

N:o 104.

Af herr **E. A. Zotterman**, om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om utredning och framläggande af förslag i fråga om Göta kanals öfvertagande af staten.

Att den industriella uppblomstring, åt hvilken vårt fosterland under senare tider har att glädja sig och hvars frukter vi kunna bevittna, icke allenast i de rikligt inflytande statsinkomsterna, utan ock på den enskilda ekonomiens vidt omfattande och olikartade fält står i närmaste samband med och har sitt egentliga upphof i kommunikationsväsendets utveckling, detta är ett faktum, som af ingen bestrides. Men det har också länge varit så godt som en trosartikel, att *jernvägar* vore det enda rätta eller i alla händelser det alla andra ojemförligt öfverlägsna kommunikationsmedlet inom landet, och den täflan, som med allt jemt stigande äfven pågått och pågår mellan orterna att få en jernväg dragen åt hvar sitt håll, har inom jemförelsevis få år skapat det nät af stats- och enskilda banor, hvilkas sammanlagda längd vid seklets slut komma att öfverstiga 10,500 kilometer — en siffra, hvilken med hänsyn till proportionen mellan landets utsträckning och dess folk-mängds täthet gifver det mest hedrande vittnesbörd om de svenska statsmagternas förtänksamhet och om landets produktiva kraft.

Jag vill här icke undersöka, huruvida ej detta forcerande jernvägsbyggande också haft en del betydande menliga följder genom att, i förening med förändringar i det industriella arbetets vilkor, nog häftigt och innan ännu den minskade menliga arbetskraften hunnit finna en tillräcklig fyllnad genom större användning af maskinkraft, blotta våra gamla modernäringar, jord- och bergsbruk, på armar; i följd hvaraf tiden måhända skulle just nu vara inne att något moderera jernvägs-

byggandet, för att ej staten från viktiga intressesferer må utsättas för beskyllingen att brista i afvägandet af divergerande ekonomiska samhällsintressens kraf och fördelar. Jag vill, jag upprepar det, här icke inlåta mig på denna allvarliga fråga, och vare det långt ifrån mig att vilja genom hämmandet af något slags kommunikationsmedel tillträpa *någon* åder för fäderneslandets rikdedomskällor. Det är tvärtom af sigten med denna vördsamma motion att fästa statsmagternas uppmärksamhet på hvad redan naturen sjelf, understödd af mennisko-intelligens och människokraft har skänkt oss såsom samfärdsmedel. Jag menar Sveriges sjöar och kanaler.

Vårt land är rikt försedt äfven med inre sjöfartsleder, men det har gått hos oss på samma sätt som i andra europeiska länder: intresset för jernvägsförbindelserna har så fullständigt tagit öfverhand öfver allt annat i kommunikationsväg, att man kan säga det gamla ordet har blifvit bragt nästan alldeles i förgätenhet, hvilket bjuder: du skall det ena göra, det andra icke låta. . . . Men ett omslag i uppfattning af sjöfartsledernas betydelse har på senare tiden visat sig i många länder. Det är på tiden, att detta omslag gör sig gällande äfven hos, och detta står för öfrigt i sammanhang med det intresse, som nu omsider börjar visa sig för upplifvandet af den svenska sjöfarten i allmänhet. Detta intresse, som röjer sig på många sätt, gör sig bland annat märkbart genom de uppoffringar, hvilka enskilda kommuner underkasta sig för sådana ändamål som nyanläggningen af hamnplatser, upprensningar m. m.

Man har med skäl allt ifrån första stund benämnt *Göta kanal* ett storverk, och samma uttryck användes ofta än i dag. Trots detta kan ej nekas, att den mäktiga tanke, som Balzar von Platen och hans medarbetare upptogo, aldrig är vorden fullt ut hvad den var afsedd att blifva. Det är utan tvifvel att beklaga, att kanalanläggningen icke från första stund blef en *statens* affär. Visserligen skulle ej härigenom alla de bekymmersamma förhållanden, under hvilka kanalbyggandet måste fortgå, varit undanröjda, ty såsom vi alla veta, var riksfinansernas tillstånd under en stor del af vårt sekels första hälft allt annat än blomstrande; men många af de finansiella kalamiteter och mycket af det hätska personliga motstånd, som reste sig mot kanalen och dess anläggare och hvarigenom det stora verket hämmades i sin fortgång, skulle då hafva undvikits, likasom mera helhet och planmessighet både i kalkyler och arbete torde från början hafva uppnåtts.

