

N:o 24.

Af Herr **Hammarhjelm**: *Om anvisande af 30 millioner kronor till inköp af enskilda jernvägar.*

Den snabba utveckling, som jernbaneväsendet i Sverige vunnit under de sist förflutna åren, har gifvit landet ett jernvägsnät af vida större omfattning än det genast var möjligt att förutse, då vi först för något mera än 20 år sedan påtänkte att tillegna oss detta, för allt industrielt framåtskridande numera oundgängliga kommunikationsmedel, och äfven sedermera under den följande tiden kunnat ana.

Sälunda har staten, som vid 1857 års slut egde 8,6 mil för dess räkning bygda jernvägar, sedermera fortsatt sina stambanor så, att under åren 1858—1862 årligen i medeltal 10,78 mil öppnades för trafik och under följande femårsperioder 1863—1867, 1868—1872 samt 1873—1877 respektive 7,64—3,00 och 7,14 mil, eller i medeltal under 20 år 7,14 mil om året.

Samtidigt hafva de af enskilda bolag bygda jernvägarne, hvaraf vid 1857 års slut funnos blott 9,3 mil, tillväxt i utsträckning under förenämnda femårsperioder med i medeltal 2,54—7,16—1,04 mil om året och slutligen 1873—1877 med icke mindre än 50,08 mil.

Hela längden af i riket med ångkraft trafikerade jernvägar utgjorde vid 1877 års slut:

statsbanor	151,4 mil
och enskilda jernvägar	313,4 mil
eller tillsammans 464,8 mil, hvarutaf 435,5 mil redan stå i omedelbar	

förbindelse med hvarandra och af de öfriga åtminstone 18,7 mil inom få år äfvenledes erhålla anslutning till det äldre nätet.

Dessutom äro under byggnad 47,5 mil statsbanor och 78,5 mil enskilda jernvägar, eller tillsammans 126,0 mil, hvilka alla utgå från de äldre sammanhängande banorna.

På detta sätt har det öfver hela mellersta och södra delarne af riket i det hela ganska jemnt fördelade jernvägsnät uppkommit, som kartan åskådliggör för våra ögon, och som genom de ännu under byggnad varande banorna inom den närmaste framtiden kommer att utsträcka sina maskor både till de delar af våra vestra och östra kuster samt de norrländska länen, som ännu icke varit deraf berörda.

I förhållande till landets folkmängd ega Sveriges jernvägar större utsträckning än något annat europeiskt land, men stå naturligtvis långt tillbaka i förhållande till den ytvidd, hvarpå denna befolkning är mer eller mindre glest spridd.

Frågar man nu, med hvilka medel detta ansenliga jernvägsnät, som vid 1876 års slut inalles torde hafva kostat omkring 345 millioner kronor, har åstadkommits, så blifver svaret, hvad statens egna banor beträffar, att de blifvit bygda dels med statens egna tillgångar till belopp af omkring 34 millioner, dels med för ändamålet upptagna lån af ungefär 124 millioner, hvaraf i svenskt mynt inom landet omkring 36 millioner; samt hvad angår de enskilda jernvägarne, hvilkas anläggningskostnad torde kunna uppskattas till 187 millioner, att medlen dertill åstadkommits dels genom aktieteckning af kommuner och enskilda personer, dels genom bidrag af staten i form så väl af anslag till mindre betydande belopp som af lån, motsvarande större eller mindre del af anläggningskostnaden, dels slutligen genom lån emot obligationer, hvilka till största delen öfvertagits af inhemska penninginstitutioner.

Ehuru jag icke är i tillfälle att noggrant uppgifva det belopp, hvar till de af jernvägsbolagen inom landet upptagna lån i sjelfva verket uppgå, tror jag mig icke mycket afvika från sanningen, då jag uppskattar detta belopp i närvarande ögonblick till närmare 90 millioner kronor. Läger man härtill hvad kommuner antagligen upplånat till betalande af åtagna aktieteckningar i jernvägsanläggningar, så ökas dermed ej obetydligt det inhemska kapital, som i form af lån blifvit nedlagdt på våra jernvägar.

Att anlita det af landets egen, endast småningom fortgående kapitalbildning i så vidsträckt omfång, som hos oss under senaste åren egt rum, genom de nybildade kapitalens fastläsande i jernvägsbyggnader synnerligen

i tider, då den industriella verksamheten hämmas af yttre orsaker, medfört brist på tillräckliga rörelsemedel, i saknad hvaraf all sådan verksamhet förlamas, kan ej väcka förundran; och samma förhållande har tid efter annan inträffat i vida rikare och mera befolkade länder än Sverige, i det att äfven i sådana länder ganska många, kanske de flesta, jernvägsanläggningar under de första åren af sin tillvaro, stundom ganska länge, icke lemnat tillräcklig afkastning att betäcka räntor och amortering på aktier och utgifna förbindelser för till anläggningen upptagna lån.

