

N:o 146.

Af Herr C. F. Appeltofft: Om beviljande af ett extra anslag för understödande af enskilda jernvägsanläggningar.

Sedan vid sistlidne riksdag anslag för norra och östra stambanorna blifvit beviljade, bör man väl med skäl kunna hysa den förhoppning, att jernvägars byggande på Statens bekostnad icke vidare må ifrågakomma, att jernvägsbyggandet i landet härmed skulle vara afslutadt, vore dock hvarken önskligt eller för Staten nyttigt. Det är nemligen obestriddigt och allmänt erkänt, dels att jernvägar i hög grad befrämja industrien, dels att Staten af de enskilda jernvägsanläggningarna, så vidt de beröra stambanorna, har en ganska betydlig indirekt inkomst, genom den ökade trafiken. Att Staten fortfarande bör befordra jernvägars anläggande, lärer väl således icke af någon bestridas, som gjort sig närmare reda för dessa förhållanden. Deremot torde åsigtarna vara delade om sättet för meddelandet af sådant understöd, huruvida det nemligen bör utgå under form af anslag utan återbetalningsskyldighet, såsom lån med viss årlig ränta och amortering, eller att Staten för ett visst belopp ingår i företaget såsom delegare. Hvad det förra af dessa alternativ vidkommer, har det af jernvägs-komitén blifvit tillstyrkt så nemligen att bidraget skulle utgå med $\frac{1}{4}$:del af anläggningskostnaden, med det tillägg, att, om jernvägens behållna inkomst något år öfverstiger $4\frac{1}{2}$ procent af anläggningskostnaden enligt kostnadsförslaget, hälften af öfverskottet skulle tillfalla Staten. Detta vilkor synes man saklöst kunna utesluta, enär Staten skulle få $\frac{1}{2}$ procent å försträckningen först då, när banan lemnade en nettobehållning af 6 procent å anläggningskostnaden. Då vi af erfarenheten känna och hafva skäl förmoda att högst få, om ens någon bana som hädanefter anlägges kan komma att lemna en nettobehållning af 6 procent, så skulle ett sådant understöd vara, snart sagdt, en ren skänk till enskilda personer, på öfriga skattdragandes bekostnad. Det andra sättet att bidraga till enskilda jernvägsföretag är det, som hitintills varit brukligt, nemligen lån till $\frac{3}{4}$ af anläggningskostnaden, dock med olika räntefot och annuitet.

Detta slags understöd vore onekligen det, som verksammast skulle bidraga till bygandet af enskilda jernvägar, men erfarenheten har visat, att bolag, lockade af det stora statsbidraget, bildats och byggt jernvägar, som sedermera icke lemnat tillräckliga inkomster, för inbetalning af annuiteten till Staten, långt mindre något öfverskott till utdelning bland aktieegare. Ett sådant förhållande kan icke vara fördelaktigt hvarken för Staten eller de enskilda bolagen. Staten har visserligen i så fall förbehållit sig rätt till banan, men manne det ej skulle föranleda till ännu större uppoffring å Statens sida, om den begagnade sig af ett sådant förbehåll. Att Staten ingår såsom aktie-egare i bolaget för ett visst belopp, synes vara det naturligaste, dock med förbehåll att erhålla preferans-aktier för det lemnade bidraget. För undvikande af de hvarje riksdag återkommande jernvägsstriderna och tillika begränsa Statens utgifter för sådana företag, torde det vara skäl, i likhet med statsanslaget för anläggning af nya samt omläggning af backiga eller mindre goda vägar, att en viss summa årligen bestämdes och att det öfverlemnades åt Kongl. Maj:t att, efter skedd ansökan, deraf medela understöd, emot de af Riksdagen bestämda vilkor. Såväl jernvägs-komitén som Herr Civil-ministern har föreslagit denna summa för närmaste 5 åren till fem millioner R:dr, att utgå med en million hvar år, deraf 700,000 R:dr till sekundärbanan och 300,000 R:dr till lokalbanor. Detta tyckes icke vara större belopp än tillgångarne medgifva och sannolikt långt mindre än det Staten i annat fall skulle årligen få utgifva, om de enskilda anspråken skulle af Riksdagen pröfvas och afgöras. Då man, åtminstone under den närmaste framtiden, i allmänhet icke kan beräkna, att de enskilda jernvägarne lemna en större nettobehållning än 4 procent och då Staten, äfven om den sjelf skulle betala en något högre ränta för upplånta penningar, har full ersättning för öfverskottet i den förökade trafiken för stambanorna, torde räntan till Staten ej böra sättas högre, än att de enskilda bolagen hafva utsigt att få någon ersättning för sina uppoffringar. Om således Staten lemnade ett understöd mot preferens-aktier, af halfva anläggningskostnaden, under vilkor, att af nettobehållningen å trafiken, först erhålla 4 procent å den lemnade försträckningen innan någon utdelning åt öfriga aktie-egare fick ega rum, samt med del i öfverskottet, sedan öfriga aktie-egare likaledes utfått 4 procent, så synas, såväl Staten vara betryggad för utbekommande af den bestämda årliga räntan, enär nettobehållningen å jernvägen då endast behöfde uppgå till 2 procent, som äfven de enskilda bolagen hafva utsigt att erhålla åtminstone någon direkt godtgörelse för deras kontanta bidrag. För lokalbanorna deremot inträder ett annat förhållande, enär de ej bidraga till den ökade trafiken å stambanorna, och torde i följd deraf annuiteten för åt dem lemnade understöd icke böra bestämmas lägre än de kostnader Staten sjelf därför får vidkännas.

