N:r 37.

Af herr **A. T. Carlheim-Gyllensköld**, *om skrifvelse till Konungen angående tillsättande af en kommitté för utredning om behöfliga nya järnvägsbyggnader och kanaliseringsföretag.*

Då statsmakterna för att täcka de år efter år svällande statsutgifterna söka allt flera skatteobjekt genom att införa nya skatter och tillika sträfva att göra de gamla mera gifvande, befarar jag, att detta kan, åtminstone vid nedgående konjunkturer, misslyckas, om icke samtidigt produktionen underlättas och befrämjas, enär det uteslutande är det produktiva arbetet som är bestämmande såväl för den enskildes som landets i sin helhet framsteg och välmåga, och skall icke en försvagad och försämrad enskild ekonomi återverka menligt äfven på statens, så måste jämnsides med större skatteutkräfning äfven landets produktionsförmåga tillgodoses och utvecklas, ty uppenbart är, att ekonomiskt välstånd och oberoende för de många arbetande enskilda äfven betingar sådant oberoende för staten — förutsatt att sparsamhet iakttages i statshushållningen.

Den materiella ekonomien är därför af största vikt att tillgodose, att på ett varsamt sätt framkalla och leda i rätta banor för att dymedelst öka landets ekonomiska bärkraft för lättandet af de nya bördornas bärande.

För närvarande är enligt all erfarenhet produktionsförmågan af hvarjehanda anledningar försvagad; en mängd industrier och ej minst jordbruket klaga med skäl öfver försämrade produktionsförhållanden och försvårad afsättning.

Detta faktum manar till sökande efter utvägar att i tid ändra miss-

förhållandet, så att det icke blir till sina verkningar sämre än hvad det redan är och icke ödesdigert för hundratusenden enskilda samt till sist drabbar äfven statens förmåga att fullgöra sina förbindelser och inverkar menligt för statens kredit.

Härmed sammanhänger äfven möjligheten att öka exporten, hvilket är något som alltid legat statsmakterna om hjärtat, om än exporten för närvarande på flera områden aftagit — stundom genom yttre förhållanden, som vårt land icke haft i sin hand att behärska, men tydligt är, att om produktionen ökas, isynnerhet om den därjämte blir billig, så uppstår öfverskott till export.

Flera äro äfven de områden där regering och Riksdag vidtagit åtgärder för att framkalla, öka och underlätta produktionsvillkoren och exportmöjligheter, men på ett af dessa borde och kan staten vida kraftigare ingripa, och det är genom att underlätta byggandet af nya enskilda järnvägar samt kanalisering af floder — alltså kommunikationsväsendets utvidgning till trakter, som nu sakna tidsenliga kommunikationer och därför befinna sig i sämre läge än de orter som hafva sådana.

Som kändt är, understödjes det enskilda järnvägsbyggandet genom lån till halfva anläggningskostnaden. Det har nog varit tillfyllestgörande, där järnvägarne dragits genom mera välmående och folkrika trakter eller berört industriorter. Dessa hafva nära nog omedelbart kunnat förse järnvägarne med en beaktansvärd och allt mer ökad trafik, och där undantag funnits, där har staten endera fått öfvertaga järnvägarne, eller ock har det dröjt många år innan de burit sig, och staten har därigenom haft svårighet att utfå sina räntor och amorteringar, ehuru järnvägarne själfva, äfven om de varit nödlidande till inkomster, icke dess mindre hafva verkat uppryckande på de orter de genomlöpa och framkallat en väsentligt ökad produktion.

De vidsträckta trakter af vårt land, hvilka ännu äro i saknad af detta samtidens främsta kommunikationsmedel, äro däremot sådana som, ehuru dess invånare till fullo inse det uppsving järnvägar därstädes skulle medföra, likväl icke mäkta åstadkomma halfva anläggningskostnaden i aktieteckning och därför, sig och landet i sin helhet till skada, måste afstå därifrån. Däremot skulle de, om statslånevägen för enskilda järnvägar öfvergåfves och staten i stället blefve delägare i dem, så att intressenterna tillskjuta $^1/_3$ af den fastställda anläggningskostnaden i aktier och staten lämnar $^1/_3$ däraf endera uti anslag eller mot stamaktier och $^1/_3$ mot preferensaktier, så skulle äfven dessa orter kunna få del af järnvägars nytta på alla områden och äfven deras in-

vånare hafva hopp om att kunna öka sin produktion samt verksammare bidraga till export.

