

N:o 141.

Af herr **G. A. E. Kronlund**, *angående inlösen till statsverket af jernvägslinierna Stockholm—Tillberga—Sala och Tillberga—Köping—Frövi.*

Med den utveckling vårt svenska jernvägsnät under tidernas lopp erhållit beträffande såväl stats- som privatbanor, hafva dessa så småningom genom omständigheternas magt sins emellan kommit i en allt mer och mer olika ställning, jemförd med den ursprungliga, då statsbanorna voro dominerande och de enskilda linierna betecknades såsom »bibanor» — ett begrepp som numera kan anses hafva gått ur tiden.

Byggandet och trafikerandet af hufvudlinierna i Sverige angafs af Kongl. Maj:t inför 1853—1854 årens Riksdag såsom ett statsmonopol, hvilken uppfattning äfven blef nämnde Riksdags.

I den stora ursprungliga jernvägsplanen afsågs nemligen icke att åt enskild linie inrymma större plats än bibanans — skulle i något fall den enskilda företagsamheten få utföra jernvägsförbindelse mellan orter, som af blifvande stambana skulle komma att sammanbindas, finge detta endast ske under vilkor af statens inlösningsrätt.

På den punkt vi nu kommit i vårt jernvägsväsende inse vi till fullo, att denna 1853—54 årens Riksdags ståndpunkt i landets stora jernvägsfråga var den enda rigtiga, ty vi veta *nu*, att jernvägar till sin natur faktiskt äro ett *monopol*, och sådant vilja vi ju icke gifva den enskilde i hand.

Kommande Riksdagar följde emellertid i denna stora fråga icke uti 1853—54 årens Riksdags fotspår, hvaraf följdén blifvit, att de enskilda jern-

vägarne, omfattande nästan dubbelt så stort kilometertal som statsbanornas. inom stora trafikområden äro dominerande, till gagn för monopolets innehafvare och till skada för den stora allmänheten samt för statsbanorna, hvilkas utveckling, som helt naturligt exempelvis i fråga om fraktsatser följer andra normer än privatbanornas, genom sådant inflytande icke i antydda riktningen ostördt fått fortgå.

Grundskilnaden mellan stats- och privatbanornas uppgift kan i korthet sägas vara, att statsbanorna arbeta för det allmännas intresse och privatbanorna för enskildes.

Med hvar dag, som går, framstår detta bjertare!

Dock har först vår tid kunnat komma till denna uppfattning, ty det är först på senare tiden man kunnat fullt skönja innebörden af att trafiken i stort handhafves af privatintressen.

Tid efter annan hafva emellertid röster höjts för vårt allt mera tättnade jernvägsnåts hufvudlänkars sammanförande under *en* förvaltning — statsbaneförvaltningen, som ensam är skickad att fullt opartiskt och allsidigt, till hela landets och alla samhällsklassers gemensamma bästa utöfva trafikledningen i stort, besjälad, som den alltid visat sig vara, endast af tanken att i hufvudsak tillgodose det allmänna samhällsintressets fordringar.

Dessa röster hafva dock tyvärr hittills med få undantag endast visat sig vara ropandes röster i öknen!

Vi hafva nemligen ej kommit längre på denna väg än till inlösen af linierna Mjölby—Motala—Hallsberg, Sundsvall—Torpshammar, Vestkustbanan och nu senast bandelen Örebro—Frövi.

»1886 års ekonomiska komité» anförde på sin tid i sitt första betänkande talande, fullgoda, praktiska skäl för sammanförande af flertalet enskilda jernvägslinier under statsbaneförvaltning, men komitéen lyckades ej af sin samtid vinna gehör.

Skola icke flera öron i vår tid vilja lyssna till dylikt förslag?

Jo, sådant är att hoppas!

Denna fråga bör nu hafva så mognat, att den icke af något motstånd kan tillbakasättas, den måste inom den närmaste framtiden finna sin lösning, ity att denna lösning på flera orter inom landet visat sig hafva blifvit ett oundgängligt vilkor för fullt tidsenligt bedrifvande af statsbanetrafiken på vissa punkter.

