

## N:o 158.

Af herr **C. J. Ödman**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående förvärfvandet för statens räkning af Göta kanalverk.

Den fråga, för hvilken jag önskar påkalla kammarens och Riksdagens fosterländska intresse, är i lika hög grad af betydelse från ekonomisk som politisk synpunkt. Den gäller förvärfvande för statens räkning af *hela* den sjöfartsled, som sammanbinder Öster- och Västerhaf—Göta kanal. Efter det, i enlighet med Kungl. Maj:ts proposition, af sistlidna års Riksdag fattade beslut om statsinköpet af Trollhätte kanal vill det synas helt naturligt, att staten gör sig till herre äfven öfver den återstående delen af hvad man med en stolt benämning kallat »Sveriges blåa band». Under de närvarande förhållandena äger den oegentligheten rum, att denna väldiga förbindelseled står under två skilda förvaltningar, mellan hvilka kan tänkas, att möjligen förvecklingar uppstå, som särskildt för statsintresset kunde blifva högst betänkliga.

Göta kanals stora vikt och värde just för *statsintresset* är hvad som ligger till grund för dess tillkomst och som, århundraden innan idén realiserades, sysselsatte våra största konungars och andra fosterländska stormäns tankar. Det är bekant, att redan för 380 år sedan Gustaf Wasa hade sin vanliga skarpblick riktad på detta företag, som något senare också sattes i gång, men under tidernas oro afstannade. Likaså Gustaf II Adolf och Axel Oxenstjerna, som anbefalldes undersökningar, hvilka fullföljdes under Karl XI af den mångsidige Olof Rudbeck. Karl XII, efter hemkomsten från Turkiet, lät Svedenborg och Polhem uppgöra ett förslag härom, och under frihetstiden ifrade den bekante Linköpingsbiskopen Anders Rhyzelius och Ehrenswards vän och med-

arbetare Daniel af Thunberg för planens förverkligande, hvilken dock först genom Baltzar von Platens energi genomfördes. Att detta skedde icke genom statens omedelbara försorg utan genom enskilda personers kapitalbildning hade sin naturliga förklaring i de ekonomiska och finansiella svårigheter, i hvilka riket vid den tiden (1810, då oktrojen meddelades) befann sig. Men att för Platen själf likasom för statsmakterna tanken på kanalverkets *allmännytt*a låg såsom afgörande motiv för anläggningen, framgår af alla hans offentliga framställningar och uttalanden. Han utvecklade skriftligen och muntligt nödvändigheten af *nationalförsvarets* tryggande på en centralplan och nyttan af kanalen för en sådan. Vanäs (Karlsborg) vore medelpunkten för landets försvar, och denna medelpunkt hade blifvit upptäckt genom Göta kanal, den skulle utvecklas genom Göta kanal och kunde endast fullkomnas genom Göta kanal. Man har ofta citerat de kärnord, som han en gång utsade på riddarhuset: »Hvad är Göta kanal? Är den ett enskildt företag eller är den en grundval för Skandinavien, för dess försvar, själfständighet, trefnad och förkofran? — Man lär ej kunna neka, att företaget har ett stort och allmänt ändamål. Det finnes däruti intet annat enskildt än att det, till vinnande af drift och möjlig besparing, är till en del anförtrodt åt enskildas omtankar och utfördt genom enskildas medel, dem staten eljest hade skolat ensam bekosta».

Jag har anført dessa historiska erinringar (hemtade ur major G. Nermans utförliga »Göta kanals historia») om *grundtanken* vid det, icke blott för sin tid men äfven med nutidens hjälpmedel, kolossala företagens syfte och upphof, för att visa dess karaktär af *nationalverk*, en karaktär som bekräftades genom de privilegier och förmåner af olika art äfvensom det finansiella understöd, indirekt eller direkt gifvet, hvarmed det hugnades. Att utförligare här genomgå kanalverkets historia under skiftande perioder skulle däremot icke vara på sin plats.

Jag vet väl, att i fråga om det »centralförsvar», som vid tidpunkten för kanalens anläggning ansågs vara för riket det bästa, äro meningarna hos de militära auktoriteterna nu för tiden icke desamma som då, men i alla fall består Karlsborg fortfarande, nya anslag för denna fästningsbyggnad utgå alltjämt, och såsom depötfästning måste detta under alla omständigheter äga ett otvifvelaktigt och obestriddt värde, med Göta kanal såsom enda tillgängliga vattenväg.

