna, men icke å de uppdebiterade räntebelopp, som ej utgjorde fulla årsräntor och vilka skulle likvideras i samband med första annuitetens erläggande. Härigenom uppstode sålunda frihet från straffränta för visst upplupet räntebelopp, vilket förhållande ingalunda vore ägnat att förenkla räkenskapen.

Förfallotiderna för räntorna å de fem olika andelarna av ifrågavarande lån hade sålunda icke — trots det lånets första del utbetalades redan år 1908 — kunnat sammanföras till *en gemensam förfallotid* förrän den $\frac{1}{1}$ 1915.

Visserligen lade icke de för 1906 års lånefond, från vilket lånet för Mjölby—Hästholmens järnväg vore utgivet, gällande bestämmelserna hinder i vägen för ett annat förfaringsätt, men då genom föreskrifterna i 1910 års riksdagsbestämmelser, punkt 4 mom. c) och d), en förut använd, mindre lämplig praxis blivit fastslagen, hade självfallet sistnämnda bestämmelse tillämpats även i fråga om detta lån.

För den händelse att fulla årsräntor uppdebiterades å de särskilda låneandelarna även under året närmast före den första annuitetens förfallodag, skulle därigenom bokföringen bliva ännu mera komplicerad; därtill komme, att för järnvägsbolagen därigenom skulle följa skyldighet att inbetala *större* belopp under deras första verksamhetsår, än vad nu är fallet. Om nämligen räntorna i fallet Mjölby—Hästholmen även under år 1914 hade uppdebiterats såsom fulla årsräntor, nämligen:

å kronor	79,600	till och med den	1 januari	1914,
» »	256,500	» » » »	2 »	» ,
» »	130.000	» » » »	2 april	» ,
» »	143,500	» » » »	7 december	» ,
» »	190.000	» » » »	23 »	» ,

och ävenledes inbetalats å dessa data, skulle bolaget under år 1914 fått inbetala räntor till ett belopp av kr. 35,982:—

Därtill hade bolaget att den $\frac{1}{1}$ 1915 inbetala full annuitet, uppgående till kronor 39,980, bestående av dels räntor å låneandelarna från de respektive förfallotiderna under år 1914, tillsammans kr. 20,082: 69
dels i övrigt kapitalavbetalning » 19,897: 31 » 39,980:—

vadan bolagets sammanlagda inbetalningar skulle uppgå till kr. 75,962:—

Med nuvarande praxis skulle bolaget under samma tidrymd hava inbetalat de till och med den $\frac{1}{4}$ 1914 upplupna räntorna, upp- gående till	kr. 20,082: 69
jämte annuiteten, kronor 39,980, bestående av full årsränta å hela lånebeloppet	» 35,982: —
samt i övrigt kapitalavbetalning	» 3,998: —
eller ett sammanlagt totalbelopp av	kr. 60,062: 69

Genom det förra beräkningssättet tillskyndades alltså bolaget en merutgift under första tiden av kapital å kronor 15,899: 31.

I övrigt hänvisade fullmäktige till vissa räkenskapsutdrag*)

Nu omförmälda olägenheter skulle undvikas, om de olika ränteförfallotiderna för de skilda lånedelarna *snarast möjligt* sammanfördes till *en gemensam förfallotid*, vilken i så fall självfallet måste bliva den för annuitetslikviden bestämda datum, utgörande i det här anförda exemplet den 1 januari.

För vinnande av ett sådant syfte måste emellertid punkt 4 mom. c) i 1910 års riksdags bestämmelser och motsvarande mom. c) jämte mom. d) i punkt 7) av 1911 års riksdags bestämmelser rörande låneunderstöd från de båda järnvägs-lånefonderna undergå vissa förändringar.

Fullmäktige avgåvo härefter med sin skrivelse till 1915 års bankoutskott förslag till ändringar såväl i de av 1910 års riksdag meddelade bestämmelserna angående låneunderstöd från 1912—1916 års anslag till allmänna järnvägs-lånefonden, som i de av 1911 års riksdag meddelade bestämmelserna angående låneunderstöd från fonden för bibanor i vissa delar av riket. Tillika hemställde fullmäktige, att respektive bestämmelser rörande blivande låneunderstöd från 1917—1921 års låneanslag till allmänna järnvägs-lånefonden måtte erhålla en med de sålunda föreslagna formuleringarna överensstämmande avfattning.

I sin förevarande skrivelse den 16 december 1915 anföra fullmäktige följande.

»På de skäl, som anförts i fullmäktiges ovanintagna skrivelse till 1915 års bankoutskott vidhålla fullmäktige sin mening om lämpligheten av däri framställda förslag om tillägg till bestämmelserna angående bibanefonden och allmänna järnvägs-lånefonden för åren 1917—1921.

Vad däremot beträffar det ifrågasatta tillägget till de av 1910 års riksdag meddelade bestämmelserna angående låneunderstöd från 1912—1916 års anslag till allmänna järnvägs-lånefonden, har frågan därom kommit i ett något förändrat läge, sedan förenämnda skrivelse avläts till bankoutskottet. Genom under denna tid skedda utbetalningar har nämligen antalet lån, som skulle komma att beröras av nämnda tillägg, nedgått till endast två, (därav det ena å 643,000 kronor till Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag och det andra å 606,000 kronor till Mellersta Östergötlands järnvägsaktiebolag). Vid sådant förhållande anse sig fullmäktige

*) Bifogade propositionen som tab. 7 och 8.

böra frånträda sitt förslag om införande av tilläggsbestämmelser angående nu berörda låneunderstöd.

Då fullmäktige förutsätta, att Kungl. Maj:t kommer att till 1916 års riksdag framlägga förslag såväl angående avsättning till allmänna järnvägslånefonden för åren 1917—1921 som ock i fråga om villkor och bestämmelser för åtnjutande av lån från samma fond, samt att Kungl. Maj:t därvid finner lämpligt att samtidigt taga under omprövning frågan om ändrade bestämmelser jämväl rörande bibanefonden, få fullmäktige sålunda hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå riksdagen besluta:

1:o) att punkt 7 mom. c) i de av 1911 års riksdag meddelade bestämmelserna angående låneunderstöd från den s. k. bibanefonden måtte erhålla följande förändrade lydelse:

'att så snart ränta, som icke är att hänföra till anståndsrenta, upplupit å lyftat lånebelopp till och med den datum, som motsvarar den för annuitetslikviden fastställda datum, skall sådan räntas belopp inbetalas till staten;'

2:o) att punkt 7 mom. d) i bestämmelserna rörande samma fond måtte erhålla följande lydelse:

'att kapitalavbetalning skall genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga fyra år efter den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik;' samt

3:o) att respektive bestämmelser rörande blivande låneunderstöd från 1917—1921 års låneanslag till allmänna järnvägslånefonden erhålla en med de i punkterna 1 och 2 här ovan föreslagna formuleringar överensstämmande avfattning.»

Sedan fullmäktige i riksgäldskontoret därefter lämnats tillfälle att avgiva yttrande över, huruvida och i vad mån, med hänsyn till nu rådande förhållanden å lånemarknaden, räntefoten å de låneunderstöd, som utlämnas från allmänna järnvägslånefonden och den s. k. bibanefonden, lämpligen borde höjas, hava fullmäktige i skrivelse den 30 december 1915 anfört följande:

»Efter remiss av Kungl. Maj:t avgåvo fullmäktige den 15 april 1915 yttrande över en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställd utredning med förslag i fråga om såväl erforderlig avsättning till allmänna järnvägslånefonden för tiden 1917—1921 som ock villkor och bestämmelser för åtnjutande av lån från samma fond. I detta yttrande saknade fullmäktige anledning att ingå på frågan om räntefoten å de lån, som utlämnades från fonden, men utgingo fullmäktige, såsom jämväl framgår av yttrandet, från att nämnda räntefot skulle komma att utgöra antingen $4\frac{1}{2}$ % eller 5 %.

Efter företagen prövning av denna fråga få fullmäktige såsom sin mening uttala, att, med hänsyn till nu rådande förhållanden å lånemarknaden, räntefoten å de lån, som komma att utlämnas såväl från anslagen till allmänna järnvägslånefonden för åren 1917—1921 som ock från den s. k. bibanefonden, bör bestämmas till 5 %.

Därest denna mening kommer att vinna Kungl. Maj:ts och riksdagens godkännande, synes emellertid ändring bliva erforderlig i bestämmelserna angående den annuitet, som skall erläggas å ifrågavarande lån.

I de av 1906 och 1910 års riksdagar meddelade bestämmelserna angående låneunderstöd från allmänna järnvägslånefonden föreskrives, att annuiteten för lånets återbetalning skall utgöra 5 % å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först gottgöres ränta efter $4\frac{1}{2}$ % å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör avbetalning därå. Med nuvarande bestämmelser angående den s. k. anståndsrentan åtgår för återbetalning av ett dylikt lån en tid av 52 år från den första annuitetens inbetalningsdag under förutsättning, att annuiteterna behörigen erläggas. Enahanda bestämmelser angående annuiteten återfinnas jämväl i 1911 års riksdags bestämmelser om låneunderstöd från den s. k. bibanefonden. Därest räntefoten kommer att höjas till 5 %, måste givetvis en höjning även av annuiteten äga rum. Denna torde böra bestämmas så, att lånens återbetalningstid i möjligaste mån överensstämmer med nuvarande bestämmelser. Med en annuitet av $5\frac{5}{12}$ % skulle amorteringen avslutas inom 53 år. Då emellertid av praktiska skäl ett jämnare tal å annuiteten är att föredraga, synes densamma lämpligen böra bestämmas till 5,4 % å ursprungliga lånebeloppet, i vilket fall lånets återbetalningstid kommer att utsträckas till 54 år.

I detta sammanhang anse sig fullmäktige ock böra något beröra den s. k. övererräntan. Ovannämnda av 1906, 1910 och 1911 års riksdagar meddelade bestämmelser innehålla i detta avseende, att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlägges, låntagaren skall därå gälda 5 % ränta, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt.

Denna s. k. övererränta har för alla hittills utlämnade lån till järnvägsanläggningar beräknats efter en högre räntefot, än som i övrigt gällt för respektive lån. Å en del äldre lån, som utlämnades mot 5 % ränta, var sålunda övererräntan bestämd till 6 %; och sistnämnda räntesats kvarstod lång tid, efter det lånens normalränta från och med år 1877 nedsatts till $4\frac{1}{2}$ %. Först från och med år 1898 nedsattes övererräntan till 5 %.

Fullmäktige vilja för sin del uttala sig för, att övererräntan även för framtiden, såsom från och med sistnämnda år varit fallet, utgår efter en räntefot, som med $\frac{1}{2}$ % överstiger den för lånen bestämda normalräntan.»

Vad först angår räntefoten å de lån, som utlämnas för understöd- Departements-
chefen.
jande av enskilda järnvägsanläggningar, ber jag att få erinra, hurusom, då det vid föregående tillfällen i riksdagen*) varit fråga om bestämmande av räntan å sådana lån, såväl fullmäktige i riksgäldskontoret som statsutskottet och riksdagen utgått från att staten å ena sidan icke borde beräkna någon vinst å denna lånerörelse, men å andra sidan icke heller drabbas av förlust till följd därav, att den med sin större kredit trädde emellan och anskaffade en del av det för järnvägarna behövliga anläggningskapitalet.

