

Nr 28.

Af herr **Bergström**, *angående skrifvelse till Konungen med begäran om utredning i fråga om smärre, i skogsbygder anlagda järnvägars betydelse för den allmänna ekonomiska utvecklingen, m. m.*

För den stora allmänheten ter det sig, som om nationalekonomi skulle vara ett ämne mera för vetenskapsmännen själfva på området än för det praktiska lifvet. Man samlar faktiska uppgifter från hvad som varit och är, sammanställer dessa systematiskt och med stor noggrannhet i en statistik och drager ur denna sina slutledningar. Det är de stora och allmänna dragen man så i första hand behandlar, men låtom oss för att underlätta öfverblicken och för att utvisa arbetssättets hufvudlinjer taga en detalj.

Lifvet och utvecklingen är en ström, men låt oss taga en verklig sådan. Man studerar i denna, huru vattnet har arbetat och fortfarande arbetar, huru det ingräfver sin fåra i grunden, huru det stiger och faller m. m., man systematiserar sina iakttagelser och drager ur dessa sina slutsatser. Men detta är dock icke det hufvudsakliga, som det praktiska lifvet fordrar. Detta är mest betjänt utaf att man leder vattnet i ny riktning, genom en motor, och omvandlar det i energi till tjänst för utvecklingsarbetet.

Det är det förfaringssätt, som i allmänhet legat till grund för våra kommunikationers tillkomst och som haft stöd af nationalekonomerna, hvilket gifvit anledning till dessa reflexioner.

Redan de principer, som tillämpades vid den ursprungliga planläggningen af våra järnvägar torde i detta hänseende vara förtjänta af att något skärskådas. För att få en ledning för bestämmandet af stambaneriktningarna uppgjordes en karta öfver Sveriges folkmängds-

täthet och banorna drogos, i den mån det praktiskt för deras utförande lät sig göra, genom de tätast bebyggda orterna. Att man *då* gick till väga på detta sätt kan låta försvara sig. Vår hufvudsakliga export var säd, vi saknade industri, våra skogars blifvande ekonomiska betydelse i olika riktningar hade vi ej föreställning om, och där det fanns folk, fanns också jordbruk och närmast till hands liggande förutsättningar för ett intensivt sådant. Principen verkar äfven i våra dagar, men visst är, att om Nils Eriksson nu lefvat, skulle *han* ej vidare använt den, emedan förutsättningarna för dess riktighet försvunnit.

Landtmannaprodukterna konsumeras nu inom landet och hvad som lämnar landtgården af närmaste industri- eller stadssamhälle; transportererna bli därför korta och inkomsterna af dem relativt små, äfven med tillägg af den som fraktgoods betraktad ringa smörmängden, det enda afsevärda från jordbruket vi nu exportera och som därför transporteras längre vägar. Dylika förhållanden motivera ej ofta nu tillkomsten af järnvägar af statsbanetyp. Ur järnvägsfinansiell synpunkt har man också att räkna med persontrafiken såsom en t. o. m. mycket viktig faktor, men ur statsekonomisk *kan* denna trafik också ses från annan sida. Att befolkningen ödar tid och penningar på att resa, gagnar ej produktionen, och med erfarenhet om järnvägsresors äfven enerverande inverkan saknas ej anledning till jämförelse mellan dessa och andra yttringar af tidsströmningen, som man gör sig mycken möda att motverka. Det är sant, att med resor på järnväg tid vinnes jämte en hel del andra fördelar, men männe ej största tidsvinsten erhålles inom köpmansyrket, och de handelsresande, som gynnas därmed, torde åtminstone till relativt stort antal vara sådana, som arbeta hos oss för afsättning af utländsk produktion.

Att bygga järnvägar parallellt med sjötrafik, hvilken genom dyra anläggningskostnader utan en dylik konkurrens stundom har svårt att bära sig, borde man också ur nationalekonomisk synpunkt måhända ha varit mera betänksam emot än hittills. Dock kan man hoppas, att i det afseendet ej mycket skall komma att felas hädanefter, emedan vi redan försett oss med järnvägar först i det närmaste efter alla våra kuster och nu också snart efter alla inre kanal- och segelleder.

Men det finnes en annan möjlighet, som återstår oss och för hvilken det ges utrymme, och det är att bygga den ena järnvägen bredvid den andra eller så att en ny konkurrerar med en gammal och ett godt resultat kanske för båda omöjliggöres.

