

N:o 62.

Af Herr A. Hedin: Angående underdanig anhällan om förordnande af en komité med uppdrag att utreda, huruvida det må vara för staten fördelaktigt att förvärfa de med statsjernbanesystemet i förbindelse stående enskilda jernvägar, samt om anslag för sådant ändamål.

Kongl. Maj:ts proposition om ytterligare försträckning af statsmedel åt den s. k. stora bergslagsbanan framkallar i förgrunden en fråga, å hvilken inhemska förhållanden och utländska föredömen redan varit egnade att fästa uppmärksamheten, och för hvilken jag derföre härmedelst vågar påkalla Riksdagens pröfning — frågan om rätta systemet, från statens synpunkt sedt, för tillämpningen af nutidens mäktigaste samfärdsels-medel, jernvägarne.

Vid den tidpunkt, då Riksdagen för något mer än två årtionden sedan beslöt, att staten skulle åtaga sig byggandet af de större jernvägslinierna, hade man näppeligen ännu någon rätt föreställning om den utsträckning, behovet af och intresset för jernvägar skulle komma att antaga inom en närmare framtid af åtskilliga tiotal år. Men sedan detta nya uppslag i vårt samhällsarbete en gång var gifvet, visade sig snart, att långt innan staten hunnit fullborda sitt stambanesystem, att de fördelar, som jernvägar tillskynda ett land, blifvit så påtaliga och behovet af detta kraftiga hjälpmedel så kämbart och allmänt, att kommuner och enskilde mestadels inom de orter, som af en ifrågasatt jernvägsanläggning kunde vänta omedelbar nytta, bildade bolag, hvilka, försedda med ett af delegarne tillskjutet, mot en mindre del af anläggningkostnaden svarande aktiekapital, af staten såsom lån erhöilo den återstående delen af den beräknade kostnaden. Derjemte, och då statens jernvägsbyggnader i förening med de af staten på nyssnämnda sätt i

väsentlig mån understödda jernvägsanläggningarne, ehuru af betydlig omfattning, ändock ej förmådde tillfredsställa det alltjemt stegrade intresset för landets förseende med jernvägar, sporrades den enskilda företagsamheten till bildande af jernvägsbolag, som antingen alldeles utan statsunderstöd eller ock med en i förhållande till anläggningskostnaden ganska obetydlig statshjelp utförde sina jernvägar med tillgångar, erhållna dels genom aktieteckning, dels genom obligationslån.

Resultatet af denna kraftutveckling — redan vid 1876 års slut 406 mil stats- och enskilda jernvägar, hvilket skulle ansetts för en tom dröm, om någon hade dristat för tjugu år sedan förutsäga det — torde väl alla vara ense om att betrakta såsom högligen storartadt och för landet hedrande. Och säkerligen fäster man sig ej vid någon betydelslös synpunkt, om man, oafsedt resultatet af detta det offentligas och de enskildes ansträngningar, äfven tager med i räkningen, såsom en nationel vinst, den företagsamhet och den medborgerliga anda, som i detta storverk trädt fram, vuxit och härdats.

Men med allt erkännande häraf, ett erkännande som säkerligen äfven framtiden ej skall jäfva, bör man ej förbise de betydande invändningarne mot det hittills följda systemet och dess verkningar. Dock — det nyss använda uttrycket är mycket oegentligt: af de ofvan korteligen angifna olika sätt, hvarpå jernvägar i vårt land åstadkommits, har det blifvit en alldeles naturlig följd, att man i flera, viktiga hänseenden ej kan tala om våra jernvägsförbindelser, i deras helhet, såsom om ett *system*, utan att de tvärtom förete en brokig motsats af ett sådant. Och hvad detta innebär, vill jag tillåta mig att från ett par synpunkter antyda.

I ett land af den stora utsträckning, som Sveriges, måste försvarets framgång i hög grad bero af ett fördelaktigt användande af jernvägarne för trupp- och andra transporter. Nu är visserligen förhållandet, att staten eger rätt att i krigstid för sådant ändamål begagna de enskilda jernvägarne, men då dessas utrustning och materiel i så många hänseenden äro olika statsbanornas, inses lätt, att de endast till mindre del kunna uppfylla de anspråk, som i detta afseende på dem ställas, och att statens nyss nämnda rätt i verkligheten ej skall, vid uppkommande behof, få den betydelse som man afsett. Jag antager, att staten näppeligen kan genom nya föreskrifter afhjelpa dessa missförhållanden: om jag ej irrar mig, eger man derpå redan ett erfarenhetsbevis.

Häri ser jag för min del ett tillräckligt och afgörande skäl för det förslag, jag skall hafva den äran att framställa, och jag förutsätter, att Riksdagen, som enhälligt och utan meningsskiljaktighet erkänner försvarsfrågan för landets utan jemförelse viktigaste angelägenhet, redan häri skall finna skäl nog att åt mitt vördsamma förslag egna en omsorgsfullt pröfvande uppmärksamhet.

Jag nämnde, att jag äfven från en annan synpunkt ville betrakta verkningarne af våra jernvägsförbindelsers systemlöshet. Nästan alla våra jernbanor äro företrädesvis godsbanor. För att komma till sin bestämmelseort, måste godset, under nuvarande förhållanden, ofta forslas på dels statsdels flere olika privatbanor, som hafva hvar och en sin taxa. Härvid kunna de sammanlagda fraktbeloppen blifva så höga, att godset ej tål transportkostnaden, hvaremot staten såsom ensam egare af den nu på flera händer fördelade väglängden skulle kunna tillämpa *sin fallande godstaxa* samt sålunda för billigare pris besörja transport af gods från ort till annan, mellan statens och privata jernvägarne, hvartill kan läggas, att en konkurrens uppstått som, genom användande af onaturliga vägar för godset, verkar skadligt.