Kanalens värde för försvaret är emellertid vordet ett annat genom den ökade insikten om sjövapnets naturliga och hufvudsakliga betydelse för ett land med Sveriges geografiska belägenhet. Denna belägenhet är sådan, att vår ostkust och vår västkust bilda hvar sin goda

operationsbasis för flottan, men blott om förbindelsen dem emellan alltid ostörd bevaras, hvilket åter endast kan tänkas ske genom Göta kanal. — Det lärer då ej vara nödvändigt att närmare framhålla vikten däraf, att under vissa lätt tänkbara politiska förhållanden staten har i sin egen hand rätten och makten att med kanalen vidtaga de anordningar, som kunna befinnas nödiga för upprätthållandet och det ändamålsenliga användandet af en förbindelseled, hvilken gör oss i viss mån oberoende af ett eventuellt stängdt Öresund och af en starkare fiendtlig flotta i öppen sjö.

Hvilka åtgärder, som för detta ändamål kunna behöfva vidtagas, såväl beträffande förändringar i afseende på slussar och andra kanalbyggnader som i fråga om själfva örlogsmaterielens afpassning för kanalfarten, därpå vill jag nu ej mera detaljeradt inlåta mig. Det torde framdeles blifva tillfälle att därtill återkomma. Jag vill nu endast med kraft framhålla vikten och nödvändigheten af att under statens vård bevara denna förbindelseled öppen. De skäl, som från marinens sida tala för detta, äro för oss desamma, som föranledde Tyskland att anlägga Kejsar Wilhelms-kanalen, nämligen att undvika ett blockeradt Öresund.

Men staten har äfven andra anledningar att öfvertaga kanalen och dess skötsel. När densamma anlades, hade man ännu ingen aning om den revolution i skeppsfarten, som ångkraftens användning till drifkraft skulle medföra i fråga om fartygs byggnad, dimensioner och hastighetskraft. Hvad kanalen icke desto mindre varit till landets nytta, veta vi alla; men den skall otvifvelaktigt kunna blifva till ytterligare omätligt gagn för handeln och bidra till de nationella näringarnes alltjämt stigande utveckling och blomstring, ifall staten med sin inneboende samlade styrka tager i sin hand dess skötsel och förvaltning. Vi kunna i detta hänseende hämta lärdom af erfarenheten med järnvägarne. Hvem kan väl föreställa sig, att detta mäktiga kommunikationsmedel skulle nått till den betydelse det nu äger, om bedriften öfverlemnats uteslutande åt den enskilda företagsamheten?

En sida af saken och icke den minst viktiga, därest statens öfvertagande af kanalen skall ifrågakomma, är den om rentabiliteten af det utlägg, som för ändamålet erfordras, eller med andra ord om det effektiva *värdet* af förvärfvet. I detta hänseende hafva behöriga myndigheter att ingå i en pröfning efter grunder och beräkningar, för hvilka den enskilde icke äger tillräckliga och tillgängliga källor. Dock vill jag, med stöd af kanalbolagets senaste revisionsberättelse (för 1903) och öfriga säkra upplysningar, som jag sökt förskaffa mig, härom framhålla

följande, som synes mig bevisa, att ett statsinköp vore icke allenast icke förenadt med ekonomisk risk men hvad man kallar en god affär.

I den ofvansagda redogörelsen för kanalens inkomster och förvaltning under nämnda år bemärker man först och främst, att alla kanalverkets tillhörigheter äro bokförda till påfallande låga belopp, sålunda själfva kanalrådet till endast 22,500 kronor men gifvande en *nettovinst af 18,300 kronor*. Kanalverket i dess helhet, bokfördt till 4,500,000 kronor; omfattar såsom kanalområde inom Vestergötland 513 har 97 ar, och i Östergötland 630 har 31 ar, samt dessutom *donerade fastigheter* med areal af 3,257 har 38 ar (uppskattade till 434,200 kronor men bokförda endast till 177,500), och dels *inköpta fastigheter* med areal af 962 har 27 ar (uppskattade till 183,900 kronor, bokförda till 121,500). — Tillgångarna *öfver* skuld upptagas till ett belopp af 530,681 kronor 62 öre, och i skulderna ingår aktiekapital med sammanlagdt 5,151,300 kronor. — Tilläggas må ock, att trafikinkomsterna år 1903 uppgingo till 233,322 kronor 48 öre.

Dessa få siffror göra naturligtvis icke anspråk på att tjäna som bestämmande värdesättning vid ett statsinköp, men torde dock bestyrka hvad som nyss sadet om affärens rentabilitet.

På grund af hvad jag här ofvan haft äran anföra, hemställes,

att Riksdagen måtte i skrifvelse anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta inleda underhandlingar med Göta kanalbolag, om och under hvilka villkor bolaget kan vara villigt att öfverlemna kanalverket med alla dess tillhörigheter och rättigheter till staten, samt därefter för Riksdagen framlägga förslag i ämnet.

Om remiss till statsutskottet anhålles.

Stockholm den 28 januari 1905.

Carl J. Ödman.