Om detta förslag af Riksdagen godkännes, så synes konsekvensen fordra att de jernbanor, som redan erhållit statsanslag, ställas, så vidt de enskilda bolagen så önska, likställigt med de nya bolagen som af statsunderstöd, enligt förestående grunder, sig begagna, helst å de flesta banor den öfverenskomna räntan utgör 4 procent.

Enda skilnaden skulle således blifva, att Staten i stället för fordringsegarne inträdde som aktie-egare, med utsigt, att ordentligt utbekomma det stipulerade räntebeloppet. Det är en gifven följd, att utsigten för de enskilda bolagen, att kunna möjligen få någon utdelning å deras aktier, skulle egga dem att i högsta möjligaste mån uppbringa banans inkomster, i motsats emot det förhållande som alltid måste inträffa, då de icke kunna påräkna någon egen direkt inkomst.

Jag tager mig således friheten föreslå:

- A) att Riksdagen, för understödjandet af enskilda jernvägsanläggningar, beviljar och till Kongl. Maj:ts disposition ställer ett extra anslag tillsvidare af fem millioner R:dr, att utgå med en million årligen, emot vilkor:

a) för sekundärbanor:

1:o) anslag må beviljas till högst hälften af anläggningskostnaden.

2:o) att Staten erhåller preferensaktier för det lemnade understödet, emot vilkor att därför af nettobehållningen å jernvägen erhålla 4 procent innan någon utdelning åt öfriga aktie-egare får ske, samt hälften af den behållna vinst, som öfverstiger 4 procent å hela anläggningskostnaden.

b) för lokalbanor:

att anslag må beviljas till högst halfva anläggningskostnaden, emot preferansaktier, för hvilka Staten af behållna trafikinkomsten eger uppbära 5 procent, med del i öfverskottet om inkomsterna uppgå till mer än 5 procent å hela anläggningskostnaden.

- B) att de banor som redan erhållit statsbidrag må, om bolagen så önska, erhålla samma vilkor, så att Staten ingår som aktie-egare för lemnadt understöd, emot vilkor att derå erhålla, å sekundärbanorna 4 procent och å lokalbanorna 5 procent, med andel i öfverskottet, då bolagen erhållit en lika utdelning å deras tillskott.

- C) att bolagen för öfrigt underkasta sig de närmare kontroller och föreskrifter Kongl. Maj:t kan finna nödigt föreskrifva.

C. F. Appeltoft.