

**N:o 4.**

*Af Herr A. V. Ljungman: Angående dels skrifvelse till Kongl. Maj:t i fråga om utredning rörande erforderliga åtgärder för vinnande af ett hela riket omfattande statsbanesystem, dels anslag för sådant ändamål.*

Att samfärdseln spelar en den största rol uti ett lands både ekonomiska och andliga utveckling, är ett lika allmänt erkänt förhållande som att jernvägarne bland nutidens samfärdselsanstalter intaga det främsta rummet. Vårt land har också med en, i förhållande till dess jemförelsevis glesa befolkning, ringa nationalförmögenhet och stora utsträckning, rent af förvånansvärd hastighet skyndat att tillägna sig förmånen af att ega ett omfattande jernvägsnät, men sjelfva sättet, hvarpå detta skett, i förening med den nästan fullständiga saknaden af en enhetlig plan för detta nät, har äfven medfört en ojämnhet i det sätt, på hvilket de särskilda landsdelarne blifvit tillgodosedda, och en ofullständighet, som med allt större tydlighet visar behovet af en ändring i verksamheten, eller åtminstone ett afhjelpande af de värsta bristerna. Staten tarfvar därför synbarligen en fullständig plan för den ännu återstående delen af sin verksamhet till näringslivets främjande inom riket medelst jernvägar, och detta icke allenast med hänsyn till Norrlands anspråk att erhålla norra stambanan fortsatt från Ångermanelfven till Lule elf, utan äfven med hänsyn till södra halfvan af landet, hvilken ingalunda kan sägas vara nog fullständigt eller på ett med statens bästa i allt fullt öfverensstämmande sätt tillgodosedd med för dess näringslifs rätta utveckling oumbärliga statsjernvägar.

Den ursprungliga äldsta planen för rikets förseende med jernvägar afsåg nemligen att ernå dessa dels genom byggandet af ett ringa fåtal centralt belägna statsbanor, dels genom koncessioner åt aktiebolag att anlägga s. k. privatbanor. Härigenom har visserligen vunnits stora sträckor jernväg,

men dessa hafva blifvit mycket ojemnt fördelade, på samma gång som mäktiga enskilda intressen förmått göra sig gällande på bekostnad af svagare sådana samt förvärfva sig faktiska *monopol* af den allra största betydenhet med hänsyn till äfven vidsträckta landsdelars hela framtida utveckling. Så kan t. ex. ett stort privatbaneintresse ofta förhindra, det sådana bibanor anslutas till dess hufvudlinie, som kunna konkurrera med större delar af denna eller draga trafiken i någon mån från den nuvarande hufvudändpunkten till nya sådana, och det eger derigenom någon gång äfven ett faktiskt *veto* mot byggandet af sådana jernvägslinier, som skulle kunna löna sig inom ett allt för betydande område. Derfor måste ock staten i sådana fall träda emellan och rädda dylika landsdelar undan det ekonomiska öfvervälde, som den lemnat i enskildas händer, och dymedelst möjliggöra för sådana trakter att tillgodose äfven sina intressen, om ej dessa landsdelar skall vederfaras orättvisa och om ej landets nödigt fullständiga och planmessiga förseende med jernvägar skall offras.

Staten har visserligen under de senare åren måst allt mer frångå den ursprungliga planen att för egen räkning blott befatta sig med ett fåtal stambanor, då den dels inlöst flera privatbanor, dels i Norrland börjat genomföra ett nära nog uteslutande statsbanesystem; men detta är blott en ringa början till åstadkommandet af ett fullständigare, mer planmessigt statsbanesystem äfven med hänsyn till de med statsstambanor icke gynnade landskapen. Den *ofullständighet i landets jernvägsnät*, som i flera fall uti ej oväsentlig mån vållats af rike enskilde personers eller kommuners förmåga att göra sina egna intressen gällande och att hålla andras sådana tillbaka, torde emellertid böra, i mån af behofvets betydenhet och statens förmåga att afhjelpa detsamma, undanrödjas genom en tillräcklig komplettering, hvilken åter synbarligen endast på ett fullt tillfredsställande sätt samt inom den närmare framtiden kan åvägbringas genom statens mellankomst, derigenom att dels åtskilliga sådana viktigare linier nybyggas för statens räkning, hvilka eljest icke kunna antagas skola snart nog åtminstone komma till stånd, dels att i samband dermed flera för det planmessiga liksom för det äfven i ekonomiskt hänseende lyckade genomförandet af en sådan komplettering viktiga privatbanor genom inlösen förvärfvas åt staten. Men icke blott för kompletteringen af landets jernvägsnät utan äfven af talrika andra betydande skäl är det af vigt, att staten förvärfvar sig flera af de mera viktiga privatbanorna inom landet.

