

Nr 46.

Av herr **von Hofsten m. fl.**, om förnyat anslag till låneunderstöd för nya enskilda järnvägsföretag.

Allt från den tid, *enskilda järnvägar* började byggas inom vårt land, har riksdagen genom beviljandet av lån och undantagsvis genom särskilda anslag sökt att främja och understödja tillkomsten av dessa för landets allmänna ekonomiska framåtskridande så nödvändiga anläggningar. Intill år 1872 beviljades dylika lån till varje särskild järnväg direkt av riksdagen, men från och med sagda år har riksdagen dels för varje 5-årsperiod anvisat ett visst belopp att efter inkomna ansökningar fördelas av Kungl. Maj:t, dels i enstaka fall därutöver beviljat särskilda lån. Vidare hava i åtskilliga fall lån lämnats ur handels- och sjöfartsfonden. Efter år 1872 lämnade lån av olika slag framgå av följande sammanställningar.

Av riksdagen anvisade lånefonder.

För perioden	1872—1876	—	10	millioner kr. eller 2	mill. kr. pr år
»	»	1877—1881	—	»	»
»	»	1882—1886	—	5	»
»	»	1887—1891	—	»	»
»	»	1892—1896	—	»	»
»	»	1897—1901	—	7,5	»
»	»	1902—1906	—	»	»
»	»	1907—1911	—	»	»
»	»	1912—1916	—	»	»

Vidare har riksdagen för att tillmötesgå de särskilda kraven å kommunikationer inom de västra delarna av Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län ävensom inom delar av Bohuslän och Dalsland år 1911 beslutat, att en särskild lånefond om 5 millioner kronor skulle bildas. Denna fond kommer enligt senare eller år 1913 fattat beslut att ökas till 8 millioner kr.

Av riksdagen beviljade särskilda lån.

År 1874	—	1,000,000	kronor till	Dalslands järnväg
» 1878	—	6,078,240	» »	Bergslagernas järnväg
» 1884	—	795,500	» »	Hälsingborg—Halmstads järnväg med Höganäs-Åstorp
» »	—	1,550,000	» »	Halmstad—Varbergs järnväg
» 1886	—	2,680,000	» »	Göteborg—Hallands »
» 1891	—	2,350,000	» »	Härnösand—Sollefteå »
» 1900	—	4,795,000	» »	Borås—Alvesta järnväg
» 1913	—	3,000,000	» »	Ostkustbanan.

Av Kungl. Maj:t anvisade lån ur handels- och sjöfartsfonden.

År 1872	—	20,000	kr. åt	Mariestad—Moholms järnväg
» »	—	240,000	» »	Hjo—Stenstorps » (med bibanor)
» 1874	—	300,000	» »	Norbergs »
» »	—	150,000	» »	Sala—Tillberga »
» 1875	—	20,000	» »	Lidköping—Håkanstorps »
» »	—	30,000	» »	Uppsala—Länna »
» 1877	—	300,000	» »	Norsholm—Bergsbo »
» »	—	35,000	» »	Uppsala hamn- och förbindelsespår
» 1883	—	170,000	» »	Gärds Härads järnväg
» 1892	—	80,000	» »	Klippan—Röstånga järnväg
» 1902	—	300,000	» »	Malung—Limedsforsen järnväg
» 1909	—	115,000	» »	Tidaholm—Vartofta—Åsarps järnväg.

Sammanföras alla dessa lån till de förutnämnda 5-årsperioderna finner man, att statslån under de olika perioderna utgått sålunda:

År	Riksdagsanslag	Ur handels- & sjöfartsfonden.	Totalsumma lån kr.
1872—1876	11,000,000	760,000	11,760,000
1877—1881	16,078,240	335,000	16,413,240
1882—1886	10,025,500	170,000	10,195,500
1887—1891	7,350,000	—	7,350,000
1892—1896	5,000,000	80,000	5,080,000
1897—1901	12,295,000	—	12,295,000
1902—1906	7,500,000	300,000	7,800,000
1907—1911	7,500,000	115,000	7,615,000
1912—1916	10,500,000	—	10,500,000

eller i medeltal pr 5-årsperiod 9,889,860.