De synpunkter, som sålunda förut varit avgörande vid räntefotens bestämmande, torde alltjämt böra i huvudsak äga tillämpning. På grund härav och med hänsyn till rådande förhållanden å lånemarknaden lär,

*) Jämför särskilt statsutskottets utlåtande till 1896 års riksdag, nr 49, sid. 7.

på sätt riksgäldsfullmäktige uttalat, räntefoten å de lån, som komma att utlämnas från anslag till allmänna järnvägslånefonden för åren 1917—1921, icke böra bestämmas lägre än till 5 %. Därest denna mening vinner bifall, torde, jämväl i överensstämmelse med fullmäktiges förslag, höjning böra ske av annuiteten till 5,4 % och av överräntan till 5 $\frac{1}{2}$ %.

Vad däremot beträffar väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag angående viss ändring i bestämmelserna om anståndsrenta, torde, med hänsyn till vad riksgäldsfullmäktige i detta avseende anfört, någon ändring i föreslagen riktning av dessa bestämmelser icke böra vidtagas.

De nu gällande bestämmelserna angående inbetalning av räntor å låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar medföra, enligt vad riksgäldsfullmäktige framhållit, att bokföringen rörande sådana låneunderstöd erhåller en onödigt komplicerad natur och antalet förfallotider för ränteinbetalningar bliver onödigt stort. Då — utan någon rubbning av grunderna för de nuvarande bestämmelserna — nämnda olägenheter skulle kunna undvikas genom de av fullmäktige i detta avseende föreslagna ändringarna, tillstyrker jag vad fullmäktige därutinnan hemställt.

De ändringar, som av mig nu förordats beträffande allmänna järnvägslånefonden, torde jämväl böra iakttagas beträffande låneunderstöd från bibanefonden, och bliver jag i tillfälle att i annat sammanhang härom göra framställning hos Kungl. Maj:t.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har föreslagit, att bland de villkor för åtnjutande av lån från ifrågavarande fond, som riksdagen kan komma att besluta, skulle upptagas stadgande att, om så av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåges erforderligt, noggrann, på marken utförd undersökning, eventuellt kontrollundersökning, skulle verkställas genom denna styrelses försorg på vederbörande järnvägsaktiebolags bekostnad.

Redan i det föregående har jag framhållit vikten av, att de beräkningar angående en järnvägs anläggningskostnad och avkastningsförmåga, som läggas till grund för låneunderstöds beviljande, underkastas en sorgfällig granskning och kontroll. Emellertid har, enligt vad förut omförmäls, Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 12 april 1907 meddelat ingående föreskrifter om sättet för upprättande av arbetsplan rörande järnvägsanläggning, för vilken statslån sökes, och om företagande av kontrollundersökning å marken på sökandens bekostnad, när sådant kräves för utrönande av kostnadsförslagets tillförlitlighet. Då erforderliga bestämmelser i berörda hänseende således redan finnas, vill det knappast synas nödigt, att ett särskilt stadgande av omförmälda innebörd införes även bland ifrågavarande villkor.

Vad nu sagts äger även i viss mån giltighet i avseende å den ifrågasatta föreskriften om anordnande av teknisk-ekonomisk kontroll å med lån från allmänna järnvägslånefonden understödda järnvägsbyggen, då ju bestämmelse därom numera plägar införas bland de villkor, som vid beviljande av sådant statslån uppställas av Kungl. Maj:t. Då emellertid beträffande bibanefonden stadgats, att byggnaden skall utföras under statens kontroll, synes motsvarande bestämmelse lämpligen böra upptagas bland villkoren för nu ifrågavarande låneunderstöd. Frågan om sättet för ordnandet av denna kontroll lär däremot lämpligen böra, i överensstämmelse med vad nu är fallet, överlämnas åt Kungl. Maj:t.

Vidkommande därefter den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatta bestämmelsen, att lån ur fonden ej bör lämnas järnväg, varå arbetet påbörjats, vill jag erinra, hurusom, på sätt ovan nämnts, beträffande det för nu löpande femårsperiod anvisade anslaget är stadgat, att Kungl. Maj:t skall äga att å detta anslag anvisa belopp »till understöd-jande av nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar». Detta stadgande, vilket torde meddelas även beträffande det anslag, som av riksdagen nu kan komma att beviljas, lär uppfylla det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med dess förslag avsedda ändamålet.

Den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna bestämmelsen i fråga om förutsättningarna för uppdrag att vara ledamot å statens vägnar eller suppleant för sådan ledamot i direktionen för järnvägsaktiebolag, som innehar lån av staten, synes mig icke behöfelig, då det väl måste förutsättas, att Kungl. Maj:t vid förordnande av ledamot eller suppleant tillser, att en opartisk och med angelägenheter av ifrågavarande art förtrogen person beklädes med sådant uppdrag.

Emedan numera Kungl. Maj:ts rätt att upplåta kronojord m. m., då det erfordras för enskild järnvägsanläggning, regleras genom det allmänna bemyndigande i fråga om avstående eller upplåtande i vissa fall av mark från kronoegendomar, som årligen plägar av riksdagen lämnas Kungl. Maj:t, behöves särskilt bemyndigande i sådant avseende icke i sammanhang med bestämmelserna om nu ifrågavarande anslag.

På grund av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

dels att till låneunderstöd för enskilda järnvägar bevilja och ställa till Kungl. Maj:ts förfogande ett extra anslag av 7,500,000 kronor att utgå under fem år från och med år 1917 med 1,500,000 kronor årligen, dock så att belopp, som ej blivit till utgående under

ett av dessa år anvisat, må för ett efterföljande år av samma femårsperiod disponeras,

dels föreskriva, att Kungl. Maj:t må äga att å detta anslag till understödjande av nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar anvisa av Kungl. Maj:t beviljade understödsbelopp att utgå i enlighet med följande villkor och bestämmelser:

1:o) att kostnadsförslag och arbetsplan fastställas av Kungl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de stäl-
len, vilka järnväg skall beröra; varande det sökande
bolaget skyldigt att gottgöra de särskilda kostnaderna
för möjligen erforderliga kontrollundersökningar, be-
siktningar, extra biträdens användande med mera dy-
likt, vilka kunna av kostnadsförslagets och arbetspla-
nens granskning föranledas;

2:o) att det lånesökande bolaget, för att kunna
erhålla statsunderstöd, skall vara skyldigt hos Kungl.
Maj:t styrka, att det förfogar över ett kapital, som
jämte statslånet är fullt tillräckligt till järnvägsanlägg-
ningens utförande på sätt arbetsplan och kostnadsför-
slag innehålla och varav minst så stor del, som mot-
svarar hälften av den beräknade anläggningskostnaden,
bör utgöras av inbetalt eller tecknat aktiebelopp eller
eljest utan återbetalningsskyldighet lämnat tillskott till
järnvägsanläggningens utförande;

3:o) att låneunderstödet må utgöra högst hälften
av anläggningskostnaden efter det fastställda kostnads-
förslaget samt lyftas i mån av arbetets fortgång på
sätt och å tider, som Kungl. Maj:t bestämmer, dock
med iakttagande därav, att inbetalningarna å den del
av anläggningsskapitalet, som bör utgöras av aktie-
kapital eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnat
tillskott, skola ske i förhållande till de andelar av låne-
summan, som lyftas, och före lyftningen av dessa låne-
andelar; skolande härjämte en tiondel av den bevil-
jade låneförsträckningen innestå, till dess besiktning av
järnvägsanläggningen blivit i överensstämmelse med
§ 2 mom. 2 av kungl. kungörelsen den 11 december
1874 angående ordningen för avsyning och besiktning
av enskilda järnvägar och deras upplåtande för allmän

trafik förrättad samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik;

4:o) att med avseende å ifrågavarande försträckningar skall iakttagas:

a) att annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknas till fem och fyra tiondels procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först gottgöres ränta efter fem procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör avbetalning därå;

b) att beträffande den ränta, som å lyftade lånebelopp upplöper under en tid, omfattande högst tre år från lyftningsdagarna, men dock ej sträckande sig utöver ett år från den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik, må medgivas anstånd med betalningen på det sätt, att denna ränta, benämnd anståndsränta, genom fortsatt annuitetslikvid erlägges till staten först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts;

c) att, så snart ränta, som icke är att hänföra till anståndsränta, upplupit å lyftat lånebelopp till och med den datum, som motsvarar den för kapitalavbetalning fastställda, sådan räntas belopp skall inbetalas till staten;

d) att kapitalavbetalning skall genom erläggande av fullständig annuitet vidtaga tre år efter den dag, då järnvägen enligt Kungl. Maj:ts bestämmande senast skall vara färdig och öppnad för trafik; och

e) att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlägges, låntagaren skall därå gälda fem och en halv procent ränta, intill dess samma belopp varder behörigen inbetalt;

5:o) att järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skall utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning med förmånsrätt framför varje annan fordran i den järnväg, för vars anläggning den ifrågavarande försträckningen

beviljats; och bör en tredjedel av det beviljade statslånet innestå, till dess inteckning med ovan stadgad förmånsrätt i bolagets järnväg meddelats för förut lyftade andelar av lånet; varjämte ovanberörda sista tredjedel ej må utbekommas, förrän inteckning för dess belopp med förmånsrätt framför varje annan fordran än statens blivit i bolagets järnväg behörigen meddelad;

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

7:o) att byggnaden skall utföras under statens kontroll; samt

8:o) att varje järnvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, skall vara skyldigt underkasta sig såväl de bestämmelser i fråga om samtrafik, vilka Kungl. Maj:t kan finna gott för bolaget bestämma, som ock i övrigt alla de villkor och kontroller, som av Kungl. Maj:t provas lämpliga och nödiga,

dels ock att för avsättning till allmänna järnvägs-lånefonden i riksstaten för år 1917 upptaga ett belopp av 1,500,000 kronor.

Till denna, av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Ädelgren.

TABELLER.

