

N:o 15.

Af Herr Nordenfelt, Leonard Magnus: Angående räntegaranti för en föreslagen jernväg emellan Frövi och sjön Wessman, emot undergaranti af dem som hafva fördel af företaget.

Härmed föreslår jag vördsamt:

att Riksdagen ville för den nära 9 mil långa delen af den föreslagna jernvägen emellan Frövi och Falun, hvilken ligger emellan Frövi station vid Köping—Hult jernväg och Ludvika vid sjön Wessman i Dalarne, för en tid af fyratio år bevilja en så kallad räntegaranti å fem procent eller en förbindelse att årligen, från den dag nämnde jernväg blifvit för allmän trafik upplåten, gälda den brist uti fem procent årlig ränta på anläggningskostnaden, eller på högst sju millioner Riksdaler, som må kunna uppstå å den nettobehållning, hvilken trafiken å denna bana kommer att lemna, under följande vilkor:

- 1:o att kommuner, bolag eller personer, hvilkas vederhäftighet af Kongl. Maj:t godkännes, före den 1 November innevarande år till Kongl. Civil-departementet inlemnad ansvarsförbindelser enligt godkänt formulär, att hvar för sig årligen under tjugu års tid från den dag ifrågavarande jernväg blifvit för allmän trafik upplåten, gälda vissa, tillsammans till minst ett helt uppgående, bråkdelar af den brist uti tre procent årlig ränta på anläggningskostnaden eller på högst sju millioner Riksdaler, som må kunna uppså i den nettobehållning, hvilken trafiken å samma bana kommer att lemna;
- 2:o att före den 15 Januari 1870 ett aktiebolag med ett kapital af sju millioner Riksdaler blifvit bildadt och före den 15 Mars samma år inbetalt minst 700,000 Riksdaler samt åtagit sig att, emot åtnjutande af ofvannämnda räntegaranti, enligt arbetsplan och under vilkor i öfrigt som af Kongl. Maj:t godkännas, före den 15 Oktober 1873 fullborda ifrågavarande jernvägsanläggning med samma spårvidd som Statens jernvägar samt med erforderliga byggnader, rörlig materiel och andra inventarier, så väl som att å sam-

ma jernväg för framtiden underhålla allmän trafik efter taxa och reglemente, som Kongl. Maj:t behagat godkänna;

3:o att vid bestämmandet af jernvägens anläggningskostnad fem procent årlig ränta på det använda kapitalet under byggnadstiden må deruti inbegripas och att vederbörliga räkenskaper med verifikationer öfver omkostnaderna för jernvägens anläggning skola föras och förvaras samt underkastas den kontroll och granskning, som Kongl. Maj:t behagar föreskrifva;

4:o att vid beräkning af den årliga nettobehållningen af trafiken bland utgifterna må uppföras underhåll af bana och byggnader samt öfriga för jernvägens administration och trafikens drifvande nödvändiga omkostnader, men icke nybyggnader och utvidgningar, och att fullständiga räkenskaper med verifikationer öfver utgifter och inkomster för trafiken skola föras och förvaras samt underkastas den kontroll och granskning, som Kongl. Maj:t behagar föreskrifva.

Till stöd för detta förslag får jag anföra följande skäl:

Under den närmaste framtiden lärer, hvarken för den ofvan omnämnda eller för de flera andra föreslagna jernvägar, hvilkas anläggning skulle vara af obestriddigt gagn för väsendtliga delar af landet, kunna förväntas understöd från Statens sida i form af anslag eller lån emot nedsatt ränta. Dessa delar af landet, i synnerhet de bergsbruksidkande, kunna dock icke utan att förlora allt för mycket under konkurrens med andra lyckligare lottade länge undvara det kraftiga biträde för industriens och landtbrukets förkofran, som jernvägar lemna.

Det är fördenskull af synnerlig vigt att, så vidt det kan ske utan allt för stor uppoffring af Statsverkets tillgångar, i likhet med hvad som egt rum i nästan alla andra länder, jernvägsanläggningar af enskilda bolag understödjas genom räntegarantier af Staten.

Då Riksgälds-kontoret upplånat pengar emot sex procent ränta och utlånat dem mot fyra procent, utgifvas årligen, till dess lånet blifvit amorterad, två procent på det utlånade kapitalet, för vinnande af de fördelar hvilka genom de på detta sätt understödda jernvägsanläggningarne beredas dels uti ökad nettobehållning för Statens jernvägstrafik, dels uti större och billigare produktion i de orter, hvilka betjenas af dessa jernvägar. Staten har dessutom, vid lemnan af lån till enskilda jernvägsbolag, iklädt sig en risk af att nödgas öfvertaga de medelst dessa lån byggda jernvägar, hvilka icke lemna nöjaktig afkastning.

Denna risk kan sannolikt i medeltal anses motsvara minst en procent årligen på de till enskilda jernvägsbyggnader utlånade summorna.