Beträdes denna väg så bli statens uppoffringar egentligen blott några års ränteförluster, hvilka dock snart nog ersättas dels genom både höjda taxeringsvärden och ökad produktion, dels genom utdelning på preferensaktierna. Men därjämte blifva alla framtida järnvägar byggda efter en och samma typ och möjligheten af ett järnvägsbolags konkurs, med alla därutaf härflytande förluster, blefve nästan utesluten, då orterna, som järnvägen berör, icke från början varit ekonomiskt öfveransträngda. Staten finge sålunda redan från början och därefter allt framgent en hälsosam kontroll öfver såväl banorna som bolagen, hvarigenom de förra blefve icke endast bättre byggda utan äfven väl underhållna och trafikerade. Behöfver staten åter för något af sina ändamål till exempel strategiska skäl inlösa några efter denna plan byggda enskilda järnvägar, så blir detta vida billigare än nu, då det inom de tio första åren sker efter anläggningskostnaden och därefter enligt viss beräkning af trafikinkomsterna kapitaliserade.

Metoden af samverkan på ekonomiska områden mellan staten och endera enskilda eller både enskilda och korporationer har hittills alltid visat sig framgångsrik (kemiska och frökontrollstationer, vissa vattenaftappningar, landsvägsbyggnader, folkskoleväsendet och dylikt), och då finnes intet skäl antaga, att en dylik samverkan skulle bli mindre lyckobringande äfven vid järnvägsbyggnader, men skulle metoden genomförd visa sig leda till upphörandet af rena statsbanors byggande, så vore det snarare en fördel, då det numera kan antagas att alla behöfliga hufvudbanor redan äro af staten anlagda eller förvärfvade.

En blick på en järnvägskarta öfver Sverige visar många trakter, där järnvägarna ligga tätt, medan andra och de största delarne af landet hafva inga eller i bästa fall glest liggande sådana, men för dessa senare landsdelar är det ett trängande behof att få bättre kommunikationer, och de förtjäna att bli indragna inom järnvägsnätets trafikområden, helst som de i 50 år i sin mån genom skatter bidragit till åstadkommandet af nuvarande statsbanorna och fortfarande göra det samt delvis äfven till de med statslån understödda enskilda järnvägarne. Kan det icke på antydda sätt beredas möjlighet för äfven ifrågavarande orter att bli försedda med järnvägar, så bli de ohjälpligt efter det öfriga landet i utveckling, och det vore hvarken rättvist eller billigt.

Men äfven om rättvisan häruti inses och behjärtas, så måste staten dock från sin synpunkt taga någon hänsyn till dessa landsdelars olika utvecklingsmöjligheter och efter dessa uppdela de kommunikationslösa

orterna med hänsyn till desammas närmare eller fjärmare befintliga utvecklingsmöjligheter, på det att icke en rusning af järnvägskraf skall på en gång uppstå och öfveranstränga både statens eventuella järnvägsanslag eller tillskottsfond samt arbetsmarknaden.

Det torde därför vara nödigt att på förhand utreda, hvilka nya järnvägar som i första rummet böra byggas eller hvilka anses tidigast kunna lämna afkastning och kraftigast främja den orts utveckling genom hvilken banorna gå, och i andra rummet komma då de som icke i samma grad hafva dessa förutsättningar.

Ett sådant uppdelande af järnvägars framtida vikt har tidigare (för cirka 30 år sedan) blifvit gjordt af en kommitté, fastän dess planer och förslag senare frångåtts. Numera äro förhållandena dock ändrade i så måtto, att dels staten och dels enskilda byggt de af sagda kommitté klassificerade banorna och flere därtill, hvarför tiden torde vara inne att småningom förändra aktieteckningsvilkoren vid allt byggande af nya järnvägar till en intimare samverkan mellan staten och det enskilda intresset.