Det skulle vara ej blott af vetenskapligt intresse, utan af stort ekonomiskt värde att få utredt, huru många tiotal miljoner, som redan

bortkastats på dylikt sätt. Man skulle efter allt att döma genom en sådan utredning få ny syn på hvad man för framtiden hade att göra och stora förluster skulle sannolikt kunna undvikas. För att förtydliga min mening vill jag här framdraga ett exempel på huru det nuvarande systemet verkar.

Mellan Ludvika och Ställdalen äro byggda tvenne bredspåriga järnvägar. Afståndet är 35 kilometer (Bergslagsbanan 36) och medelkostnaden för banornas anläggning cirka 88,000 kronor per kilometer. Här är sålunda i byggnadskostnad bortkastadt ett kapital af 3,080,000 kronor, hvilket drager en årlig ränta efter 4 procent af 123,000 kronor. Till denna förlust kommer driftkostnaden för den ena af banorna 194,000 kronor, så att den årliga förlusten sammanlagdt uppgår till cirka 300,000 kronor.

Man kan tycka, att detta ej är något särdeles afsevärdt belopp i samband med så stora företag som de järnvägar det berör och att ju hvar och en af äfven de banbitar, som äro i fråga, dock gör sin tjänst och till och med lämna ett tillfredsställande ekonomiskt resultat. Det är en sanning, som dock är beroende af personlig uppfattning och till sin grad af den konsekvens, som leder tanken vid behandling af national-ekonomiska spörsmål. Lättast torde man i vår tid med dess strömningar få en uppfattning af siffrans betydelse, om man jämför den med förhållanden på skogsekonomiens område. Har man då t. ex. en god skogsmark med en årsproduktion af 2,5 kubikmeter virke per hektar och med ett läge, som möjliggör ett medelvärde på rot för hela produktionen af 4 kronor per kubikmeter, så erfordras en areal af 30,000 hektar för att producera ett värde motsvarande förlusten. Sannolikt skulle ett område af en mils bredd längs hela banan erfordras för att bereda en *inkomst* till samma belopp.

Man kan tycka och skäl saknas nog ej ens för detta, att sådana förhållanden ej spela stor roll i statshushållningen, således när statsmakterna ordna; men hur manne det skulle upptagas, om ett bolag af hvad storlek som helst eller en fideikommissarie läte komme sig en dylik hushållning med de nationella tillgångarna till last?

Vid de omhandlade järnvägssträckningarna, som tillsammans blott utgöra omkring 70 kilometer af vårt lands 12,650, har man ej haft så stora känningar af begångna missgrepp på grund af att på det markområde, som berördes, det fanns naturliga tillgångar hopade i jordens sköte, hvilka kunde öfverskylda slöseriet och betäcka förlusterna. Annorlunda ställer det sig, där icke, som i allmänhet väl är händelsen, dylika tillgångar finnas och det sålunda gäller blott *markproduktionen* och hvad

som af den kan åstadkommas. Det kan väl knappast finnas mera än en sund tankeriktning för anordnande med hänsyn till denna af kommunikationer, och det är att genom förbättrade sådana skaffa markproduktionen, där den alstras, största möjliga värde. Det är detta, som möjliggör höga löner i produktionsarbetet, skapar behållningar, arbetslust och företagsamhet. Hvarje öre, hvarmed transportkostnaden kan nedbringas, befördrar detta, men endast under den förutsättningen, att kommunikationerna i sig själfva äro lönande, ty i annat fall tages endast medel från annan produktion för att ge oförtjänta premier åt den, som transportlederna afse att tjäna. Att sålunda bygga järnvägar, genom hvilka ej fraktgodset får billigare och till och med billigast möjliga utfart, sedan järnvägens anläggningskostnad förräntats och driftkostnaderna betäckts, bör ur ekonomisk synpunkt därför undvikas.