Följden af sist nämnda förhållande är naturligtvis, att obligationerna ligga såsom ett fastläst kapital, som ej kan på lång tid åter förvandlas till ett rörligt.

Vid sådana tillfällen hafva staterna, för att afhjelpa bristen på rörligt kapital, ganska allmänt ansett sig böra mellankomna dels medelst räntegarantier och dels genom att för egen räkning inköpa jernvägar, som antingen ansetts vara gagneliga för särskilda statsintressen eller stått i omedelbart samband med ett förut befintligt statsbanesystem.

Till vidtagande af sist nämnda åtgärd har emellertid en ännu mera manande anledning, som berör samhället i sin helhet, förefunnits, nemligen den ekonomiska fördel, styrka, säkerhet och enkelhet, som ligger deruti att ett vidsträckt jernvägsnät förvaltas efter samma statsekonomiska regler under likartade tariffbestämmelser och enahanda ansvar.

Äfven i de få länder, som endast ega enskilda jernvägar, hafva samma orsaker framkallat likartade bemödanden att förena större bankomplexer under samma förvaltning, hvilka bemödanden uppenbarat sig i Frankrike genom den på statsmakternas föranledande utbildade organisationen af de sex stora bolagen, som med obetydliga undantag ega landets samtliga jernvägar af mera än 2,000 mils längd, hvilka alla efter viss tid utan ersättning framdeles öfvergå i statens ego, samt i England genom numera temligen hastigt pågående sammanslutning af de talrika enskilda jernvägarne till större gemensamma områden, så att för närvarande, om jag rätt uppfattat förhållandena, de hufvudsakligaste jernvägslinierna tillhöra 20 stora bolag.

De särskilda tyska staterna af medelstorlek hafva från början tillämpat statsbanesystemet och sedermera inköpt nästan alla under tiden anlagda enskilda jernvägar, så att alla banor i Baden, Würtemberg, Bayern och Sachsen för närvarande uteslutande, eller åtminstone med högst obetydliga undantag, tillhöra vederbörande stater.

I de delar af Tyskland, som tillhöra konungariket Preussen, förefinnes ett blandadt system af stats- och enskilda banor; men det förra ut-

vidgas allt mera dels genom fortsatta byggnader för statens räkning, dels genom inköp eller förpaktning af enskilda banor; och det är bekant att, efter Elsass' och Lothringens införlifvande med tyska riket, dervarande jernvägar äfven öfvergått i rikets ego, samt att förslag varit väckt och ingalunda ännu blifvit öfvergifvet att öfverlåta alla de särskilda tyska staternas jernvägar till riket, äfvensom att för lagstiftningen och den allmänna kontrollen öfver jernvägsväsendet i riket ett stort embetsverk blifvit upprättadt under namn af Reichs-Eisenbahn-Amt.

Slutligen må nämnas, att en lag helt nyligen blifvit antagen i Österrike, som bemyndigar regeringen att för statens räkning inköpa eller taga under omedelbar förvaltning sådana banor, som erhållit statsunderstöd medelst räntegarantier eller lån, men ej kunna fullgöra dermed förbundna villkor; på samma gång som staten dels åter börjat anlägga statsbanor, dels söker återvinna sådana, som densamma ursprungligen anlagt, men sedermera försålt.

Sålunda finna vi öfverallt de allvarligaste sträfvanden att i större och större jernvägskomplexer i staternas eller enskilda stora bolags händer sammansluta splittrade smärre jernvägsanläggningar, sedan erfarenheten ådagalagt den skada, den allmänna samfärdseln lider genom de olikartade förvaltningsgrunder och i det oändliga vexlande tariffbestämmelser, som vid en splittrad förvaltning äro oundvikliga och icke minst derföre, att man flerstädes funnit den allmänna statskrediten lida deraf, att de privata jernvägsanläggningarne fastläst det rörliga kapitalet uti värdepapper, som först efter någon tid, beroende på jernvägsrörelsens långsammare eller hastigare utveckling till gynsammare resultat än deraf i början kan förväntas, i verkligheten kunna komma i åtnjutande af det allmänna förtroende, som är ett villkor för att dessa papper skola upphöra att endast representera ett dödt kapital.