I dessa belopp är dock ej inräknad den enligt 1911 och 1913 års riksdagars beslut för bibanor i västra delarna av landet avsedda särskilda fonden, som ännu ej tagits i anspråk. Inkomna ansökningar om lån från denna fond uppgå till 18,504,750 kr. Ovanstående sammandrag visar, att anslagen för de skilda 5-årsperioderna icke ökats och dock hava såväl material- som arbetspriser för järnvägsbyggnader liksom priser i allmänhet under här avsedda tidrymd högst avsevärt ökats. Trots förbättrade arbetsmetoder är därför järnvägsbyggandet numera långt kostsammare än tidigare. Härtill kommer, att järnvägarna med tillhörande rullande materiel numera utföras betydligt solidare än förr, vilket förhållande likaledes medverkat till stegrade byggnadskostnader. I själva verket torde därför med hänsyn till järnvägarnas ökade anläggningskostnader de anslag, som beviljats för de senaste perioderna, motsvara föga mera än hälften av de första periodernas anslag. Då det gäller en förklaring till det relativt minskade understödet, frågar man sig, *om behovet av statslån* för enskilda järnvägsbyggnader så väsentligt minskats, att de under senare åren anvisade beloppen kunna anses i lika mån tillräckliga som de under tidigare perioder beviljade.

För besvarandet av denna fråga bör undersökas:

- dels* om behovet av nya enskilda järnvägar så betydligt avtagit, att av denna anledning statslånen kunna relativt taget avsevärt minskas,
- dels* om möjligheten att kunna intressera *privatkapitalet för aktieteckning* i här omnämnda företag blivit så mycket större, att lånebehovet härigenom minskats,
- dels* slutligen om de nya järnvägsföretagen i allmänhet kunna redan från början lämna en sådan avkastning, att de *utan statens hjälp kunna erhålla lån* och bära de högre räntorna å det på enskild väg upplåtna kapitalet, i vilket fall de på billigare villkor utlämnade statslånen skulle vara mindre behövliga.

Beträffande det första momentet, nämligen huruvida *behovet av nya järnvägar* avtagit, visar statistiken (se kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens årberättelser), att den årligen tillkommande längden av för trafik öppnade järnvägar i genomsnitt icke minskats under de senaste 40 åren. Följande siffror beträffande trafikerad banlängd och transportmängder ådagalägga järnvägsnätets alltjämt fortgående utveckling samt den kraftigt stegrade varuomsättningen inom landet.

År	Km. järnvägar	Enskilda och statsbanor		Enskilda banor	
		Transportmängd netto ton	Transportarbete netto tonkilometer	Km. banlängd	Motsvara i % av hela järnvägsnätet
1875	3,679	4 mill. *)	250 mill. *)	2,166	58,87
1885	6,890	8 » *)	450 » *)	4,505	65,38
1895	9,756	15 »	903,7 »	6,486	66,48
1905	12,647	29 »	1,907,4 »	8,448	66,80
1910	13,827	34 »	2,470,0 »	9,409	68,04

Denna sammanställning visar, att det enskilda järnvägsnätets utsträckning alltsedan år 1885 ungefärligen motsvarat $\frac{2}{3}$ av hela landets järnvägsnät, d. v. s. varje kilometer statsbana motsvaras av två kilometer enskilda banor.

Transportarbetet (tonkilometer), som mer än något annat är en mätare å trafiken, visar en ökning mellan ovan angivna jämförelseår av 80 %, 100 % och 122,5 %, alltså ej blott en proportionell stegring utan även en progressiv sådan av betydande omfattning. Sedan 1905 har visserligen svagare ökning av trafiken inträtt, särskilt under 1909, men efter denna tid har trafiken åter tilltagit med ökad styrka. Några fullständiga statistiska siffror föreligga emellertid ännu icke efter år 1910. En ökning av trafiken i sådan grad, som skett, har till betydande del möjliggjorts genom tillflöden från nytillkomna järnvägar, vilka öppnat nya vidder av vårt land för varuomsättningen och företagsamheten med därav följande allmänt ekonomiskt uppsving. Trots järnvägsnätets kraftiga utveckling, hava vi dock fortfarande inom våra gränser stora områden, som sakna tidsenliga kommunikationer och därför äro nödsakade att bliva efter i utvecklingen, ehuru de i övrigt hava förutsättningar för att framgångsrikt kunna tävla på marknaden inom landet eller t. o. m. på världsmarknaden och därigenom i sin mån bidra att förbättra vår handelsbalans. Då järnvägsnätets vidare utveckling liksom hittills givetvis endast delvis kan ske i form av statsbanor, kan man alltså utan tvekan påstå, att *behovet av nya enskilda järnvägar icke har minskats* under de senast gångna åren och icke heller kommer att minskas under en längre tid framåt.