**Tab. 1. Översikt av inbetalningarna under vart och ett av åren
i grupper efter första ränte-**

Å r.	Första förfalloår: före 1861.			Första förfalloår: 1861—1865.			Första förfalloår: 1866—1870.		
	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.
1872	196,500	196,784	100.1	93,853	93,853	100.0	492,200	653,913	132.9
1873	196,500	196,533	100.0	93,853	93,853	100.0	492,200	474,560	96.4
1874	196,500	196,553	100.0	93,853	93,853	100.0	492,200	511,567	103.9
1875	196,500	196,501	100.0	93,853	93,853	100.0	492,200	541,466	110.0
1876	196,500	196,500	100.0	93,853	93,853	100.0	492,200	334,507	68.0
1877	196,500	196,535	100.0	93,853	93,853	100.0	492,200	614,185	124.8
1878	196,500	196,731	100.1	93,853	93,853	100.0	492,200	470,815	95.7
1879	196,500	174,500	88.8	93,853	93,853	100.0	492,200	523,328	106.3
1880	196,500	197,898	100.7	93,853	93,853	100.0	492,200	545,875	110.9
1881	196,500	197,898	100.7	93,853	93,853	100.0	492,200	507,446	103.1
1882	196,500	220,580	112.3	93,853	93,853	100.0	492,200	532,002	1
1883	196,500	196,502	100.0	93,853	93,853	100.0	492,200	473,068	96.1
1884	196,500	196,500	100.0	93,853	93,853	100.0	492,200	476,489	96.8
1885	196,500	196,500	100.0	93,853	93,853	100.0	492,200	440,055	
1886	196,500	196,500	100.0	68,853	68,853	100.0	500,880	558,077	1
1887	185,870	185,870	100.0	68,853	68,853	100.0	500,880	386,217	
1888	55,734	55,734	100.0	68,853	68,853	100.0	472,899	592,863	
1889	22,510	22,510	100.0	68,853	68,853	100.0	465,880	437,838	
1890	12,000	12,000	100.0	68,853	68,853	100.0	465,880	468,155	1
1891	12,000	12,000	100.0	²⁾ 348,023	348,023	100.0	478,900	405,468	
1892	12,000	12,000	100.0	42,910	42,910	100.0	478,900	502,300	1
1893	17,000	17,000	100.0	42,910	42,910	100.0	478,900	411,087	
1894	¹⁾ 106,394	106,394	100.0	42,910	42,910	100.0	478,900	490,531	1
1895	—	—	—	42,910	42,910	100.0	478,900	332,620	

¹⁾ Slutbetalning, som överstiger den vanliga annuiteten (två lån).

²⁾ Inbetalt enligt riksdagens medgivande kronor 305,113.42 å lånet till Borås J. A. B.

**1872—1914 å av Riksgäldskontoret utlämnade järnväglån, fördelade
inbetalningens förfalloår.**

Första förfalloår: 1876—1880.			Första förfalloår: 1881—1885.			Första förfalloår: 1886—1890.		
Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
76,083	76,083	100.0	—	—	—	—	—	—
254,060	254,060	100.0	—	—	—	—	—	—
398,700	392,700	98.5	—	—	—	—	—	—
644,198	650,975	101.1	—	—	—	—	—	—
749,440	749,445	100.0	—	—	—	—	—	—
914,050	745,975	81.6	160,908	160,908	100.0	—	—	—
1,181,344	765,775	64.8	176,006	176,006	100.0	—	—	—
1,016,070	801,078	78.8	549,949	507,589	92.3	—	—	—
1,010,015	1,149,325	113.8	414,725	414,444	99.9	—	—	—
858,230	701,945	81.8	690,712	648,289	93.9	—	—	—
913,310	759,545	83.2	543,125	499,455	92.0	—	—	—
868,410	623,453	71.8	493,750	427,908	86.7	82,279	71,587	87.0
773,910	623,453	80.6	493,750	430,506	87.2	205,372	214,732	104.6
773,910	795,713	102.8	493,750	457,913	92.7	290,222	294,673	101.5
871,785	802,553	92.1	493,750	394,345	79.9	399,576	386,527	96.7
869,355	724,725	83.4	493,750	295,646	59.9	523,806	351,881	67.2
758,790	758,803	100.0	493,750	525,233	106.4	527,931	639,482	121.1
758,790	758,790	100.0	493,750	399,210	80.9	527,931	358,509	67.9
758,790	758,790	100.0	493,750	456,940	92.5	527,931	591,196	112.0
758,790	758,790	100.0	493,750	467,167	94.6	527,931	457,571	86.7

Tab. 1 (forts.). Översikt av inbetalningarna under vart och ett av åren i grupper efter första ränte-

Å r.	Första förfalloår: före 1861.			Första förfalloår: 1861—1865.			Första förfalloår: 1866—1870.		
	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.
1896	—	—	—	42,910	42,910	100.0	460,340	479,737	104.2
1897	—	—	—	42,910	42,910	100.0	435,500	401,060	92.1
1898	—	—	—	42,910	42,910	100.0	403,500	403,500	100.0
1899	—	—	—	42,910	42,910	100.0	403,500	403,500	100.0
1900	—	—	—	42,910	42,910	100.0	403,500	403,500	100.0
1901	—	—	—	42,910	42,910	100.0	403,500	403,500	100.0
1902	—	—	—	42,910	42,910	100.0	403,500	403,500	100.0
1903	—	—	—	42,910	42,910	100.0	403,500	403,500	100.0
1904	—	—	—	42,910	42,910	100.0	403,500	403,500	100.0
1905	—	—	—	42,910	42,910	100.0	403,500	403,500	100.0
1906	—	—	—	42,910	42,910	100.0	403,500	403,500	100.0
1907	—	—	—	—	—	—	393,420	393,420	100.0
1908	—	—	—	—	—	—	354,799	354,799	100.0
1909	—	—	—	—	—	—	141,695	141,695	100.0
1910	—	—	—	—	—	—	130,000	130,000	100.0
1911	—	—	—	—	—	—	130,000	130,000	100.0
1912	—	—	—	—	—	—	130,000	130,000	100.0
1913	—	—	—	—	—	—	130,000	130,000	100.
1914	—	—	—	—	—	—	130,000	130,000	1

**1872—1914 å av Riksgäldskontoret utlämnade järnvägs lån, fördelade
inbetalningens förfalloår.**

Första förfalloår: 1876—1880.			Första förfalloår: 1881—1885.			Första förfalloår: 1886—1890.		
Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.
758,790	758,790	100.0	493,750	508,023	102.9	347,031	182,152	52.5
758,790	758,790	100.0	493,750	616,641	124.9	232,256	267,646	115.2
758,790	758,790	100.0	493,750	532,060	107.8	232,256	257,213	110.7
758,790	758,790	100.0	493,750	442,539	89.6	232,256	196,862	84.8
758,790	758,808	100.0	493,750	505,133	102.3	232,256	167,463	72.1
¹⁾ 6,597,675	6,597,675	100.0	493,750	446,382	90.4	232,256	167,446	72.1
459,360	459,360	100.0	493,750	484,453	98.1	232,256	177,446	76.4
459,360	459,367	100.0	493,750	451,917	91.5	232,256	162,446	69.9
459,360	459,360	100.0	493,750	437,101	88.5	232,256	177,446	76.4
459,360	459,360	100.0	785,288	746,649	95.1	232,256	177,446	76.4
459,360	459,360	100.0	479,813	435,839	90.8	194,946	147,446	75.6
459,360	459,360	100.0	479,813	357,424	74.5	194,946	177,446	91.0
459,360	459,360	100.0	479,813	385,083	80.3	194,946	147,446	75.6
459,360	459,360	100.0	479,813	465,789	97.1	194,946	147,446	75.6
459,360	459,360	100.0	479,813	470,325	98.0	194,946	147,446	75.6
459,360	459,360	100.0	479,813	503,741	105.0	194,946	194,946	100.0
459,360	459,360	100.0	479,813	333,406	69.5	194,946	194,946	100.0
452,750	452,750	100.0	479,813	299,063	62.3	194,946	194,946	100.0
426,859	426,859	100.0	479,813	180,313	37.6	194,946	147,446	75.6

¹⁾ Här i ingår inbetalningen av Bergslagens järnvägsaktiebolags hela återstående kapitalskuld mot 5 % obl. & nom. kronor 5,988,600: —.

Tab. 1 (forts.). **Översikt av inbetalningarna under vart och ett av åren i grupper efter första ränte-**

Å r.	Första förfalloår: 1891—1895.			Första förfalloår: 1896—1900.			Första förfalloår: 1901—1905.		
	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.
1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1873	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1874	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1875	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1876	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1877	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1878	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1879	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1880	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1882	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1883	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1884	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1885	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1886	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1887	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1888	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1889	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1891	75,812	26,291	34.7	—	—	—	—	—	—
1892	164,691	104,048	63.2	—	—	—	—	—	—
1893	205,331	122,135	59.5	—	—	—	—	—	—
1894	239,275	181,745	76.0	—	—	—	—	—	—
1895	270,906	191,607	70.7	—	—	—	—	—	—

**1872—1914 å av Riksgäldskontoret utlämnade järnvägslån, fördelade
inbetalningens förfalloår.**

Första förfalloår: 1906—1910.			Första förfalloår: 1911—1914.			Samtliga lån med första förfalloår före 1915.		
Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.
—	—	—	—	—	—	782,553	944,550	120.7
—	—	—	—	—	—	782,553	764,946	97.8
—	—	—	—	—	—	782,553	801,973	102.5
—	—	—	—	—	—	782,553	831,820	106.3
—	—	—	—	—	—	858,636	700,943	81.6
—	—	—	—	—	—	1,036,613	1,158,633	111.8
—	—	—	—	—	—	1,181,253	1,154,099	97.7
—	—	—	—	—	—	1,426,751	1,442,656	101.1
—	—	—	—	—	—	1,531,993	1,587,071	103.6
—	—	—	—	—	—	1,857,511	1,706,080	91.8
—	—	—	—	—	—	2,139,903	1,788,216	83.6
—	—	—	—	—	—	2,348,572	2,072,090	88.2
—	—	—	—	—	—	2,207,293	2,330,611	105.6
—	—	—	—	—	—	2,331,495	2,080,642	89.2
—	—	—	—	—	—	2,222,668	2,082,430	93.7
—	—	—	—	—	—	2,200,042	1,763,888	80.2
—	—	—	—	—	—	2,070,518	1,986,141	95.9
—	—	—	—	—	—	2,115,125	2,077,500	98.2
—	—	—	—	—	—	2,311,844	2,132,433	92.2
—	—	—	—	—	—	2,801,646	2,164,034	77.2
—	—	—	—	—	—	2,478,972	2,584,776	104.3
—	—	—	—	—	—	2,524,612	2,109,641	83.6
—	—	—	—	—	—	2,647,950	2,628,506	99.3
—	—	—	—	—	—	2,573,187	2,250,665	87.5

Tab. 1 (forts.). Översikt av inbetalningarna under vart och ett av åren i grupper efter första ränte-

Å r.	Första förfalloår: 1891—1895.			Första förfalloår: 1896—1900.			Första förfalloår: 1901—1905.		
	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.
1896	365,716	208,216	56.9	42,600	42,681	100.2	—	—	—
1897	377,466	403,671	106.9	137,634	137,634	100.0	—	—	—
1898	377,466	476,840	126.3	237,265	197,270	83.1	—	—	—
1899	¹⁾ 2,119,422	2,133,135	100.6	250,000	252,000	100.8	—	—	—
1900	309,154	262,039	84.8	250,000	202,397	81.0	—	—	—
1901	309,154	294,154	95.1	250,000	160,027	64.0	63,422	24,938	39.3
1902	309,154	301,654	97.6	250,000	256,750	102.7	71,538	55,840	78.1
1903	309,154	294,354	95.2	250,000	160,000	64.0	250,918	77,723	31.0
1904	309,154	526,276	170.2	250,000	250,701	100.3	468,121	289,684	61.9
1905	309,154	276,654	89.5	250,000	240,701	96.3	512,790	410,709	80.1
1906	309,154	291,654	94.3	250,000	160,701	64.3	509,188	421,387	82.8
1907	309,154	281,654	91.1	250,000	128,051	51.2	509,188	413,725	81.3
1908	309,154	271,654	87.9	250,000	163,222	65.3	509,188	300,700	59.1
1909	309,154	287,727	93.1	250,000	178,121	71.2	509,188	325,700	64.0
1910	292,104	284,316	97.3	250,000	329,636	131.9	509,188	303,741	59.7
1911	292,104	271,904	93.1	250,000	263,820	105.5	509,188	342,575	67.3
1912	292,104	271,904	93.1	250,000	210,771	84.3	509,188	317,575	62.4
1913	292,104	271,904	93.1	250,000	280,771	112.3	509,188	349,850	68.7
1914	292,104	271,904	93.1	250,000	197,650	79.1	509,188	354,850	69.7

¹⁾ Här i ingå. inbetalningen av Bergslagens järnvägsaktiebolags hela återstående kapitalskuld mot 4 % obl. å kr. 1,707,800: —.