Sådana äro de hufvudsakligaste skäl, på grund af hvilka jag anser den frågan värd att tagas i allvarligt öfvervägande, huruvida det ej vore för staten fördelaktigt att förvärfva i samband med statsbanorna stående enskilda jernvägar. Såsom i början af denna framställning anmärktes, finnes äfven exempel från utlandet, som ej kunna annat än stödja åsigten om vigten af, att detta samfärdselsmedel ligger i *statens hand*. Jag behöfver knappast påminna om, huruledes frågan afhandlats i Preussen och Österrike, och att förebådande tecken spörjas från Italien, der de enskilda jernvägsintressena nyligen spelade sin roll i en politisk kris. Deremot torde det, såsom ännu helt nytt och mindre uppmärksamadt, förtjena att särskildt påpekas, att franska regeringen i samma ögonblick, då hon bereder sig att under de närmaste 10 åren för statsjernbanebyggnader använda 3 milliarder francs, af representationen begär 344 millioner till inlösen af enskilda jernvägar och till dessas komplettering samt för rullande materiel, m. m., ett belopp, hvarigenom summan ökas till en half milliard. Om, såsom ministern för allmänna arbeten för några dagar sedan yttrade, de stora jernvägskompanierna under 25 år använt 10 milliarder med "knapt känbar" verkan å den allmänna krediten, kan det ej vara förutsättningen om den enskilda

företagsamhetens finansiella oförmåga, som dikterat detta förslag. Och, när man börjar skrida till decentralisation i andra riktningar, kan det ej vara den till ytterlighet drifna centralisations-idéen, som föranleder en öfvergång till ett statsbanesystem. Här måste den betraktelse, som fordrar, att ifrågavarande kommunikationsanstalter i följd af allmänna statsskäl skola tillhöra staten, hafva gjort sig gällande.

Utan tvifvel kunde flera, ej betydelselösa om än underordnade, skäl andragas för den uppfattning, hvilken denna min vördsamma motion afser att få grundligt undersökt. Om man, ihågkommande det till flera hundra uppgående antalet styrelseledamöter för de befintliga jernvägarne, söker bilda sig en föreställning om administrationskostnaden för de 460 för trafik upplåtta milen jernväg, vill man antaga, att en enhets-förvaltning skulle betydligt minska sagda kostnad, hvarförutom då transporten skulle bestridas med mindre materiel än som nu är behöflig. De särskilda banornas tidtabeller kunde ock till trafikanternes fördel med större enhet uppgöras o. s. v.

Man har hos oss betraktat saken äfven från en annan synpunkt, hvilken, framhållen af med denna sakens sida förtrogne personer, här torde böra påpekas. Man erinrar derom att, medan de för statsbanorna använda och af staten åt enskilda jernvägsbolag utlånade medel anskaffats i utlandet, deremot för de jernvägar, som helt och hållet eller väsentligen kommit till stånd utan statens hjälp, måst anlitas inom landet befintliga tillgångar i sådan grad, att derigenom bundits en allt för stor del af landets rörelsekapital, och att därför på ett betänkligt sätt den ekonomiska utveckling för-lamas, hvilken beräknats såsom grundvalen för jernvägarne så väl behöflighet som förmåga att bära sig. Man anser det därför såsom statsekonomiskt angeläget, att det kapital, som jernvägsanläggningarne undandragit den allmänna rörelsen, måtte genom statens ingripande kunna till någon del åter komma den till godo.

Jag förutser den invändningen att, om staten öfvertager nu befintliga enskilda banor, men likväl ej anser sig rimligen böra, genom att vägra koncession, rent af hindra nya företag, det kan befaras, att efter något större eller mindre antal år man åter befinner sig på samma punkt, eller inför en ny fråga om inlösen af enskilda jernvägar, och att på sådant sätt en nog ändlös utsigt öppnar sig för statskassan såsom jernvägsegare. Härå vill jag svara, dels att i betraktande af den utveckling, Sveriges jernvägs-kommunikationer redan vunnit, och den afvalnade opinion i fråga om jern-

vägsföretag, som kända förhållanden framkallat, man ej lär kunna motse en företagsamhet å detta område, i afägsnaste mån jemförlig med den som utmärkt det sista årtiondet: dels att, om staten, antagande statsbanesystem såsom princip, ej därför vill qväfva enskild företagsamhet eller motverka berättigade ortintressen, svårigheten synes kunna lösas enligt det föredöme, som Norge gifvit: må staten sjelf med undantag för banor af "lokalt" intresse i ordets strängt begränsade mening, bygga de banor, för hvilka vederbörande orter genom ett passande tillskott visa det intresse, som påkallar statens åtgärd.

På grund af det anförda föreslår jag,

att Riksdagen ville anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes, så skyndsamt ske kan, låta genom sakkunnige män verkställa en så väl ekonomisk som teknisk utredning, om, i hvilken utsträckning och på hvilka villkor det må anses för staten fördelaktigt att förvärfva med statsbanorna i samband stående enskilda jernvägar, samt vidtaga de åtgärder, hvartill en sådan utredning kan föranleda; samt att

Riksdagen ställer till Kongl. Maj:ts förfogande de för ändamålet nödiga medel, hvilkas belopp jag anhåller, att Stats-Utskottet behagade föreslå.

Stockholm den 25 Januari 1878.

A. Hedm.