*) Uppgifterna approximativa.

Vad angår det andra momentet, nämligen möjligheten att erhålla privat kapital för aktieteckning i nya järnvägar i sådan utsträckning, att lån vore mindre nödvändiga, så är en sådan utsträckning av aktieteckningen i allmänhet icke genomförbar på grund av privatkapitalets misstro till nya järnvägsföretag. Denna misstro beror på den erfarenheten att nya järnvägar endast i sällsynta fall kunna beräknas bliva fullt räntabla företag åtminstone under en första tidsperiod. Detta förhållande har till stor del sin grund däri, att järnvägarna hava till sin främsta uppgift att tjäna orternas och landets utveckling i allmänhet och näringarna i synnerhet, och att sålunda deras egen ekonomi är en angelägenhet, som kommer i andra rummet. Den bland koncessionsvillkoren städse inryckta föreskriften om, att Kungl. Maj:t skall fastställa trafiktaxorna, medför ju bland annat, att järnvägarna ej kunna såsom vanliga näringar själva bestämma priset å sina prestationer. Uti nya järnvägsföretag ser man därför sällan några andra aktieägare än ortsintressenter, kommuner, industriföretag och enskilda, som äro i behov av kommunikationsföretaget i fråga och därav vänta sig fördelar, varvid särskilt större samhällen i sin egenskap av handelscentra beräkna vinna nya handelsområden och ökad varuomsättning. Då emellertid ortsintressenterna i allmänhet icke själva kunna uppbringa *hela* anläggningskapitalet, och det privata kapitalet i övrigt av förutnämnda orsaker icke är intresserat, så bliver följdén härav, att många järnvägsföretag trots stora insatser från ortsintressenternas sida likväl svårligen kunna komma till stånd utan ett verksamt bistånd från staten.

Vad nu slutligen angår det tredje momentet eller möjligheten att från privat håll upplåna den del av anläggningskapitalet, som ej kan erhållas genom aktieteckning, så sammanhänger denna fråga med ovissheten rörande nya järnvägsföretags ekonomiska bärkraft. Att under dylika förhållanden kunna placera fasta lån till nya järnvägar, som blott ge ett knappt eller osäkert driftöfverskott, är givetvis icke att vänta, och allra minst kunna lån anskaffas till en räntesats, som är förenlig med företagets ekonomiska ställning. De högre räntor, som fordras av privata långivare, måste därtill i betydande grad försämra aktieägarnes förhoppningar att så småningom få utdelning å insatt aktiekapital, ett förhållande, som i sin ordning försvårar själva aktiekapitalets anskaffande. Jämföres medelavkastningen å hela det i våra enskilda järnvägar nedlagda kapitalet, vilken avkastning år 1910 (sista statistikåret) utgjorde 4,58 %, med nu allmänt gällande räntesatser, så inses utan vidare svårigheten för de

nya järnvägarnas aktieägare att till en början kunna påräkna någon utdelning å sitt insatta aktiekapital. Statistiken för år 1910 visar också, att räntan å det upplånta kapitalet — oaktat det mesta härav är för längre tider tillbaka placerat till jämförelsevis låg räntefot — tager så mycket av driftöverskottet, att aktieägarna i *medeltal* ej fått mera i utdelning än c:a 2,65 %, ett resultat, som är allt annat än lysande och i sin mån visar behovet av billiga statslån.

Av det nu anförda torde hava framgått, huru nödvändigt det är, att lånemedel, motsvarande det belopp, som anvisats för innevarande femårsperiod, *redan nu* måtte ställas till Kungl. Maj:ts förfogande, på det att ej det enskilda järnvägsnätet på ett kännbart sätt skall hämmas i sin hittillsvarande vackra och för landet gagneliga utveckling.

I detta hänseende bör särskilt beaktas, att de enskilda järnvägarnes tillväxt, oavsett den direkta vinsten för vissa landsdelar och näringslivet i allmänhet, dessutom medför betydande indirekta vinster för staten, *dels* genom ökade tillflöden av trafik till statens järnvägar, *dels* genom tillkomsten av nya skatteobjekt inom alla områden, där ökad rörelse och företagsamhet väckes till liv, *dels slutligen* genom ökat värde av de intill enskilda banorna belägna, staten tillhöriga domänerna.