**1872—1914 å av Riksgäldskontoret utlämnade järnvägslån, fördelade
inbetalningens förfalloår.**

Första förfalloår: 1906—1910.			Första förfalloår: 1911—1914.			Samtliga lån med första förfalloår före 1915.		
Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.
—	—	—	—	—	—	2,511,137	2,222,509	88.6
—	—	—	—	—	—	2,478,306	2,628,352	106.1
—	—	—	—	—	—	2,545,937	2,668,583	104.8
—	—	—	—	—	—	4,300,628	4,229,736	98.4
—	—	—	—	—	—	2,490,360	2,342,250	94.1
—	—	—	—	—	—	8,392,667	8,137,032	97.0
—	—	—	—	—	—	2,262,468	2,181,913	96.4
—	—	—	—	—	—	2,441,848	2,052,217	84.0
—	—	—	—	—	—	2,659,051	2,586,978	97.8
—	—	—	—	—	—	2,995,258	2,757,929	92.1
74,411	18,928	25.4	—	—	—	2,723,282	2,381,725	87.6
95,573	25,250	26.4	—	—	—	2,691,454	2,236,330	83.1
239,383	80,198	33.5	—	—	—	2,796,643	2,162,462	77.8
386,882	116,589	30.1	—	—	—	2,731,038	2,122,427	77.7
479,526	142,394	29.7	—	—	—	2,794,937	2,267,218	81.1
493,193	177,435	36.0	22,478	5,940	26.4	2,831,082	2,349,721	83.0
505,100	131,260	26.0	114,386	5,940	5.2	2,934,897	2,055,162	70.0
505,100	131,260	26.0	210,265	60,015	28.5	3,024,166	2,170,559	71.8
505,100	131,260	26.0	191,813	34,635	18.1	2,979,823	1,874,917	62.9

Tab. 2. Översikt av inbetalningarna femårsvis åren 1872—1914 å av första ränteinbetal-

Å r.	Första förfalloår: före 1861.			Första förfalloår: 1861—1865.			Första förfalloår: 1866—1870.		
	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.
1872—1875	786,000	786,371	100.0	375,412	375,412	100.0	1,968,800	2,181,506	110.8
1876—1880	982,500	962,164	97.9	469,265	469,265	100.0	2,461,000	2,488,710	101.1
1881—1885	982,500	1,007,980	102.6	469,265	469,265	100.0	2,461,000	2,429,060	98.7
1886—1890	472,614	472,614	100.0	344,265	344,265	100.0	2,406,419	2,443,150	101.5
1891—1895	147,394	147,394	100.0	519,663	519,663	100.0	2,394,500	2,142,006	89.5
1896—1900	—	—	—	214,550	214,550	100.0	2,106,340	2,091,297	99.3
1901—1905	—	—	—	214,550	214,550	100.0	2,017,500	2,017,500	100.0
1906—1910	—	—	—	42,910	42,910	100.0	1,423,414	1,423,414	100.0
1911—1914	—	—	—	—	—	—	520,000	520,000	100.0
I allt	3,371,008	3,376,523	100.2	2,649,880	2,649,880	100.0	17,758,973	17,736,643	99.9

Å r.	Första förfalloår: 1891—1895.			Första förfalloår: 1896—1900.			Första förfalloår: 1901—1905.		
	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % af förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.
1872—1875	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1876—1880	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1881—1885	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1886—1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1891—1895	956,015	625,826	65.5	—	—	—	—	—	—
1896—1900	3,549,224	3,483,901	98.2	917,499	831,982	90.7	—	—	—
1901—1905	1,545,770	1,693,092	109.5	1,250,000	1,068,179	85.5	1,366,789	858,894	62.8
1906—1910	1,528,720	1,417,005	92.7	1,250,000	959,731	76.8	2,545,940	1,765,253	69.3
1911—1914	1,168,416	1,087,616	93.1	1,000,000	953,012	95.3	2,036,752	1,364,850	67.0
I allt	8,748,145	8,307,440	95.0	4,417,499	3,812,904	86.3	5,949,481	3,988,997	67.0

**Riksgäldskontoret utlämnade järnväglån, fördelade i grupper efter
ningens förfalloår.**

Första förfalloår: 1876—1880.			Första förfalloår: 1881—1885.			Första förfalloår: 1886—1890.		
Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.
—	—	—	—	—	—	—	—	—
2,122,481	2,123,263	100.0	—	—	—	—	—	—
4,979,709	4,164,098	83.6	1,992,300	1,907,236	95.7	—	—	—
4,201,325	3,604,717	85.8	2,518,125	2,210,127	87.8	977,449	967,519	99.0
3,904,515	3,759,898	96.3	2,468,750	2,144,196	86.9	2,635,530	2,398,639	91.0
3,793,950	3,793,968	100.0	2,468,750	2,604,396	105.5	1,276,055	1,071,336	84.0
8,435,115	8,435,122	100.0	2,760,288	2,566,502	93.0	1,161,280	862,230	74.2
2,296,800	2,296,800	100.0	2,399,065	2,114,460	88.1	974,730	767,230	78.7
1,798,329	1,798,329	100.0	1,919,252	1,316,523	68.6	779,784	732,284	93.9
81,532,224	29,976,195	95.1	16,526,530	14,863,440	89.9	7,804,828	6,799,288	87.1

Första förfalloår: 1906—1910.			Första förfalloår: 1911—1914.			Samtliga lån med första förfalloår före 1915.		
Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.	Förfallet belopp, kr.	Inbetalt belopp, kr.	Inbetalt i % av förf.
—	—	—	—	—	—	3,130,212	3,343,289	106.8
—	—	—	—	—	—	6,035,246	6,043,402	100.1
—	—	—	—	—	—	10,884,774	9,977,639	91.7
—	—	—	—	—	—	10,920,197	10,042,392	92.0
—	—	—	—	—	—	13,026,367	11,737,622	90.1
—	—	—	—	—	—	14,326,368	14,091,430	98.4
—	—	—	—	—	—	18,751,292	17,716,069	94.5
1,275,775	383,359	30.0	—	—	—	13,737,354	11,170,162	81.3
2,008,493	571,215	28.4	538,942	106,530	19.8	11,769,968	8,450,359	71.8
3,284,268	954,574	29.1	538,942	106,530	19.8	102,581,778	92,572,364	90.2

Tab. 3. Kvarstående skuld vid slutet av åren 1872—1914 å av första ränteinbetal-

Å r.	Första förfalloår: före 1861.			Första förfalloår: 1861—1865.			Första förfalloår: 1866—1870.		
	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	en skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	skuld, i %.
1872	2,688,725	33	—	1,691,695	—	—	9,218,780	162,000	1.8
1873	2,556,894	—	—	1,665,510	—	—	9,110,572	183,700	2.0
1874	2,423,652	1	—	1,638,278	—	—	8,958,747	167,000	1.9
1875	2,287,356	—	—	1,609,956	—	—	8,773,217	122,000	1.4
1876	2,147,931	—	—	1,580,502	—	—	8,787,565	282,500	3.2
1877	2,005,300	—	—	1,549,869	—	—	8,515,068	162,000	1.9
1878	1,859,383	—	—	1,518,011	—	—	8,381,991	187,000	2.2
1879	1,732,852	22,757	1.3	1,484,879	—	—	8,192,590	162,000	2.0
1880	1,580,111	22,757	1.4	1,450,421	—	—	7,971,614	112,000	1.4
1881	1,423,832	22,760	1.6	1,414,585	—	—	7,781,798	100,000	1.3
1882	1,241,159	—	—	1,377,316	—	—	7,558,870	62,000	0.8
1883	1,077,524	—	—	1,338,556	—	—	7,386,545	82,000	1.1
1884	910,071	—	—	1,298,245	—	—	7,204,527	100,000	1.4
1885	738,704	—	—	964,559	—	—	7,051,508	155,000	
1886	563,321	—	—	934,288	—	—	6,771,488	100,000	
1887	209,369	—	—	902,807	—	—	6,654,468	217,000	
1888	159,434	—	—	870,067	—	—	6,322,067	100,000	
1889	141,537	—	—	836,016	—	—	6,135,450	130,380	
1890	133,592	—	—	800,604	—	—	5,909,773	130,380	
1891	125,387	—	—	477,090	—	—	5,737,068	205,400	
1892	116,913	—	—	453,264	—	—	5,460,626	186,591	
1893	103,160	—	—	428,484	—	—	5,268,097	262,000	
1894	—	—	—	402,714	—	—	4,989,440	262,000	
1895	—	—	—	375,912	—	—	4,861,638	424,000	

**Riksgäldskontoret utlämnade järnvägslån, fördelade i grupper efter
ningens förfalloår.**

Första förfalloår: 1876—1880.			Första förfalloår: 1881—1885.			Första förfalloår: 1886—1890.		
Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
4,500,000	—	—	—	—	—	—	—	—
4,995,940	—	—	—	—	—	—	—	—
9,952,157	6,420	0.1	—	—	—	—	—	—
15,971,264	—	—	—	—	—	—	—	—
15,888,375	—	—	—	—	—	—	—	—
15,973,224	168,075	1.1	5,614,476	—	—	—	—	—
16,234,845	583,648	3.6	8,513,226	—	—	—	—	—
16,257,878	799,752	4.9	11,295,945	42,362	0.4	—	—	—
15,925,822	660,555	4.1	11,269,809	43,176	0.4	—	—	—
14,575,607	816,840	5.6	11,260,940	87,479	0.8	—	—	—
14,546,796	970,605	6.7	11,252,491	134,861	1.2	—	—	—
14,624,901	1,215,562	8.3	11,267,614	207,682	1.8	4,990,954	18,978	0.4
14,696,644	1,366,020	9.3	11,280,690	281,052	2.5	7,623,990	55,549	0.7
14,601,835	1,344,217	9.2	11,266,182	329,552	2.9	8,168,068	96,440	1.2
14,492,168	1,413,450	9.8	11,315,944	445,157	3.9	11,629,330	141,219	1.2
12,893,269	—	—	11,466,995	665,014	5.8	11,662,780	213,975	1.8
12,798,211	—	—	11,391,253	661,173	5.8	11,652,115	278,677	2.4
12,698,560	—	—	11,442,740	787,799	6.9	11,664,140	335,464	2.9
12,594,094	—	—	11,438,773	862,350	7.5	11,655,301	399,132	3.4
12,484,580	—	—	11,425,361	930,991	8.1	11,647,001	454,395	3.9

Tab. 3 (forts.). Kvarstående skuld vid slutet av åren 1872—1914 å av första ränteinbetal-

Å r.	Första förfalloår: före 1861.			Första förfalloår: 1861—1865.			Första förfalloår: 1866—1870.		
	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	skuld, i %.
1896	—	—	—	348,039	—	—	4,578,803	424,000	9.3
1897	—	—	—	319,050	—	—	4,364,851	479,355	11.0
1898	—	—	—	288,902	—	—	4,753,878	—	—
1899	—	—	—	257,548	—	—	4,540,533	—	—
1900	—	—	—	224,940	—	—	4,318,655	—	—
1901	—	—	—	191,028	—	—	4,087,901	—	—
1902	—	—	—	155,759	—	—	3,847,917	—	—
1903	—	—	—	119,079	—	—	3,598,333	—	—
1904	—	—	—	80,932	—	—	3,338,767	—	—
1905	—	—	—	41,260	—	—	3,068,817	—	—
1906	—	—	—	—	—	—	2,788,070	—	—
1907	—	—	—	—	—	—	2,506,173	—	—
1908	—	—	—	—	—	—	2,251,620	—	—
1909	—	—	—	—	—	—	2,199,990	—	—
1910	—	—	—	—	—	—	2,157,989	—	—
1911	—	—	—	—	—	—	2,114,309	—	—
1912	—	—	—	—	—	—	2,068,881	—	—
1913	—	—	—	—	—	—	2,021,636	—	—
1914	—	—	—	—	—	—	1,972,502	—	—

Riksgäldskontoret utlämnade järnvägslån, fördelade i grupper efter ningens förfalloår.