Jag har velat förutskicka dessa allmänna anmärkningar, innan jag kommer till det egentliga föremålet för denna motion, som närmast är föranledd af ett vid denna riksdag af enskild motionär redan framställt förslag om inköp för statens räkning af en privatbana, som med sina båda ändpunkter ansluter sig till statens jernvägar, öfvertygad som jag är dels derom, att denna jernväg icke är den enda, som lider af de förhållanden, hvilka framkallat förslaget, utan att flera dylika dela lika villkor med denna, dels derom att, vid vårt jernvägsväsendes nuvarande ståndpunkt, fullkomligt samma orsaker förefinnas och med hvarje dag tilltaga i vigt och betydelse här i landet, som i andra länder föranledd statsmakterna att

med förökad kraft ingripa i jernvägsväsendet för att ordna detsamma och göra det så fruktbarande för hela landet, som det bör och äfven kan blifva, om så stor del af landets sammanhängande jernvägsnät, som med afseende på läge och öfriga förhållanden dertill kan pröfvas lämpligt och fördelaktigt, förenas i statens hand under samma förvaltningsgrunder och samma tariffbestämmelser.

Den åt statsbanorna från början gifna sträckning genom landets inre delar, med de förnämsta sjöstäderna till ändpunkter, erbjuder hos oss kanske mera än i andra länder den största sannolikhet därför, att en dylik förening skall i högst väsentlig mån bidraga till den gemensamma rörelsens förökning och i följd deraf förhöjning af jernvägarnes afkastning, som nu lider dels af de större kostnader, som splittringen i många förvaltningar medför, dels af en inbördes konkurrens, som redan flerstädes visat sina menliga följder och utan tvifvel måste tilltaga, ju flera jernvägar tillkomma, hvilka alla måste i första rummet tillgodose sina egna intressen utan afseende på hvarken allmänna eller andra enskilda förhållanden, som ofta kunna vara af större betydelse.

Det andra äfven förut angifna syftemålet med inköp af en del enskilda jernvägar för statens räkning är af må hända ännu större vikt, nemligen att gifva värde åt det inhemska, för närvarande i sjelfva verket overksamma, kapital, som ligger fästadt uti de af jernvägsbolagen utgifna obligationer för lån, som bolagen upptagit till jernvägsanläggningarne, samt på detta sätt återskänka landet ett rörelsekapital, som det nu saknar.

Att sådant, om det sker med behörig urskilning och beräkning på framtida afkomst, kan ega rum utan skada för statens egen kredit, torde kunna sättas utom allt tvifvel, då vi se huru rörelsen på alla våra jernvägar fortfarande stiger, med undantag blott för kortare perioder, då missväxt eller oförmånliga handelskonjunkturer nedsätta verksamheten.

För öfrigt är det säkert, att de tillfälliga orsaker, som periodiskt vålla minskning af rörelsen på en eller annan bana eller i en eller annan industrigren, utöfva ett för det hela vida mindre skadligt inflytande, ju större det nät är på hvilket detta inflytande fördelas, samt att vinsten på det hela kan blifva större, om en gemensam tariff får tillämpas för hela den sammanhängande bansträckan, än om olika sådana gälla för skilda delar deraf.

För bestämmandet af, hvilka jernvägar som borde komma i fråga till inköp af staten, synas mig tvenne kategorier kunna uppställas, nemligen:

1:o) sådana, som i politiskt, strategiskt eller ekonomiskt intresse, det

senare med särskildt afseende på de äldre statsbanornas fördelar, pröfvas vara af vigt för staten att ega, t. ex. såsom förbindelselinier emellan eljest skilda stambanesträckningar;

2:o) sådana, som, utan att i samma grad som de förra kunna tillerkännas enahanda egenskaper, erbjudas staten till inköp endast mot det vid banorna häftande skuldbelopp, förutsatt att detta icke öfverstiger den summa, som antagligen bör kunna inom kortare tid genom behållna inkomster på rörelsen förräntas och äfven småningom amorteras.

Men då den grannliga och omsorgsfulla pröfning af hvarje möjligen inträffande fall, som vid tillämpning af ofvan angifna grunder är nödvändig, svårligen kan utföras af Riksdagen, synes det vara nödvändigt, att Riksdagen med fullt förtroende vänder sig till Regeringen och till hennes disposition ställer för ändamålet erforderliga medel, fullt förvissad som jag är, att dessa medel då blifva använda på det för landet mest fördelaktiga sätt, samt att hela åtgärden är af omständigheterna och behovet för det närvarande nära nog med nödvändighet påkallad och icke kan annat än lända fosterlandet till båtнад.

Jag vågar alltså vördsamt hemställa,

att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts disposition ställa en summa af 30 millioner kronor för att dermed på det sätt, med de vilkor och i den ordning, som Kongl. Maj:t finner lämpligt, för statens räkning inköpa sådana enskilda fullbordade jernvägar, hvilka Kongl. Maj:t efter pröfning af hvarje särskildt fall finner vara af fördel, vare sig i politiskt eller ekonomiskt hänseende, för staten att ega och trafikera i sammanhang med de af staten för egen räkning anlagda stambanor.

Stockholm den 28 Januari 1879.

C. Hammarhjelrn.