För dylika viktigare jernvägar, som det såväl för nämnda komplettering af landets jernvägsnät som för erhållandet af ett i allt hufvudsakligt åtminstone tillfredsställande statsbanesystem är nödigt för staten att genom nybyggnad eller genom inköp af privatbanor förskaffa sig, äro att räkna dels sådana stamlinier som sammanbinda mer betydande hufvudorter med hvar-

andra, dels sådana stam- eller grenlinier som sammanbinda det inre landet med de främsta exporthamnarne, dels sådana linier som med hufvudstaden sammanbinda landets aflägsnare hufvuddelar (såvidt möjligt hvarje län och dess hufvudort), dels sådana linier som sammanbinda landets viktigaste stamlinier sins emellan eller landets jernvägsnät med angränsande länder och dels sådana linier som äro af särskild framstående vigt för försvarsväsendet. En omsorgsfull granskning af en jernvägskarta öfver vårt land ådagalägger snart både att staten icke är i besittning af flera redan befintliga jernvägs-linier som äro af den betydendet för det allmänna, att de ej borde tillhöra enskilda aktiebolag, och att flera större delar af landet ännu äro i saknad af till och med sådana jernvägs-linier som, enligt hvad nyss framhållits, borde finnas till såsom statsbanor.

De skäl, man gemenligen anfört för utsträckningen af statens jernvägar till att omfatta åtminstone alla mer betydande jernvägs-linier inom landet, äro, i största korthet anförda, hufvudsakligast följande:

Från allmänt politisk och social synpunkt har man nemligen framhållit förmånen af en sådan utveckling af jernvägsväsendet dels deruti att såväl regeringsmakten som särskildt försvarsväsendet derigenom stärkes, dels deri att det är en afgjord fördel för särskildt den mindre förmögna delen af folket att staten derigenom får i sin hand bestämmandet af den finansiella planen för åtminstone alla de viktigare jernvägarnes förvaltning, dels deri att den talrika jernvägs-personalen derigenom kommer i en bättre ställning, än då den är i enskilda bolags tjänst, och dels deri att de nämnda jernvägarnes hela förvaltning kommer under kontroll icke blott af regeringen utan äfven af representationen. Vidare har man från samma synpunkt påpekat, hurusom »summan af de materiella intressen och den ur dem härörande makt, som jernvägsväsendet i sig inbegriper, vore för stor, för att det borgerliga samhället kunde öfverlåta en sådan institution åt enskilde» (i en allt för betydande omfattning åtminstone) samt hurusom särskildt de större enskilda jernvägsbolagen vore ett slags stater i staten, verkande äfven till skada, och hurusom fara funnes, att den betänkliga betydelsen af det monopol, som alltid medföljer en privat jernvägsanläggning, skulle med tiden ökas derigenom att denna tillhör eller råkar i händerna på utlänningar eller kanske till och med en utländsk stat eller genom sammanslutningen af flera dylika anläggningar till större och mäktigare bangrupper, och att aktierna uti de enskilde jernvägarne till allt för stor del slutligen komme att stanna hos ett fåtal millionärer eller eljest öfvermåktiga privatintressen, som derigenom också skulle varda i tillfälle att efter sina sjelfviska syften i strid mot det allmännas behof leda eller inverka på den ekonomiska utvecklingen i hela landsdelar o. s. v. — Såsom ett ytterligare skäl kunde man

kanske anföra, att då vid de så kallade »stora frågornas» förestående lösning städerna säkerligen komme att få vidkännas de jemförelsevis största upppoffringarne, och då de flesta af rikets städer för aktier i jernvägsbyggnader upptagit betydande lån, hvilkas amortering medförde en tryckande beskattning, så vore det blott en gärd af rättvisa, om staten bragte dem ett vederlag genom att nu tillösa sig dessa aktier.