Första förfalloår: 1876—1880.			Första förfalloår: 1881—1885.			Första förfalloår: 1886—1890.		
Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.
12,369,775	—	—	11,369,290	960,664	8.4	5,478,477	555,816	10.1
12,249,420	—	—	11,199,112	880,089	7.9	5,453,463	564,669	10.4
12,123,248	—	—	11,097,550	872,163	7.9	5,417,791	560,025	10.3
11,990,976	—	—	11,082,149	954,610	8.6	5,444,658	623,875	11.5
11,852,309	—	—	11,000,994	975,708	8.9	5,500,010	715,545	13.0
6,317,198	—	—	10,976,106	1,057,673	9.6	5,556,797	810,285	14.6
6,164,796	—	—	10,910,077	1,103,306	10.1	5,605,597	896,745	16.0
6,005,024	—	—	10,873,393	1,183,309	10.9	5,671,038	1,005,630	17.7
5,837,524	—	—	9,862,291	411,894	4.2	5,723,370	1,101,273	19.2
5,661,921	—	—	9,490,262	291,498	3.1	4,069,077	225,934	5.6
5,477,823	—	—	9,420,191	346,238	3.7	4,090,670	286,938	7.0
5,284,817	—	—	9,428,176	484,651	5.1	4,082,856	320,308	7.8
5,082,472	—	—	9,409,215	601,985	6.4	4,105,531	386,020	9.4
4,870,335	—	—	9,308,062	643,262	6.9	4,128,645	454,107	11.0
4,647,930	—	—	9,197,221	681,260	7.4	4,152,109	524,570	12.6
4,414,760	—	—	9,047,292	686,868	7.6	3,555,694	—	—
4,170,301	—	—	9,065,507	867,618	9.6	3,508,600	—	—
3,920,618	—	—	9,119,787	1,091,749	12.0	3,459,387	—	—
3,684,745	—	—	9,294,213	1,443,668	15.5	3,417,002	—	—

Tab. 3 (forts.). Kvarstående skuld vid slutet av åren 1872—1914 å av första ränteinbetal-

Å r.	Första förfalloår: 1891—1895.			Första förfalloår: 1896—1900.			Första förfalloår: 1901—1905.		
	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfall skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.
1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1873	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1874	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1875	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1876	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1877	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1878	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1879	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1880	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1882	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1883	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1884	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1885	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1886	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1887	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1888	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1889	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1891	1,948,708	49,553	2.5	—	—	—	—	—	—
1892	4,129,241	112,531	2.7	—	—	—	—	—	—
1893	5,630,768	198,104	3.5	—	—	—	—	—	—
1894	5,776,998	259,365	4.5	—	—	—	—	—	—
1895	8,764,664	343,913	3.9	—	—	—	—	—	—

**Riksgäldskontoret utlämnade järnvägslån, fördelade i grupper efter
ningens förfalloår.**

Första förfalloår: 1906—1910.			Första förfalloår: 1911—1914.			Samtliga lån, varå ränta under mot- stående år förfallit till betalning.		
Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.
—	—	—	—	—	—	13,599,200	162,033	1.2
—	—	—	—	—	—	13,332,976	183,700	1.4
—	—	—	—	—	—	13,020,677	167,001	1.3
—	—	—	—	—	—	12,670,529	122,000	1.0
—	—	—	—	—	—	17,015,998	282,500	1.7
—	—	—	—	—	—	17,066,177	162,000	0.9
—	—	—	—	—	—	21,711,542	193,420	0.9
—	—	—	—	—	—	27,381,585	184,757	0.7
—	—	—	—	—	—	26,890,521	134,757	0.5
—	—	—	—	—	—	32,207,915	290,835	0.9
—	—	—	—	—	—	34,925,416	645,648	1.8
—	—	—	—	—	—	37,356,448	924,114	2.5
—	—	—	—	—	—	36,608,474	803,731	2.2
—	—	—	—	—	—	34,591,318	1,059,319	3.1
—	—	—	—	—	—	34,068,384	1,205,466	3.5
—	—	—	—	—	—	38,650,113	1,659,222	4.3
—	—	—	—	—	—	40,952,892	1,802,621	4.4
—	—	—	—	—	—	41,149,088	1,900,589	4.6
—	—	—	—	—	—	44,281,411	2,130,206	4.8
—	—	—	—	—	—	44,311,297	1,133,942	2.6
—	—	—	—	—	—	46,001,623	1,238,972	2.7
—	—	—	—	—	—	47,235,949	1,583,367	3.4
—	—	—	—	—	—	46,857,320	1,782,847	3.8
—	—	—	—	—	—	49,559,156	2,153,299	4.3

Tab. 3 (forts.). Kvarstående skuld vid slutet av åren 1872—1914 å av första ränteinbetal-

Å r.	Första förfalloår: 1891—1895.			Första förfalloår: 1896—1900.			Första förfalloår: 1901—1905.		
	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.
1896	8,910,030	510,792	5.7	4,122,487	—	—	—	—	—
1897	8,866,509	501,504	5.7	4,131,434	—	—	—	—	—
1898	8,747,167	417,934	4.8	5,501,002	40,494	0.7	—	—	—
1899	6,984,219	401,899	5.8	5,475,696	40,741	0.7	—	—	—
1900	7,010,163	466,985	6.7	5,499,366	91,113	1.7	—	—	—
1901	7,005,331	503,056	7.2	5,567,075	186,725	3.4	1,550,500	39,116	2.5
1902	6,992,965	533,435	7.6	5,540,250	189,058	3.4	1,600,080	57,226	3.6
1903	6,987,341	572,479	8.2	5,610,229	289,508	5.2	5,734,908	234,502	4.1
1904	6,741,451	373,267	5.5	5,591,834	302,956	5.4	11,037,475	425,532	3.9
1905	6,741,034	421,629	6.3	5,583,610	328,007	5.9	11,497,193	548,897	4.8
1906	6,724,915	456,483	6.8	5,656,346	435,516	7.7	11,555,788	662,541	5.7
1907	6,717,824	502,661	7.5	5,765,614	581,122	10.1	11,625,197	789,475	6.8
1908	6,719,976	560,477	8.3	5,844,380	697,860	11.9	11,813,962	1,038,354	8.8
1909	6,710,682	609,353	9.1	5,912,379	805,541	13.6	11,984,716	1,271,927	10.6
1910	5,893,832	169,490	2.9	5,830,376	765,004	13.1	12,075,184	1,428,040	11.8
1911	5,862,532	197,777	3.4	5,810,915	788,876	13.6	12,239,363	1,660,819	13.6
1912	5,829,560	227,074	3.9	5,844,380	867,624	14.8	12,434,717	1,927,860	15.5
1913	5,794,795	257,381	4.4	5,808,546	879,111	15.1	12,589,738	2,157,793	17.1
1914	5,758,113	288,698	5.0	5,854,131	974,146	16.6	12,444,304	2,090,644	16.8

Riksgäldskontoret utlämnade järnvägslån, fördelade i grupper efter
ningens förfalloår.

Första förfalloår: 1906—1910.			Första förfalloår: 1911—1914.			Samtliga lån, varå ränta under mot- stående år förfallit till betalning.		
Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.	Hela skulden, kr.	Förfallen skuld, kr.	Förfallen skuld, i %.
—	—	—	—	—	—	47,176,901	2,451,272	5.2
—	—	—	—	—	—	46,583,839	2,425,617	5.2
—	—	—	—	—	—	47,929,538	1,890,616	3.9
—	—	—	—	—	—	45,775,779	2,021,125	4.4
—	—	—	—	—	—	45,406,437	2,249,351	5.0
—	—	—	—	—	—	41,251,936	2,596,855	6.3
—	—	—	—	—	—	40,817,441	2,779,770	6.8
—	—	—	—	—	—	44,599,345	3,285,428	7.4
—	—	—	—	—	—	48,213,644	2,614,922	5.4
—	—	—	—	—	—	46,153,174	1,815,965	3.9
2,004,806	56,051	2.8	—	—	—	47,718,609	2,243,767	4.7
3,364,222	129,149	3.8	—	—	—	48,774,879	2,807,366	5.8
6,228,714	296,930	4.8	—	—	—	51,455,870	3,581,626	7.0
11,562,820	590,731	5.1	—	—	—	56,677,629	4,374,921	7.7
11,894,405	962,787	8.1	—	—	—	55,849,045	4,531,151	8.1
12,208,929	1,330,622	10.9	521,871	16,673	3.2	55,775,665	4,681,735	8.4
12,594,353	1,773,851	14.1	4,274,675	128,396	3.0	59,790,974	5,792,423	9.7
12,995,869	2,235,773	17.2	5,591,544	288,917	5.2	61,301,920	6,910,724	11.3
13,413,358	2,716,386	20.3	5,751,699	459,687	8.0	61,590,067	7,973,229	12.9

Tab. 4. Kvarstående skuld av olika slag vid slutet av åren 1872—1914 å av riksgäldskontoret utlämnade järnvägslån, fördelade i grupper efter första ränteinbetalningens förfalloår.