En enskild persons ekonomi är beroende af, huru stora värden han lämnar ut i förhållande till dem han tar in. Så måste också förhålla sig med staten. Då icke vare sig den ena eller andra i regel kan existera utan att köpa, ligger sålunda styrka i att kunna producera för försäljning. Sveriges ställning är i detta hänseende enligt statistiken följande:

	Öfverexport	Öfverimport	Summa kronor	
			Öfverexport	Öfverimport
<i>Öppna jordens produkter.</i>				
Lefvande djur	1,453,220			
Matvaror af djur.....	14,452,888			
Spannmål och dess produkter		39,145,115		
Kolonialvaror.....		41,325,954		
Frukt- och trädgårdsalster.....		10,838,132		
Spirituosa m. m.....		6,562,240		
Spånadsämnen		52,458,970		
Garn, tråd och rep- slageri		12,683,359		
Manufaktur af spånadsämnen		58,717,281		
Summa	15,906,108	221,731,051		205,824,943

	Öfverexport	Öfverimport	Summa kronor
			Öfverexport Öfverimport
Transport			205,824,943
<i>Skogsprodukter:</i>			
Trävaror oarbetade	135,134,403		
D:o arbetade	99,020,343		
Papper och pappers- arbeten	27,560,022		
Summa	261,714,768		261,714,768
<i>Mineral och fabrikat däraf:</i>			
Mineralier m. m.		54,801,540	
Mineral och fabrikat	9,336,269		
Metaller oarbetade...	18,457,865		
D:o arbetade ...		21,401,209	
Fartyg och maskiner		22,249,325	
Summa	27,794,134	98,452,074	70,657,940
<i>Diverse.</i>			
Hår, hudar, ben m. m.		29,940,690	
Fabrikat häraf		3,158,587	
Talg, olja, tjära, gummi		43,351,888	
Fabrikat häraf		1,251,873	
Färger och färgäm- nen		6,535,912	
Diverse växtämnen		39,273,216	
Fabrikat af d:o		2,459,192	
Diverse		11,504,184	
Summa	137,475,542		137,475,542
<i>Mynt</i>			5,198,409
		Summa 261,714,768	419,156,834

Således öfverimport inalles på alla varuslag kronor 157,442,066. Af ofvanstående siffror framgår, att skogen spelar en öfvervägande stor roll i vår export, oaktadt dess produktionsvärde knappast torde uppgå till mer än en tiondedel af jordbrukets.

Skogen och dess produkter som exporteras måste transporteras till kusten, och då öfver hufvud jordbruket ligger mellan skogen och

kusten, så innebär detta, att skogens produkter måste transporteras längsta vägen. Bland annat ligger nog häri orsaken till att tonkilometertalet för jordbruksprodukter — däri inberäknad transporten af den stora mängden importvaror — endast uppgår till 12,5 %, då åter tonkilometertalet för skogsprodukter uppgår till 22,6 % af hela tonkilometersumman på all transport vid våra järnvägar, och detta oaktadt så stor del af skogsproduktionen flottas på vattendragen direkt till kusten och exporteras utan att ha kommit i någon beröring med järnvägarna.

Då sålunda skogen visat sig vara af så tungt vägande betydelse dels i nationalekonomiskt hänseende genom sin inverkan på handelsbalansen, dels järnvägsfinansiellt genom det stora tonkilometertalet, utan att något särskildt därför åtgjorts, så borde, synes det, *i det helas intresse* vara på tiden att ägna transportfrågan för skogen, som i flera afseenden för denna är af så stor innebörd, större uppmärksamhet, än som hittills kommit den till del från statsmakternas sida.

Man kan därvid ha anledning göra sig den frågan, om det finnes skog, som ej redan är exportmöjlig utan vidare åtgärder i kommunikationshänseende och om icke den, som nu exporteras, i flottlederna har så billiga och lämpliga transportmedel som kunna åstadkommas.

Hvad det första beträffar, så ansågo redan på sin tid »Skogskommitterade», att öfver 5 miljoner kubikmeter förforos i skogarna, sedda från den kultursynpunkt, som i dem då var rådande, och dubbla denna kvantitet är, enligt många forstmäns mening, nu för låg, om, genom att allt affall hade värde på växtplatsen, det vore ekonomiskt möjligt att i alla skogar införa fullt rationell skötsel.