Emellertid beviljade Rikets Ständer gång på gång anslag under olika form, likasom ock aktieegarne upprepade gånger måste finna sig

uti att gifva tillskott. Summorna förefalla för nutidsögon icke alltför halsbrytande, men för sin tid voro de ansenliga. Det beräknas nemligen, att vid 1833 års slut, då kanalen efter ett tjugutreårigt arbete kan anses vara färdigbyggd, den kostat sammanlagdt, i rundt tal i vårt mynt räknadt, icke fullt $17\frac{1}{2}$ millioner kronor, hvartill staten bidragit med något öfver 8,200,000. Detta allt efter *den* tidens låga prisförhållanden för både arbetskraft och materialier, så högst väsentlig, billigare än våra dagar.

Men utan de direkta anslagen bidrog statsverket till kanalanläggningen genom till densamma donerad kronojord, hvilka fastigheterfortfarande kanalbolaget tillhöriga, hafva en sammanlagd yta i Vester-götland af 2,583 och i Östergötland af 673 hektar, oberäknadt hvad sjelfva det omedelbara kanalområdet upptager. Detta är dock endast en del af de jord- och icke afverkade skogsegendomar, hvilka kanalverket efter hand förvärfvat och som äro bokförda — erkänt ytterst lågt — till ett värde af kronor 310,500.

Såsom bekant eges kanalen med allt hvad dertill hörer af ett bolag, grundadt på aktier i två klasser, den första omfattande 29,300, den andra 2,112 aktier. Skilnaden i kapitalvärde, nominelt 150 kronor per aktie i begge klasserna, beror derpå, att första klassen uppbär (eller skulle få uppbära) en half procent större utdelning till vederlag på en år 1830 fullgjord extra insättning af 10 procent af aktiekapitalet.

Kanalbolagets ekonomiska ställning visar i närvarande tid en aktiva af 5,617,572 kronor 37 öre (hvari sjelfva kanalverket upptagits för kronor 4,500,000) med ett öfverskott till reparations- och till dispositionsfonden af tillsammans 365,107 kronor 87 öre och afsatta till aktieutdelning 84,799 kronor.

Aktieegarne hafva under senare tid, till följd af den ökade trafiken, erhållit en allt mera lofvande utdelning, men staten har deremot aldrig bekomtmit någon afkomst af dess till anläggningen lemnade bidrag, ehuru sådant var från början förutsatt.

Tiderna hafva i mycket förändrats sedan den tid, då »Sveriges blåa band» öppnade förbindelsen mellan Vesterhafvet och Östersjön, men de farhågor, hvilka man en tid kunde hysa, att jernvägarne skulle göra kanalen obehöflig eller föga begagnad, hafva så långt ifrån bekräftats, att inkomsterna af kanalfarten på de senaste tjugu åren befunnit sig i stigande. Af många anledningar kan man vänta, att så skall fortfarande blifva förhållandet. Men på samma gång vet man också, att stora reparations- och utvidgningsarbeten äro nödvändiga

för att försätta kanalen i det stånd, att den blifver lämplig för nutidens fartyg.

Det allmänna intresset kräfver, att dessa arbeten företagas med en planmessighet och hänsyn till ej blott samtida, men framtida kraf, som endast staten sjelf kan i fullt mått besörja. Redan förut har man, såsom jag här ofvan påpekat, haft anledning beklaga, att ej sjelfva anläggningen från början gjordes för statens räkning. För att ej i en snar framtid anledning må komma att gifvas till samma beklagande, får jag härmed föreslå,

att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla om utredning, huruvida och på hvilka vilkor Göta kanal med alla dess tillhörigheter och anläggningar må af statsverket öfvertagas, samt om sådant förslag, hvartill utredningen kan föranleda.

Om remiss till vederbörligt utskott anhålles.

Stockholm den 27 januari 1899.

E. A. Zotterman.