År.	Kapitalskuld, kronor.			Anstånds- ränta, kronor.	Annan ränteskuld, kronor.			Hela skulden, kronor.
	Ej förfallen.	Förfallen.	Summa.		Förfallen ränta.	Over- ränta.	Summa.	
Första förfalloår: före 1861.								
1872.....	2,688,692	—	2,688,692	—	—	33	33	2,688,725
1875.....	2,287,356	—	2,287,356	—	—	—	—	2,287,356
1880.....	1,557,354	16,509	1,573,863	—	5,491	757	6,248	1,580,111
1885.....	738,704	—	738,704	—	—	—	—	738,704
1890.....	133,592	—	133,592	—	—	—	—	133,592
Första förfalloår: 1861—1865.								
1872.....	1,691,695	—	1,691,695	—	—	—	—	1,691,695
1875.....	1,609,956	—	1,609,956	—	—	—	—	1,609,956
1880.....	1,450,421	—	1,450,421	—	—	—	—	1,450,421
1885.....	964,559	—	964,559	—	—	—	—	964,559
1890.....	800,604	—	800,604	—	—	—	—	800,604
1895.....	375,912	—	375,912	—	—	—	—	375,912
1900.....	224,940	—	224,940	—	—	—	—	224,940
1905.....	41,260	—	41,260	—	—	—	—	41,260
Första förfalloår: 1866—1870.								
1872.....	9,056,780	36,492	9,093,272	—	125,508	—	125,508	9,218,780
1875.....	8,651,217	41,049	8,692,266	—	80,951	—	80,951	8,773,217
1880.....	7,859,614	49,942	7,909,556	—	62,058	—	62,058	7,971,614
1885.....	6,896,508	82,336	6,978,844	—	72,664	—	72,664	7,051,508
1890.....	5,779,393	94,952	5,874,345	—	35,428	—	35,428	5,909,773
1895.....	4,437,638	259,585	4,697,223	—	164,415	—	164,415	4,861,638
1900.....	4,318,655	—	4,318,655	—	—	—	—	4,318,655
1905.....	3,068,817	—	3,068,817	—	—	—	—	3,068,817
1910.....	2,157,989	—	2,157,989	—	—	—	—	2,157,989
1914.....	1,972,502	—	1,972,502	—	—	—	—	1,972,502

Tab. 4 (forts.). Kvarstående skuld av olika slag vid slutet av åren 1872—1914 å av riksgäldskontoret utlämnade järnvägslån, fördelade i grupper efter första ränteinbetalningens förfalloår.

År.	Kapitalskuld, kronor.			Anstånds- ränta, kronor.	Annan ränteskuld, kronor.			Hela skulden, kronor.
	Ej förfallen.	Förfallen.	Summa.		Förfallen ränta.	Över- ränta.	Summa.	
Första förfalloår: 1876—1880.								
1872.....	1,265,667	—	1,265,667	—	—	—	—	1,265,667
1875.....	8,000,000	—	8,000,000	—	—	—	—	8,000,000
1880.....	15,888,375	—	15,888,375	—	—	—	—	15,888,375
1885.....	13,758,767	—	13,758,767	—	816,840	—	816,840	14,575,607
1890.....	13,078,718	—	13,078,718	—	1,413,450	—	1,413,450	14,492,168
1895.....	12,484,580	—	12,484,580	—	—	—	—	12,484,580
1900.....	11,852,309	—	11,852,309	—	—	—	—	11,852,309
1905.....	5,661,921	—	5,661,921	—	—	—	—	5,661,921
1910.....	4,647,930	—	4,647,930	—	—	—	—	4,647,930
1914.....	3,684,745	—	3,684,745	—	—	—	—	3,684,745
Första förfalloår: 1881—1885.								
1880.....	8,500,000	—	8,500,000	859,903	—	—	—	9,359,903
1885.....	9,745,878	18,957	9,764,835	1,427,583	66,643	1,879	68,522	11,260,940
1890.....	9,443,204	62,875	9,506,079	1,427,583	345,542	36,740	382,282	11,315,944
1895.....	9,066,787	155,609	9,222,396	1,427,583	649,569	125,813	775,382	11,425,361
1900.....	8,597,703	190,382	8,788,085	1,427,583	556,652	228,674	785,326	11,000,994
1905.....	7,888,931	140,488	8,029,419	1,309,833	151,010	—	151,010	9,490,262
1910.....	7,206,128	424,847	7,630,975	1,309,833	256,413	—	256,413	9,197,221
1914.....	6,540,712	744,534	7,285,246	1,309,833	603,335	95,799	699,134	9,294,213
Första förfalloår: 1886—1890.								
1885.....	5,287,136	—	5,287,136	373,433	—	—	—	5,660,569
1890.....	10,507,817	7,630	10,515,447	980,294	116,921	16,668	133,589	11,629,330
1895.....	10,212,312	38,869	10,251,181	980,294	327,231	88,295	415,526	11,647,001
1900.....	4,317,851	78,887	4,396,738	466,614	453,044	183,614	636,658	5,500,010
1905.....	3,456,338	63,362	3,519,700	386,805	159,355	3,217	162,572	4,069,077
1910.....	3,240,734	115,915	3,356,649	386,805	343,461	65,194	408,655	4,152,109
1914.....	3,146,897	—	3,146,897	270,105	—	—	—	3,417,002

Tab. 4 (forts.). Kvarstående skuld av olika slag vid slutet av åren 1872—1914 å av riksgäldskontoret utlämnade järnvägslån, fördelade i grupper efter första ränteinbetalningens förfalloår.

År.	Kapitalskuld, kronor.			Anstånds- ränta, kronor.	Annan ränteskuld, kronor.			Hela skulden, kronor.
	Ej förfallen.	Förfallen.	Summa.		Förfallen ränta.	Över- ränta.	Summa.	
Första förfalloår: 1891—1895.								
1890	2,460,785	—	2,460,785	190,405	—	—	—	2,651,190
1895	7,838,691	7,294	7,845,985	582,060	325,436	11,183	336,619	8,764,664
1900	5,961,118	76,052	6,037,170	582,060	347,518	43,415	390,933	7,010,163
1905	5,737,345	66,714	5,804,059	582,060	263,623	91,292	354,915	6,741,034
1910	5,167,036	40,679	5,207,715	557,306	116,067	12,744	128,811	5,893,832
1914	4,912,109	59,765	4,971,874	557,306	177,781	51,152	228,933	5,758,113
Första förfalloår: 1896—1900.								
1895	3,550,600	—	3,550,600	312,501	—	—	—	3,863,101
1900	4,935,481	9,828	4,945,309	472,772	80,172	1,113	81,285	5,499,366
1905	4,782,831	66,015	4,848,846	472,772	261,901	91	261,992	5,583,610
1910	4,592,600	156,792	4,749,392	472,772	603,064	5,148	608,212	5,830,376
1914	4,407,213	216,337	4,623,550	472,772	734,090	23,719	757,809	5,854,131
Första förfalloår: 1901—1905.								
1900	3,787,100	—	3,787,100	243,116	—	—	—	4,030,216
1905	10,091,988	56,382	10,148,370	856,308	483,371	9,144	492,515	11,497,193
1910	9,790,836	171,643	9,962,479	856,308	1,136,605	119,792	1,256,397	12,075,184
1914	9,497,352	227,866	9,725,218	856,308	1,484,527	378,251	1,862,778	12,444,304
Första förfalloår: 1906—1910.								
1905	5,620,432	—	5,620,432	333,402	—	—	—	5,953,834
1910	9,993,203	85,009	10,078,212	938,415	816,193	61,585	877,778	11,894,405
1914	9,758,557	251,708	10,010,265	938,415	2,088,935	375,743	2,464,678	13,413,358
Första förfalloår: 1911—1914.								
1910	3,922,950	—	3,922,950	330,101	—	—	—	4,253,051
1914	4,783,186	15,294	4,798,480	508,826	418,134	26,259	444,393	5,751,699

Tab. 4 (forts.). Kvarstående skuld av olika slag vid slutet av åren 1872—1914 å av riksgäldskontoret utlämnade järnvägslån, fördelade i grupper efter första ränteinbetalningens förfalloår.

År.	Kapitalskuld, kronor.			Anstånds- ränta, kronor.	Annan ränteskuld, kronor.			Hela skulden, kronor.
	Ej förfallen.	Förfallen.	Summa.		Förfallen ränta.	Over- ränta.	Summa.	
Första förfalloår: efter 1914.								
1914.....	6,194,250	—	6,194,250	489,387	—	—	—	6,683,637
Samtliga före år 1915 utlämnade lån.								
1872.....	14,702,834	36,492	14,739,326	—	125,508	33	125,541	14,864,867
1875.....	20,548,529	41,049	20,589,578	—	80,951	—	80,951	20,670,529
1880.....	35 255,764	66,451	35,322,215	859,903	67,549	757	68,306	36,250,424
1885.....	37,391,552	101,293	37,492,845	1,801,016	956,147	1,879	958,026	40,251,887
1890.....	42,204,113	165,457	42,369,570	2,598,282	1,911,341	53,408	1,964,749	46,932,601
1895.....	47,966,520	461,357	48,427,877	3,302,438	1,466,651	225,291	1,691,942	53,422,257
1900.....	43,995,157	355,149	44,350,306	3,192,145	1,437,386	456,816	1,894,202	49,436,653
1905.....	46,349,863	392,961	46,742,824	3,941,180	1,319,260	103,744	1,423,004	52,107,008
1910.....	50,719,406	994,885	51,714,291	4,851,540	3,271,803	264,463	3,536,266	60,102,097
1914.....	54,897,523	1,515,504	56,413,027	5,402,952	5,506,802	950,923	6,457,725	68,273,704

Tab. 5. Av Riksgäldskontoret utlämnade järnvägs lån, varå full anstånds ränta upplupit före 1914 års utgång.