Vi stå ock numera inför den frågan: *Hvilka af våra privatbanor böra under närmaste tiden till statsverket inlösas?*

Härom kunna ju delade meningar förefinnas, liksom ock beträffande den ordning, i hvilken inlösningen skall ske.

Af allt att döma böra linierna *Stockholm—Tillberga—Sala* och *Tillberga—Köping—Frövi* först af alla komma i åtanka.

Genom inkorporering med statsbanenätet af dessa bandelar vunnas en ytterligare oundgänglig statsbanetrafikväg till och från Stockholm, grenande sig i Tillberga norrut öfver Sala till Norrland och vesterut öfver Örebro och Svartå till Norge, hvarigenom från de nu ensamt existerande trafikvägarne till och från Stockholm, den norra och den södra, en hel del såväl person- som godstrafik till stor lättnad skulle aflyftas, och dessa linier såmedelst nöjaktigare skulle komma att kunna utföra det i Stockholm och dess närhet allt mera intensivt blifna trafikarbetet, än hvad med nuvarande anordningar kan ske.

Genom tillkomst af en sådan ny trafikväg till Stockholm skulle med all säkerhet anläggande af »luftbana» öfver Mälaren och dubbelspårs utförande till Upsala och Saltskog för längre tid kunna uppskjutas, hvarjemte genom sagda liniers inköp de nya bangårdsanordningarne inom Stockholm underlättades, ity att Vesteråsbolaget eger härför lämpliga stora arealer såväl intill Stockholms norra station som ock vid Karlberg förutom sitt hufvudspår till centralstationen, hvartill kommer, att å den föreslagna vestra stambanan i närheten af Tomteboda en särskildt för denna linie afsedd rangeringsbangård i Stockholms omedelbara närhet kunde anläggas, till lättnad för den stora Tomtebodabangården, som härigenom med sitt begränsade utrymne skulle för ifrågavarande ändamål, begränsadt till norra linien, blifva fullt tillräcklig.

Detta inköp skulle för stockholmstrafiken komma att sålunda medföra stora fördelar, då genom detsamma statsbaneförvaltningen finge friare händer vid ordnandet af såväl centralstationen som viktiga trafikpunkter i Stockholms omedelbara närhet, samtidigt med att den befriades från främmande intrång på landets förnämsta bangård, hvarjemte såsom antyds hufvudstadens trafiks uppdelande på tre utfartsvägar skulle genast möjliggöra denna trafiks tidsenligare anordnande och på samma gång inbespara en del för dörren stående utvidgningsarbeten.

Derjemte vunnas ju ock det stora målet, att herraväldet inom ett stort, Stockholm angränsande, trafikområde öfverflyttades från privatintresset i statens hand, hvilket med hänsyn till nya statsbanelinien Krylbo—Örebro torde hafva sin särskilda betydelse.

De nu till inlösen ifrågasatta linierna äro i fullgodt statsbanemessigt skick med på Vesteråslinien nyinlagda 40 kg. stålräler på liniens största del samt med en fullt tidsenlig, tillräcklig rullande materiel med för densamma i Vesterås anordnad stor reparationsverkstad med rymliga upplagsområden, hvarför några utgifter i sådan väg icke blefve för denna statsbanelinie under närmaste tiden behöfliga.

Nettoinkomsten för alla Vesteråsbolagets linier år 1888 var kronor 2,420 per km., gifvande 5,43 % på anläggningskostnaden. År 1897 var detta netto kronor 4,541, eller 7,29 % på anläggningen.

I koncessionen för bolaget äro fullständiga vilkor för liniernas inlösande till statsverket intagna.

Den finansiella sidan af liniens Frövi—Köping inlösen till statsverket är i det redan afslutade köpet af bandelen Örebro—Frövi helt nyligen afhandlad.

På grund af hvad jag sålunda i ärendet här ofvan anført får jag hemställa,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t underdånigst anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes med vederbörande jernvägsbolag inleda underhandlingar till åstadkommande af inlösen under närmaste tiden af privatbanelinierna *Stockholm—Tillberga—Sala* och *Tillberga—Köping—Frövi*.

Stockholm den 28 januari 1900.

G. Kronlund.