Att staten härigenom skulle föröka sina järnvägsdomäner på ett annat sätt och måhända äfven något skyndsammare än hittills bör väl icke utgöra hinder härför, då den därutaf både får inkomst och förbättrar landet i dess nu kommunikationslösa delar, därigenom görande rättvisa åt dessa, ty domäner måste hvarje nutida stat hafva, och då jordbruk numera visat sig vara en för staten obekväm domän, som icke mera för statens räkning förökas, så hafva däremot de nya formerna för statsdomäner af järnvägar och skogar alltmer utvidgats, och enligt min öfvertygelse blefve det antydda sättet för åstadkommande af nya järnvägar äfven det billigaste för staten.

Men äfven på ett annat kommunikationsområde torde det vara hög tid att utredning åvägabringas, nämligen om inländska vattenvägar och kanaler. Dessa hafva visserligen icke samma betydelse i trafikhänseende som järnvägar, men dock en tillräckligt stor för att landet äfven i detta hänseende till en början undersökes för att på grund däraf förses med ett planmässigt kanalsystem. Flerestädes vet man att det på floder och sjöar finnes mer eller mindre begagnade kommunikationsleder på till och med öfver 200 kilometer och därunder, men floderna kunna icke — vanligen i sina nedre lopp — befaras för vattenfall, grund eller andra hinder, hvilka dock ofta kunna med jämförelsevis ringa kostnad kringgås eller undanrödjas, hvarigenom samfärdsel kan uppstå mellan inlandet och hafvet, d. v. s. merendels hamn. Detta måste hafva en särskild och omedelbar betydelse för vårt långsträckta land, där flertalet järn-

vägar — i allt fall statens viktigaste — gå i norr och söder, men minsta antalet i motsatta väderstreck, men att ett väl planlagdt kanalsystem äfven har en medelbar betydelse för många både statens och enskilda järnvägar — det behöfver icke mer än påpekas. I denna frågas närvarande outredda skick är det icke möjligt att ange, om den åstundade regeln vore tillämplig med statens ingripande äfven vid kanaliseringsföretag med $^1/_3$ af anläggningskostnaden som anslag eller aktier och $^1/_3$ däraf som preferensaktier emot att enskilda intressenter tillskjuta $^1/_3$ deraf i aktier. Hufvudsaken härvidlag är för närvarande att en förberedande utredning kommer till stånd om arten och omfattningen af ett inlandssjöfartssystem på sjöar och kanaliserade floder och i hvad mån dessa kanaler kunna nå saltsjöhamnar, hvarigenom dessa inland skulle kunna sättas i tillfälle att först höja sin produktion och därefter få bättre exportmöjligheter.

Äfven dessa tillfällen till kanaliseringar böra utredas af en kommitté, och lämpligast af samma, som kan få sig anförtrodd den önskade utredningen om nya enskilda järnvägsplaner och deras understödjande på antydda förändrade sätt.

På grund af ofvansagda föranlåtes jag vördsamt hemställa:

att Riksdagen måtte besluta aflåtandet till Kungl. Maj:t af en underdånig skrifvelse med anhållan att få tillsatt en kommunikationskommitté, som utreder hvilka nya järnvägar det i första rummet bör ifrågakomma att bygga, och hvilka som i andra rummet kunna ifrågasättas, allt med sådan samverkan mellan staten och enskilda, att staten enligt granskadt och godkändt kostnadsförslag till hvarje järnvägsaktiebolags anläggningskostnad, inberäknadt rörlig materiel, bidrager med $^1/_3$ i anslag eller stamaktier och $^1/_3$ emot preferensaktier, då järnvägens enskilda intressenter tillskjutit $^1/_3$ däraf uti stamaktier, samt att samma kommitté jämväl får uppdrag att utreda, hvilka kanaliseringsföretag af floder och från eller genom sjöar till hafskusten böra särskildt förordas till utförande samt sättet härför.

Om remiss till vederbörligt utskott anhålles.

Stockholm den 25 januari 1903.

A. Th. Carlheim-Gyllensköld.