Bolag (järnväg).	Datum för lånets beviljande.	Räntefot, %.	Lånesumma, kronor.	Slutlig anstånds-ränta, kronor.	Ränteanståndsgräns.	Första medgivna lyftningsdag.	Första faktiska lyftningsdag.	Tidrymd mellan första faktiska lyftningsdag och ränteanståndsgränsen, år.	Faktisk medelanståndstid, år.
Vislanda—Bolmen	1876 ²⁴ / ₁₁	5	785,000 —	117,750 —	1881 ³¹ / ₁₂	1877 ¹⁵ / ₅	1877 ¹⁵ / ₅	4.625	3.000
Visby—Hemse (Gottlands J. A. B.)	1876 ²⁴ / ₁₁	5	500,000 —	74,243 06	1881 ³¹ / ₁₂	1877 ¹⁵ / ₁₀	1877 ¹⁵ / ₁₀	4.208	2.970
Södra Öland	1907 ⁵ / ₇	4.5	950,500 —	126,763 59	1914 ¹ / ₆	1907 ¹⁵ / ₁₂	1908 ²³ / ₁	6.356	2.964
Mjölby—Hästholmen	1908 ²⁷ / ₃	4.5	799,600 —	105,687 35	1913 ¹ / ₁	1908 ³⁰ / ₁₁	1908 ⁷ / ₁₂	4.067	2.937
Krylbo—Borlänge (Södra Dalarnes J. A. B.)	1876 ²⁴ / ₁₁	5	2,375,000 —	345,468 75	1883 ³¹ / ₁₂	1879 ¹⁵ / ₂	1879 ³¹ / ₃	4.750	2.909
Västervik—Åtvidaberg—Bersbo	1876 ²⁴ / ₁₁	5	1,865,000 —	271,093 75	1881 ³¹ / ₁₂	1877 ¹⁵ / ₅	1877 ⁹ / ₅	4.558	2.907
Hultsfred—Västervik	1876 ²⁴ / ₁₁	5	1,750,000 —	251,388 89	1881 ³¹ / ₁₂	1877 ¹⁵ / ₅	1877 ¹⁵ / ₅	4.625	2.873
Varberg—Borås	1876 ²⁴ / ₁₁	5	2,600,000 —	367,638 89	1883 ³¹ / ₁₂	1879 ¹⁵ / ₂	1879 ¹⁵ / ₂	4.875	2.828
Åtvidaberg—Bjärke—Säby	1903 ³¹ / ₁₂	4.5	290,000 —	35,898 88	1908 ¹ / ₉	1905 ¹ / ₁₀	1905 ⁵ / ₁₀	2.906	2.751
Stockholm—Västerås—Bergslagen, nya	1904 ²⁶ / ₂	4.5	1,028,700 —	126,843 —	1908 ¹ / ₁₀	1904 ¹ / ₇	1904 ¹⁵ / ₉	4.044	2.740
Borlänge—Insjön (Siljans J. A. B.)	1882 ⁶ / ₁₀	4.5	950,000 —	116,699 71	1888 ¹ / ₁	1883 ¹⁵ / ₃	1883 ³⁰ / ₃	4.753	2.730
Borgholm—Böda	1904 ²¹ / ₁₂	4.5	419,000 —	49,806 83	1910 ¹ / ₁	1905 ¹ / ₆	1905 ¹² / ₁₀	4.219	2.642
Vetlanda—Sävsjö	1883 ¹¹ / ₅	4.5	300,000 —	33,985 62	1888 ¹ / ₁	1883 ¹⁵ / ₁₀	1883 ¹⁹ / ₁₀	4.200	2.517
Härnösand—Sollefteå	1891	4.5	2,350,000 —	266,224 35	1895 ¹ / ₁₀	1892 ¹⁵ / ₅	1892 ¹⁶ / ₅	3.375	2.517
Sala—Gysinge—Gävle	1898 ¹ / ₇	4.5	1,545,500 —	168,961 43	1902 ¹ / ₁₀	1899 ¹ / ₆	1899 ¹⁵ / ₆	3.294	2.429
Länna—Norrtälje	1882 ⁶ / ₁₀	4.5	746,197 94	79,808 91	1887 ¹ / ₁	1882 ¹⁵ / ₁₂	1883 ²⁵ / ₁	3.933	2.377
Skåne—Halland	1882 ⁶ / ₁₀	4.5	1,500,000 —	157,375 —	1888 ¹ / ₁	1883 ¹⁵ / ₃	1883 ²⁰ / ₅	4.597	2.331
Östra Centralbanan	1899 ²⁴ / ₂	4.5	1,710,000 —	177,766 74	1902 ³¹ / ₁₂	1899 ¹⁵ / ₁₀	1899 ¹⁶ / ₁₀	3.206	2.310
Norra Södermanland	1891 ⁶ / ₁₁	4.5	1,800,000 —	184,022 50	1896 ¹ / ₁₀	1892 ³⁰ / ₆	1892 ²⁴ / ₁₁	3.853	2.272
Skåne—Halland, ytterligare	1884	4.5	795,500 —	80,643 70	1888 ¹ / ₁	1884 ⁵ / ₉	1885 ²⁰ / ₁	2.931	2.253
Orsa—Härjedalen, fullbordande	1905 ²² / ₁₀	4.5	2,200,000 —	220,718 —	1909 ¹ / ₆	1905 ¹⁵ / ₁₁	1905 ⁹ / ₁₂	3.478	2.229
Norrköping—Söderköping—Vikbolandet	1892 ³ / ₆	4.5	653,000 —	65,176 61	1896 ¹ / ₆	1892 ³¹ / ₁₂	1893 ⁶ / ₄	3.153	2.218
Malmö—Tomelilla	1892 ²⁸ / ₃	4.5	1,300,000 —	129,234 54	1897 ¹ / ₆	1892 ³¹ / ₁₀	1892 ³¹ / ₁₀	4.586	2.209

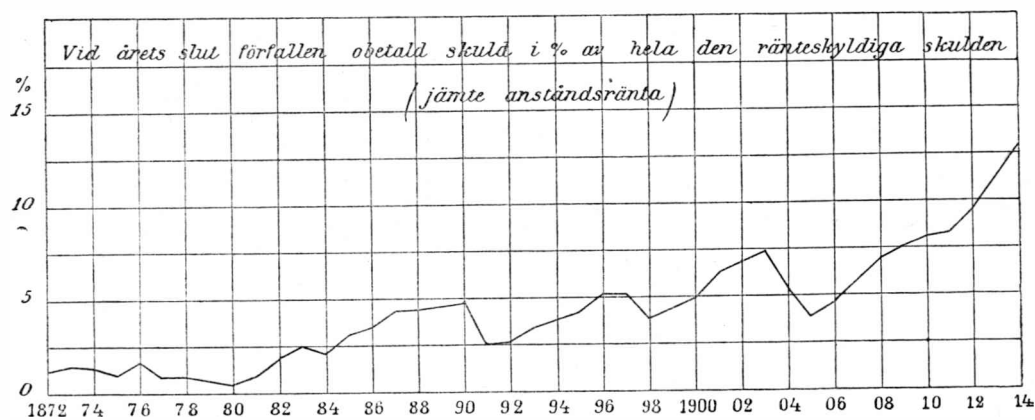
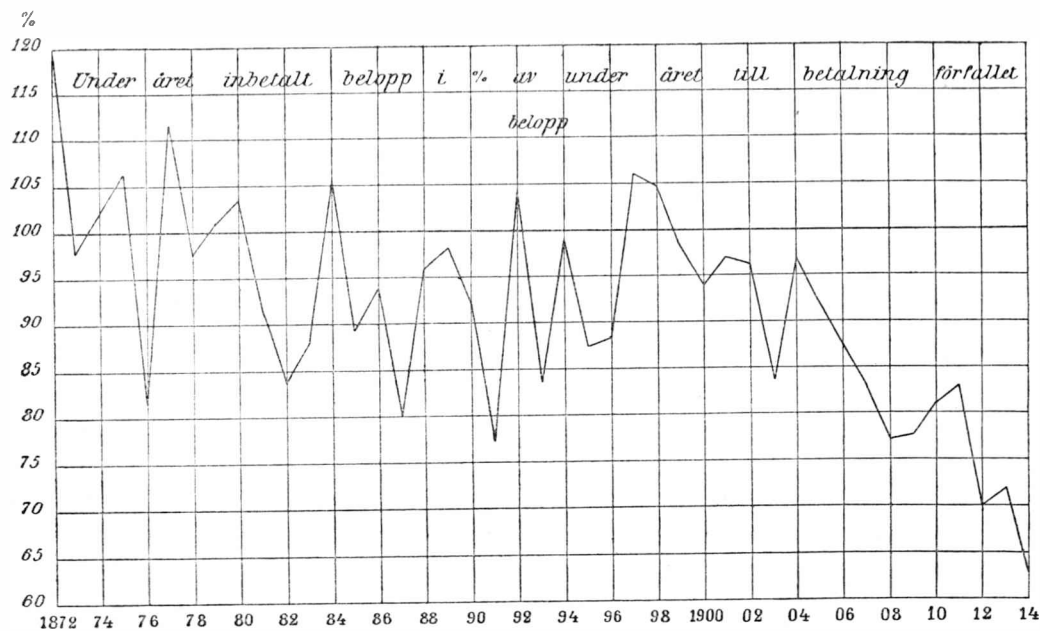
Tab. 5 (forts.). Av Riksgäldskontoret utlämnade järnvägslån, varå full anståndsrenta upplupit före 1914 års utgång.

Bolag (järnväg).	Datum för lånets beviljande.	Ränte- fot, %	Lånesumma, kronor.	Slutlig anstånds- renta, kronor.	Ränte- anstånds- gräns.	Första medgivna lyftnings- dag.	Första faktiska lyftnings- dag.	Tidrymd mellan första faktiska lyftn.- dag och ränte- anstånds- gränsen, år.	Faktisk medel- anstånds- tid, år.
Mellersta Blekinge	1887 ¹⁴ / ₂	4.5	1,102,250 —	109,252 41	1890 ³¹ / ₁₂	1888 ¹⁵ / ₂	1888 ²⁴ / ₂	2.850	2.203
Finspång—Norsholm (Norra Östergötlands J. A. B.)	1883 ¹¹ / ₅	4.5	500,000 —	49,093 75	1887 ¹ / ₁	1883 ¹⁵ / ₁₁	1883 ¹⁷ / ₁₁	3.122	2.182
Varberg—Ätran	1907 ¹⁹ / ₁₂	4.5	1,185,000 —	114,925 24	1912 ¹ / ₁₂	1908 ¹ / ₃	1908 ²⁴ / ₄	4.603	2.155
Uppsala—Enköping	1909 ²³ / ₄	4.5	1,040,000 —	99,063 62	1913 ¹ / ₆	1909 ¹⁵ / ₁₂	1909 ³⁰ / ₁₂	3.419	2.117
Borås—Svenljunga (Borås—Al- vesta J. A. B.)	1883 ¹¹ / ₅	4.5	500,000 —	47,352 50	1888 ¹ / ₇	1884 ⁷ / ₃	1884 ¹⁶ / ₅	4.125	2.105
Östra Blekinge	1897 ²⁹ / ₄	4.5	537,500 —	50,842 71	1900 ¹ / ₇	1897 ¹ / ₁₀	1897 ²⁸ / ₁₀	2.675	2.102
Mora—Vänern	1888 ¹¹ / ₅	4.5	1,000,000 —	92,870 81	1893 ¹ / ₁₀	1888 ¹ / ₁₂	1889 ¹⁸ / ₁	4.703	2.064
Mariestad—Kinnekulle	1888 ²⁶ / ₁₀	4.5	305,000 —	28,136 85	1892 ¹ / ₇	1890 ² / ₁	1890 ² / ₁	2.497	2.050
Mellersta Halland	1884	4.5	1,550,000 —	139,499 82	1889 ¹ / ₁	1884	1885 ⁶ / ₂	3.903	2.000
Stockholm—Rimbo	1905 ⁷ / ₇	4.5	500,000 —	45,000 —	1907 ⁸ / ₇	1905 ⁸ / ₇	1905 ⁸ / ₇	2.000	2.000
Orsa—Härjedalen	1901 ¹⁵ / ₃	4.5	1,850,000 —	166,455 —	1906 ¹ / ₆	1902 ¹ / ₆	1902 ²⁹ / ₈	3.756	1.999
Ruda—Finsjö—Oskarshamn ..	1905 ³¹ / ₃	4.5	483,300 —	43,416 45	1908 ¹ / ₁₀	1906 ¹⁵ / ₁	1906 ¹ / ₃	2.588	1.996
Skara—Timmersdala	1907 ²⁸ / ₆	4.5	352,500 —	31,607 50	1911 ¹ / ₁₂	1907 ¹ / ₁₂	1908 ¹¹ / ₆	3.472	1.993
Halmstad—Bolmen	1886 ²⁹ / ₁₀	4.5	824,915 —	73,806 57	1890 ¹ / ₁₀	1887 ¹ / ₇	1887 ² / ₇	3.247	1.988
Mellersta Södermanland	1904 ² / ₉	4.5	532,500 —	47,254 93	1908 ¹ / ₈	1905 ¹ / ₈	1905 ²⁸ / ₈	2.925	1.972
Falkenberg	1900 ⁸ / ₉	4.5	505,000 —	44,300 —	1905 ¹⁵ / ₅	1902 ¹ / ₄	1902 ⁶ / ₅	3.025	1.949
Tidaholm	1905 ³¹ / ₃	4.5	510,000 —	43,781 25	1908 ¹ / ₉	1905 ¹ / ₉	1905 ¹ / ₉	3.000	1.908
Klintehamn—Roma	1897 ²³ / ₄	4.5	214,000 —	18,036 17	1900 ¹ / ₅	1897 ¹ / ₁₂	1897 ¹⁶ / ₁₂	2.375	1.873
Lidköping—Kålland	1907 ¹⁹ / ₄	4.5	367,500 —	30,778 12	1910 ¹ / ₁₁	1908 ¹⁵ / ₂	1908 ⁶ / ₃	2.653	1.861
Skara—Kinnekulle—Vänern ..	1886 ²³ / ₁₀	4.5	324,000 —	26,914 44	1889 ³¹ / ₁₀	1887 ¹⁵ / ₁	1887 ¹⁰ / ₃	2.639	1.846
Markaryd—Veinge	1897 ²³ / ₄	4.5	561,000 —	45,154 87	1900 ¹ / ₁₀	1897 ¹ / ₉	1897 ³⁰ / ₁₂	2.753	1.789
Skymnäs—Munkfors	1889 ¹² / ₁₀	4.5	90,835 —	7,288 19	1893 ¹ / ₇	{ efter fullgj. villkor }	1891 ¹⁷ / ₇	1.956	1.783
Stockholm—Rimbo	1883 ¹¹ / ₅	4.5	500,000 —	38,952 05	1887 ¹ / ₁		1883 ³¹ / ₁₂	3.003	1.731
Fogelsta—Vadstena—Ödeshög.	1887 ²⁴ / ₃	4.5	300,000 —	22,975 —	1890 ¹ / ₁₀	1888 ¹⁵ / ₁	1888 ²⁰ / ₁	2.697	1.702
Uddevalla—Lelången	1892 ⁸ / ₆	4.5	1,247,000 —	94,338 74	1897 ¹ / ₁₀	1894 ¹⁵ / ₁	1895 ¹ / ₃	2.588	1.681
Svartålv	1886 ²² / ₁₀	4.5	341,000 —	24,753 18	1890 ¹ / ₁	1887 ¹⁵ / ₁	1887 ¹⁵ / ₅	2.633	1.618