Hvad flottlederna beträffar, ha dessa på samma gång som fördelar äfven olägenheter. Vid flottning sjunker mer eller mindre virke, beroende på ledernas längd och virkets dimensioner, hvilket orsakar direkta förluster. Genom sjunkningen uppgrundas vattendragen, grundvattentytan höjes och frost framkallas. Flottlederna kunna ej heller, åtminstone delvis, användas för trafik annat än på våren och ej i mer än en riktning, hvilket försvårar förbindelsen med och tillförseln till arbetsplatserna, hvarigenom såväl kultur- som afverkningsarbete fördyras. Dessutom kunna flottlederna blott obetydligt förflyttas, och detta är af ej ringa betydelse, då drifningskostnaderna på virket, för att få fram det till vattendragen, ofta utgör största delen af hela dess värde där.

Vi ha således virke och sannolikt mer att tillvarataga, än som nu såsom sådant exporteras, om ock ej så värdefullt; och vi ha nu åtskilliga förluster vid virkets aptering och förflyttning, som efter hvad det

vill synas skulle kunna göra användande af järnvägar i mycket stor utsträckning ekonomiskt fördelaktigt. Men det torde äfven här vara nödvändigt att icke alltför mycket fästa sig vid statistiken, som blott kan behandla hvad som varit och är, man måste nog äfven här själf gräfva nya färör och leda strömmen genom motorer, som omvandla den i nyttig energi — en energi, som man dock på förhand måste söka bestämma. Första villkoret är utan tvifvel att nedbringa anläggnings- och driftkostnad till ett minimum för det afsedda ändamålet: markproduktionens utfraktande från växtplatsen. Annan hänsyn måste på grund af detta måls stora ekonomiska betydelse underordnas, och kan det utan olägenhet, då, om annan tillskjutande transport finnes, detta ökar järnvägens inkomster och bör möjliggöra hänsyn för denna ökade trafik utan skada för ekonomien.

Nuvarande chefen för domänstyrelsen, som i vidsträckt föregående verksamhet samlat praktisk erfarenhet om de olika faktorernas betydelse i skogens ekonomi, har insett detta och i en kronopark på norra ändan af Öland, under ofvan gjorda förutsättningar, låtit med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hjälp utföra en järnväg på cirka 15 kilometers längd. Kostnaden för denna, såvidt den hittills kunnat uppgifvas, uppgår för terrassering och bankbyggnad till 2 kronor, och öfverbyggnad med rörlig materiel utan lokomotiv 2,35, alltså summa 4,35 kronor *per längdmeters bana*. Då lokomotiv kunna erhållas till 5,000 kronor stycket — ång- eller explosions- — och högst 2 sådana erfordras för trafiken, ökar detta kostnaden med 67 öre, alltså till en *totalkostnad af 5,02 kronor*.

För en bana på cirka 30 kilometer i östra Värmlands skogsbygder är kostnadsförslag uppgjort, där terrassering och bankbyggnad uppgår till 2,32 kronor pr meter samt öfverbyggnad med stålslipers och rörlig materiel, däri lokomotiv inberäknade, men utan jordlösen m. m., som för dylika banor ej bör ifrågakomma, till 3,95 kronor per meter, alltså en totalkostnad af 6,25 kronor.

Den rena driftkostnaden för denna bana är beräknad till 10,500 kronor pr år samt ränta och amortering till cirka 15,000 kronor.

Det enda fraktgods, som beräknas skola lämna banan inkomst, är den skog som tillväxer på trafikområdet, från hvilket senare borträknas 7,5 kilometer närmast den bana skogsbanan tillstöter, emedan det däriifrån blir billigare att direkt köra till hufvudbanan med hästar. Trafikområdet för bibanan är beräknadt till 7,5 kilometer på hvar sida om densamma, och den årliga skogstillväxten till en kub. meter per hektar, impedimenter då medräknade. Godsmängden blir på detta sätt 41,250 kub.-meter, motsvarande 30,000 ton per år. Fraktkostnaden blir på detta sätt.

	Hela banan per ton.	Pr ton-km.	Pr kub.met. km.	
med hänsyn till blott driftkostnaden	0.333	0.0111	0.0083	} kr.
med hänsyn till hela kostnaden	0.833	0.0277	0.0217	

Jämföres nu transportkostnaderna till hufvudbanan, med och utan den lilla banan, så kommer man till följande resultat:

Lunning i skogen, lastning och lossning à 70 öre per km. ...	28,875 kr.
Körning till lilla banan 3,75 kilom. à 25 öre	38,672 »
Frakt på lilla banan	25,000 »
Således <i>vid användande af skogsbana</i>	S:ma 92,547 kr.