Statens tillskott för de hittills utförda enskilda jernvägsanläggningarne kan således inalles anses motsvara minst tre procent årligen på de utlånade summorna, eller, då dessa i allmänhet uppgått till två tredjedelar af jernvägarnes anläggningskostnad, minst två procent årligen på denna anläggningskostnad.

Statens utgift vid det af mig i denna motion föreslagna sättet för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar bör i allmänhet icke blifva så stor som vid det förut använda, emedan, om äfven den af enskilda personer tecknade undergarantien för hela tiden af tjugu år icke skulle befinnas fullt god för hela det tecknade beloppet, och Staten derigenom under någon tid nödgas tillskjuta öfver två procent på anläggningskostnaden, det å andra sidan, till följd af nettobehållningens stigande å de på detta sätt tillkomna jernvägarne, är högst sannolikt, att redan inom förloppet af tjugu år ringa eller intet årligt tillskott från Statens sida skall erfordras.

Aktieegarne uti de bolag, hvilka haft att utbetala en tredjedel af anläggningskostnaden och dessutom åtagit sig att med en procent årligen amortera och med fyra procent förränta de öfriga två tredjedelarne deraf, lära i allmänhet icke undgå att utöfver de tecknade aktierna göra betydliga tillskott, så vida de icke föredraga att öfverlemna sina jernvägar till Staten.

Det är billigt, att de, som hafva direkta fördelar af en jernväg, uti minskade fraktkostnader, ökad afsättning af sina produkter till högre pris än de annars kunnat betinga och förhöjdt egendomsvärde, vidkännas någon uppoffring som motsvarar dessa fördelar.

En sådan uppoffring måste vara lättare att bära i form af årliga tillskott än i form af ett deremot svarande kapital, som skall utgå på en gång, i synnerhet som icke obetydligt rörligt kapital erfordras för att rätt kunna tillgodogöra de fördelar som en jernväg erbjuder.

Det är ock sannolikt, att de som vänta sig fördelar af en föreslagen jernväg, såvida de hysa förtroende för företaget skola kunna åstadkomma sådana förbindelser om undergaranti för tre procent nettobehållning, som jag här föreslagit, emedan deras samma utgift, med tillägg af ränta på ränta, på detta sätt under tjugu år efter all anledning blifver mindre, än om de genast kontant inbetala en tredjedel af anläggningskostnaden, med rättighet att derå erhålla utdelning först då jernvägens årliga afkastning öfverstiger $2\frac{2}{3}$ procent på anläggningskostnaden, förutom amortering af de lånade $\frac{2}{3}$ -delarne deraf, hvilken rättighet i de flesta fall icke skattas högt, att döma af aktiernas låga saluvärde några år efter de på dessa grunder byggda jernvägarnes fullbordan.

Hvad särskildt beträffar den här föreslagna jernvägen emellan Frövi och Ludvika, är jag, efter meddelande med flera inflytelserika personer från den ort, der denna jernväg skulle anläggas, öfvertygad om, att sådana för-

bindelser, som här blifvit föreslagna, skola åstadkommas till fullt belopp, om jernvägsanläggningen derigenom komme till stånd.

Denna jernväg kommer ock, i anseende till de oerhörda malmtillgångar, hvilka der förefinnas, att, så vidt jag kunnat beräkna, omedelbart efter dess fullbordan föröka nettobehållningen af Statens jernvägstrafik med minst 150,000 R:dr årligen, i hvilken händelse Staten genast erhöle en större direkt inkomst än dess utgift, och om äfven denna utgift, till följd af några enskilda personers möjligen inträffande oförmåga att fullgöra sina förbindelser, under några år på 1880-talet skulle öfverstiga 140,000 R:dr, så lærer å andra sidan otvifvelaktigt den tillväxt i nettobehållningen af Statens jernvägstrafik, som denna jernväg bereder, äfven med tiden komma att betydligt ökas och sålunda någon uppoffring af Statsverkets tillgångar genom antagande af detta förslag icke erfordras.

Anbud om penningar för jernvägsbyggnad härstädes, emot fem procent räntegaranti af Staten, hafva åtskilliga gånger och sednast i November förliedt år blifvit afgifna och kunna lätt ånyo erhållas, emedan utsigterna att snart få högre afkastning af jernvägen äro mycket goda.

Oaktadt anläggning af hela Frövi—Falu-banan skulle vara af större nytta, föreslår jag dock nu endast denna del af densamma att först erhålla understöd, emedan det under nuvarande förhållanden torde vara lättare både att erhålla understöd för denna del än för hela banan på en gång och att åstadkomma den föreslagna undergarantien för den mindre summan än för den större, samt emedan denna del af banan berör de största malmfälten och kraftigt kommer att inverka till höjande af vår tynande jernindustri.

Slutligen får jag erinra, att något tillskott från Statens sida äfven under de ogynnsammaste förhållanden enligt detta förslag icke kan ifrågakomma förr än år 1873, eller ett år efter det jernvägen blifvit för trafik upplåten, då Statsverkets tillgångar för understödjande af allmänna arbeten efter all anledning kunna antagas vara större än för närvarande.

Stockholm den 27 Januari 1869.

L. Nordenfelt.