Från särskildt statsekonomisk synpunkt har man förordat en dylik utsträckning af statsbanesystemet, emedan *dels* jernvägar äro att hålla för de allra lämpligaste statsdomäner, hvilkas värde i regeln oafbrutet stiger, under det att det i dem nedlagda och mestadels upplånta kapitalets värde minskas genom penningvärdets prisfall, *dels* statsjernvägar kunna (utan att för dem någon större del af det för landets näringslif nödiga kapitalet behöfver fastläsas uti jernvägsaktier och utan att landets kredit, såsom eljest i händelse af allt för många privatbanor lätt ske kan, behöfver störas genom misslyckade privatbaneanläggningar) utföras med utomlands gemenligen billigare än af enskilde upplånte penningar, hvadan vid inlösen till staten af privatbanor möjligen en ej ringa vinst kunde beredas riket genom de i dem innesående lånens konvertering, *dels* statsbanors anläggning kan, oafsedt alla tillfälliga konjunkturer, utföras jemnare och mindre så att säga ryckvis, under det att privatbanor väl oftast komma till stånd genom aktieteckning och utföras under tider af rådande öfverspekulation, då prisen å såväl arbete som materiel äro högt uppjagade, *dels* ett planmessigt och med hänsyn till folkmängdens och näringslifvets betydenhet genomfördt system af statsjernvägar öfver hela riket bör icke blott gifva en jemnare och mer tillfredsställande afkastning, än om statsbanorna till allt för stor del utgjordes af sådana genom folkfattigare och i ekonomiskt hänseende mindre betydande nejder dragna linier, som lemnade en otillräckning afkastning, utan äfven möjliggöra billigare driftkostnad och i synnerhet förvaltning, då man ju eljes hade en särskild centralförvaltning för hvarje särskild bana, och *dels* statsbanorna i regeln blifva solidare utförda, utan att dock utgifterna för deras byggnad kunna sägas i förhållande till beskaffenheten öfverskrida hvad enskilda banor kosta, dervid ej bör förbises, att staten till betydande både allmänt gagn och besparing kan bedrifva jernvägsbyggnaden äfven under ekonomiskt tryckta tider o. s. v. — Härtill kunde man väl ytterligare foga den anmärkningen, att svenska staten nu säkerligen äfven kan till följd af de rådande konjunkturerna förvärfva sig flera för densamma behöfliga jernvägar, vare sig genom inlösen af privatbanor eller genom nybyggnad för ett jemförelsevis billigare pris, än om detta skall ske framdeles under ändrade förhållanden.