Tab. 5 (forts.). Av Riksgäldskontoret utlämnade järnvägs-lån, varå full anstånds-ränta upplupit före 1914 års utgång.

Bolag (järnväg).	Datum för lånets beviljande.	Räntefot, %.	Lånesumma, kronor.	Slutlig anstånds-ränta, kronor.	Ränteanståndsgräns.	Första medgivna lyftningsdag.	Första faktiska lyftningsdag.	Tidrymd mellan första faktiska lyftningsdag och ränteanståndsgränsen, år.	Faktisk medel-anståndstid, år.
Borås—Alvesta	1901 ¹⁵ / ₃	4.5	4,795,000 —	343,341 98	1903 ¹ / ₁₀	1901 ¹⁵ / ₅	1901 ²¹ / ₅	2.361	1.591
Norrköping—Söderköping—Vikbolandet	1903 ⁴ / ₄	4.5	591,500 —	41,296 87	1907 ¹ / ₄	1904 ¹ / ₁₀	1904 ²⁰ / ₁₀	2.447	1.551
Slite—Roma	1899 ²⁰ / ₉	4.5	340,000 —	22,816 11	1902 ¹ / ₁₀	1900 ¹ / ₈	1900 ¹⁹ / ₇	2.200	1.491
Göteborg—Halland	1886 ¹ / ₁₀	4.5	2,068,000 —	136,162 25	1889 ¹ / ₁₀	1887 ¹⁵ / ₁	1887 ¹⁵ / ₁	2.711	1.463
Skövde—Arväll	1901 ²¹ / ₆	4.5	369,000 —	23,791 27	1904 ²¹ / ₁₂	1902 ¹ / ₈	1902 ²⁰ / ₁₀	2.167	1.463
Landskrona—Kjävlinge—Sjöbo	1903 ⁴ / ₄	4.5	1,192,000 —	73,643 50	1906 ²¹ / ₁₂	1904 ¹ / ₁₂	1904 ⁸ / ₁₂	2.061	1.373
Klippan—Röstånga (Hälsingborg Hälsleholm J. A. B.)	1889 ⁷ / ₆	4.5	290,000 —	16,094 38	1894 ¹ / ₁	1892 ¹ / ₆	1892 ⁹ / ₆	1.561	1.233
Västkinde—Tingstade (Gottlands J. A. B.)	1898 ²² / ₉	4.5	119,000 —	5,600 —	1900 ²¹ / ₁₂	1898 ²¹ / ₁₂	1899 ⁴ / ₅	1.656	1.046
Vittsjö—Hälsleholm (Hälsleholm—Markaryd)	1888 ¹⁰ / ₈	4.5	404,000 —	14,464 55	1891 ¹ / ₁₀	1890 ¹⁵ / ₁	1890 ²¹ / ₅	1.336	0.796
Samtliga lån	—	—	56,604,797 94	5,766,261 18	—	—	—	—	2.221

Tab. 6. Av riksgäldskontoret utlämnade järnvägslån, varå ränta förfallit till betalning före år 1915.



Tab. 7. Utdrag av *Riksgäldskontorets räkenskaper* för år 1913 rörande
Mjölby—Hästholtens järnvägsaktiebolags lån.

(Till jämförelse med tab. 8.)

		Kapital. Kronor.		Ränta. Kronor.		Anstånds- ränta. Kronor.		Summa. Kronor.	
	Mjölby—Hästholtens järnvägsaktiebolag.								
	<i>Debet.</i>								
1913	Riksgäldskontorets fordran vid 1913 års början	799,600	—	22,869	68	105,677	40	928,167	71
	Överränta.....	—	—	20	63	—	—		
	Anståndsrenta à 4 1/2 % å kronor 79,600 från 31/12 1912 till och med 1/1 1913	—	—	—	—	9	95	9	95
	Ränta à 4 1/2 % å:								
	kronor 143,500 från 31/12 1912 till och med 7/12 1913	—	—	6,044	94				
	kronor 143,500 från 7/12 till och med 31/12 1913	—	—	412	56				
	kronor 256,500 från 31/12 1912 till och med 2/1 1913	—	—	64	13				
	kronor 256,500 från 2/1 till och med 31/12 1913	—	—	11,478	37				
	kronor 130,000 från 31/12 1912 till och med 2/4 1913	—	—	1,495	—				
	kronor 130,000 från 2/4 till och med 31/12 1913	—	—	4,355	—				
	kronor 190,000 från 31/12 1912 till och med 23/12 1913	—	—	8,383	75				
	kronor 190,000 från 23/12 till och med 31/12 1913	—	—	166	25				
	kronor 79,600 från 1/1 till och med 31/12 1913	—	—	3,572	05			35,972	05
	Överränta à 5 %:								
	från 31/12 1912 till och med 12/11 1913 å den 7/12 1912 förfallen ränta 6,457: 50	—	—	279	82	—	—		
	från 2/1 till och med 12/11 1913 å den 2/1 1913 förfallen ränta, kronor 11,542: 50	—	—	496	97	—	—		
	Transport	799,600	—	59,639	15	105,687	35	964,149	71

		Kapital. Kronor.		Ränta. Kronor.		Anstånds- ränta. Kronor.		Summa. Kronor.	
1913	Transport	799,600	—	59,639	15	105,687	35	964,149	71
	från 2/4 till och med 12/11 1913 å den 2/4 1913 förfallen ränta, kronor 5,850	—	—	178	75				
	från 12/11 till och med 31/12 1913 å återstoden av den 2/4 1913 förfallen ränta, kronor 1.935: 86	—	—	12	91				
	från 7/12 till och med 31/12 1913 å den 7/12 1913 förfallen ränta, kronor 6,457: 50	—	—	20	63				
	från 28/12 till och med 31/12 1913 å den 28/12 1913 förfallen ränta, kronor 8,550: —	—	—	8	31	—	—	997	39
	Summa kronor	799,600	—	59,859	75	105,687	35	965,147	10
	<i>Kredit.</i>								
	1913 12/11 inbetalades:								
	balanserad överränta	—	—	20	63	—	—	22,890	31
	upplupen »	—	—	955	54				
den 7/12 1912 förfallen ränta	—	—	6,457	50					
den 2/1 1913 » »	—	—	11,542	50	—	—	942,256	79	
i avräkning å den 2/4 1913 förfallen ränta	—	—	3,914	14					
Riksgäldskontorets fordran vid 1913 års slut	799,600	—	36,927	59	105,687	35			
jämte överränta	—	—	41	85	—	—			
Summa kronor		799,600	—	59,859	75	105,687	35	965,147	10

Tab. 8. Ett års räkenskap för ett lån till en enskild järnvägsanläggning enligt föreslagen ändrad metod för förfallodagars bestämmande.

(Mjölby—Hästholtens järnvägsaktiebolags lån under 1913 valt som exempel till jämförelse med tab. 7.)

	Kapital.		Ränta.		Anstånds- ränta.		Summa.	
	Kronor.		Kronor.		Kronor.		Kronor.	
Mjölby—Hästholtens järnvägsaktiebolag.								
<i>Debet.</i>								
Riksgäldskontorets fordran vid 1913 års början*)	799,600	—	22,869	68	105,677	40	928,168	55
jämte övrränta	—	—	21	47	—	—		
Anståndsrenta å 4 1/2 % å kronor 79,600: — för den 1/1 1913	—	—	—	—	9	95	9	95
Ränta å 4 1/2 %:								
å kronor 720,000: — för den 1/1 1913	—	—	90	—				
å » 799,600: — från den 1/1 till och med 31/12 1913	—	—	35,882	05	—	—	35,972	05
Övrränta å 5 % å den 1/1 1912 förfallen ränta (å kr. 143,000), kronor 430: 50 för den 1/1 1913	—	—	—	06				
å den 1/1 1913 förfallen ränta (å kr. 720,000) kronor 22,529: 18 från den 1/1 till och med 12/11 1913	—	—	973	14				
å återstoden av sistnämnda ränta kronor 1,064: 04 från den 12/11 till och med den 31/12 1913...	—	—	7	09	—	—	980	29
Summa kronor	799,600	—	59,843	49	105,687	35	965,130	84
<i>Kredit.</i>								
1913 12/11 inbetalades:								
balanserad övrränta	—	—	21	47	—	—	22,890	31
upplupen »	—	—	973	20	—	—		
den 1/1 1912 förfallen ränta	—	—	430	50	—	—		
i avräkning å den 1/1 1913 förfallen ränta ...	—	—	21,465	14	—	—		
Riksgäldskontorets fordran vid 1913 års slut ...	799,600	—	36,946	09	105,687	35	942,240	53
jämte övrränta	—	—	7	09	—	—		
Summa kronor	799,600	—	59,843	49	105,687	35	965,130	84

*) Under förutsättning, att samma beräkningsmetod tillämpats föregående år.

Tab. 9.

Grafisk framställning av två metoder för bestämmande av ränteinbetalnings-
dagar å lån till enskilda järnvägsanläggningar.
(Läses nedifrån uppåt)