Det torde ävenledes vara en ur både nationalekonomisk och social synpunkt riktig och viktig sak, att staten vid sjunkande konjunkturer genom egen byggnadsverksamhet och genom lättnader åt privat sådan söker såväl bereda arbete åt större arbetarekontingenter som anskaffa leveranser åt industrien, vilken därigenom dels direkt stödes genom erhållna beställningar, dels i sin ordning kan sysselsätta en större arbetsstyrka. Genom båda dessa faktorer minskas den svåraste av alla lågkonjunkturers verkningar: *arbetslösheten*.

Vi stå nu av många tecken att döma sannolikt inför en sjunkande konjunktur. För att vara rustad häremot synes staten i förväg böra vidtaga lämpliga åtgärder. I dylikt syfte torde beviljandet från riksdagens sida av en större fond för att efter Kungl. Maj:ts beprövande redan nu fördelas i form av lån till nya järnvägar i sin mån vara ett verksamt medel. Järnvägsbyggnader äro otvivelaktigt sådana företag, som mer än de flesta andra direkt och indirekt sysselsätta stora arbetsstyrkor. Ätt just under en lågkonjunktursperiod genom en kraftig byggnadsverksamhet motverka arbetslösheten är i och med detsamma att giva en motsvarande lindring av lågkonjunkturers allmänna skadliga verkningar för landet i dess helhet.

Det finns för närvarande ett flertal järnvägsföretag, som för sin tillkomst äro helt beroende av statslåns erhållande. De orter, som genom nu planerade nya järnvägsföretag skulle komma i åtnjutande av moderna kommunikationsmedel, äro såväl med hänsyn till areal som folkmängd betydande. Större avsättningsmöjligheter skulle beredas för de orter, som av de nya järnvägarna genomlöpas, vilket bör verka ej blott välgörande för orterna själva utan ock förbättra den så viktiga tillförseln av livsmedel till angränsande städer och platser.

I efterföljande tabell hava sammanförts för närvarande inneliggande låneansökningar.

Koncessionerade järnvägar.

Järnväg.	Ansökan om statslån.
Lidköping—Kvänum	kr. 539,000: —
Timmersdala—Askersund	» 1,875,000: —
Enköping—Strängnäs	» 1,386,500: —
Berga—Fagerhult	» 548,500: —
Markaryd—Landeryd	» 2,087,500: —
Torsås—Gullabo	» 196,000: —
Askersund—Borggård	» 1,750,000: —
Älmeboda—Ingelstad	» 375,000: —
Hultsfred—Virserum	» 500,000: —
Timmersdala—Mariestad	» 377,500: —
Östra Väreuds	» 650,000: —
Klintehamn—Hablingbo	» 332,500: —
Linköping—Österbymo	» 1,630,000: —
<hr/>	
Summa för koncessionerade järnvägar	kr. 12,247,500: —

Icke koncessionerade järnvägar.

Uppsala—Kerstinbo	1,320,500: —
Summa för icke koncessionerade järnvägar	kr. 1,320,500: —
<hr/>	
Totalsumma kr. 13,568,000: —	

Av de i tabellen angivna järnvägsföretagen torde dock flera, särskilt bland de större, ej komma till stånd åtminstone inom de närmaste åren. Däremot planeras i andra orter åtskilliga järnvägsföretag, för vilka an-

sökan om koncession och lån ännu ej ingivits, och skulle dessa sistnämnda järnvägars tillkomst med säkerhet underlättas genom beviljandet av nytt låneanslag redan vid instundande riksdag.

Med åberopande av det anförda få undertecknade hemställa,

att riksdagen ville för 5-årsperioden 1917—1921 anvisa ett belopp av 10 millioner kronor att med lika belopp under vart och ett av åren inom perioden av Kungl. Maj:t utlämnas som lån till nya enskilda järnvägsföretag i enlighet med för sådana lån nu gällande bestämmelser.

Stockholm den 28 maj 1914.

E. v. Hofsten.

K. J. Larsson.

Aug. Lingström.

Aug. Larsson.

K. Beckman.

Conrad Vahlquist.

Karl Kahlström.

G. W. Sjöberg.

Axel von Sneidern.

Ulrik Leander.

Otto Holmdahl.

Per Aug. Andersson.