Från särskildt näringslifvets synpunkt har man anført till förmån för

ett mer omfattande, planmessigt statsbanesystem, att landet endast genom ett sådant kan ernå ett möjligast fullständigt, alla dess hufvuddelar tillgodoseende jernvägsnät, enär derigenom de talrikare vordne, mer lönande liniernas öfverskott möjliggör att utan för stor risk och förlust anlägga äfven mindre lönande linier uti folkfattigare och jemförelsevis blott föga i ekonomiskt hänseende utvecklingsbara landsdelar, på samma gång som de blifvande jernvägslinierna böra varda mer rättvist fördelade öfver hela riket, än om denna fördelning skall nära nog uteslutande förblifva beroende af enskilda privatintressens olika förmåga att göra sig gällande, och om stora delar af landet fortfarande skola få bidraga till att andra sådana erhålla statsjernväg, utan att sjelfva hafva fått åtnjuta någon motsvarande fördel, att den genom ett slikt statsbanesystem vunna enheten i förvaltningen skulle medföra stora förmåner med hänsyn till snabbhet, punktlighet och enkelhet i trafiken, att det vore en betydande fördel för näringsidkande i allmänhet och den mindre förmögna befolkningen i synnerhet, att man genom ett sådant system undslippe de tryckande monopol i enskildes händer som privatbanorna medföra och att staten får i sin hand valet af den ledande finansiella planen för åtminstone de viktigare jernvägarne inom landet, så att å ena sidan tarifferna å dessa, i den mån amorteringen af anläggningskostnaderna och de ökade trafikinkomsterna det medgifva, kunna till näringslivets fromma nedsättas, hvilket ju ej i samma grad åtminstone kan väntas af de enskild vinst hufvudsakligast afseende jernvägsaktiebolagen, och å andra sidan förmögnare trafikanter eller mäktiga intressen ej kunna tillgodose sig på den stora allmänhetens bekostnad medelst differentialtariffer, hvarigenom den fria konkurrensen inskränkes och svårigheter uppstå för mindre näringsidkare att arbeta sig fram och kunna bestå i täflan med de större, och att staten genom ett dylikt statsbanesystem blefve i tillfälle att genom särskilda anordningar vid trafiken och genom billigare fraktsatser upphjelpa sådana näringar, som deraf vore i behof under särskildt det första svagare skedet af deras utveckling o. s. v.

Erfarenheten från utlandet talar vidare mycket för en utsträckning af statsbanorna till att omfatta åtminstone alla de viktigare jernvägslinierna inom landet, då man t. ex. i Danmark, Tyskland, Frankrike och Italien med afgjord ekonomisk framgång både inköpt privatbanor till staten och dessutom ytterligare utvidgat statsbanenätet med nybyggda linier, och inom statsvetenskapen hafva länge nog de mest framstående forskarne uti detta specialämne från och med R. von Mohl och K. Knies intill G. Cohn och A. Wagner allt allmännare och bestämdare uttalat sig till förmån för att jernvägarne inom hvarje land med mer utvecklade politiska och ekonomiska förhållanden till största parten åtminstone böra vara statsbanor.

Det är emellertid klart, att staten vid inlösen af privatbanor, som äro lämpliga för anslutning till statsbanesystemet samt hembjudas åt honom, får taga hänsyn till icke blott dessas anläggningskostnad, utan äfven, och detta till och med företrädesvis, deras beskaffenhet samt ekonomiska värde och politiska betydelse.

Frågan om våra privatbanors inlösen till staten väcktes i svenska Riksdagen till lif redan vid 1878 års riksdag af Herr A. Hedén uti en sakkunnig motion i Andra Kammaren (N:o 62), fast väl i något för allmän omfattning samt under ytterst ogynsamma tidsförhållanden, hvarföre den då ej heller vann en önskelig lösning. Anspråken åter på anläggning af nya statsbanor äro särskildt från de norra provinserna sedan flera år tillbaka nära nog oafbrutet återkommande vid riksdagen. Under sådana förhållanden och då frågan om statsbanornas ytterligare utsträckning såväl genom inköp af privatbanor som genom nybyggnad är en fråga af den allra största betydelse samt derföre säkerligen äfven förtjenar en grundligaste utredning, som ådagalägger både i hvilken mån tidens allt mer ökade anspråk kräfver en särskildt efter ekonomiska förhållandenas beskaffenhet och kraf utvidgad plan för rikets förseende med statsbanor och i hvilken omfattning statens finansiella ställning medgifver en sådan plans genomförande; så får jag härmed hemställa,

det Riksdagen måtte *dels* i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det täcktes Kongl. Maj:t låta genom sakkunnige män utreda i hvilken omfattning för vinnandet af ett så vidt möjligt hela riket tillgodoseende statsbanesystem nya jernvägslinier böra såsom statsbanor anläggas och redan befintliga privatbanor i samband dermed till staten inlösas, *dels* för sagda ändamål ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett förslagsanslag, hvars belopp Stats-Utskottet behagade föreslå.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

Stockholm i Januari 1885.

*Axel Vilh. Ljungman.*