Utan skogsbana:

Lunning, lastning och lossning à 70 öre per km.	28,875 kr.
Körning 22 km. à 25 öre	226,875 »
Således här	S:ma 255,750 kr.
Bådadera för hela årstillväxten 41,250 kub.met. eller 30,000 ton.	

Om nu detta, som ju ej kan göra anspråk på att vara annat än en schematisk framställning, i hvilken hvarje särskildt fall för detsamma lämpade siffror måste insättas, är närmelsevis riktigt, så visar det otvetydigt, att dylika banor kunna åstadkommas genom markvärdenas stegring och att för desamma bidrag från det allmänna således sakna hvarje skäl.

Ja, man skulle se en oskäligen vinst för jordägaren i dylika banor, åstadkomna på egen bekostnad, om banornas verkan vore den, som siffrorna angifva. Ser man närmare på saken, blir detta dock ej händelsen. Utgår man nämligen från t. ex. ett öfverhufvudpris på skogstillväxten af 4 kronor per kubikmeter framme vid hufvudbana, hvilket torde kunna anses gälla i många af våra skogsbygder, då affallet medräknas, skall man finna, med de drifningspriser, som ofvan angifvits, att, för att drifningskostnaden skall bli lika hela värdet framme, afståndet ej får vara större än omkring en mil. Det längst bort belägna virket, som kan utfraktas, om skogsbana finnes, skulle vid drifning med hästar kosta cirka 2,5 gånger värdet framme, och när bana finnes, lämnar det blott ett rotvärde af cirka 40 öre pr kubikmeter. Småbanornas hufvudfunktion blir nog därför att tjänstgöra som sugrötter för stambanorna och tillföra dessa större trafik, men också helt naturligt på samma gång att vidga kulturområdena och möjliggöra, att det kan tillvara-

tagas, som nu förfäres. Förklaringen ligger också häri på, att mellan-Sveriges järnhandtering kan taga bränsle från de norrländska kustområdena, på samma gång det ej är möjligt att använda skogsaffallet på blott några få mils afstånd från verken.

Af förestående framställning, så ofullständig den än måste vara, utgående från enskild mans hand, bör dock framgå, hvilket slösande med landets tillgångar, som måste ligga uti att vi för kommunikationerna saknat och fortfarande sakna en plan, utarbetad på naturliga förutsättningar, och att nu den ena, onödigt dyra trakfleden efter den andra får tillkomma på enskildt initiativ och i enskilda intressen, utan hänsyn till de stora nationalekonomiska synpunkterna, som här tillämpade skulle framkalla stora värden i stället för att nu mången gång förstöra sådana.

I en dylik plan få gifvetvis ej de dyrbara stambanorna — där de ej betingas af särskilda industriella och kulturella förhållanden — läggas närmare hvarandra än som är nödvändigt för att kunna ombesörja den dem tillförda trafiken från bibanorna. Det synes vid en blick på Sveriges järnvägskarta, som om vi redan hade nog af bredspåriga banor ur här framhållna synpunkter, med undantag af i Norrland och gränsområdena mot Norge. Huruvida de få banor, som där finnas, fått det läge de ha, om en ursprunglig plan för det hela från början varit utarbetad, torde också kunna ifrågasättas, då banorna där väl äro de minst lukrativa och cirka hälften af all bevillning för fastighet, kapital och inkomst åtgår att täcka förlusterna på statens samtliga banor.

Norra stambanan konkurrerar efter nästan hela sin längd med kustfarten utan att dock tillgodose kustens trafikbehof, och dess beröring med den öppna jorden ger den icke heller där i trafikhänseende särdeles gynnsamma utsikter i en nära framtid. Då är Inlandsbanan bättre situerad, och detta oaktadt de skogsmarker, den genomlöper, väl kunna räknas till landets minst växtliga. Denna bana berör stora sträckor trafikabla sjöar, omgifna af värdefulla mineraltillgångar, som komma att tillföra den stor trafik, och beröringspunkten är vid sjöarnas utlopp där våra största kraftkällor äro belägna, och genom sjöarnas närhet lämpade för tillgodogörande. Dessa kraftkällor kunna ej undgå att i en ej aflägsen framtid, att döma af utvecklingens gång, ge anledning till en betydande industri, som nog till afsevärd del kommer att röra sig om järntillverkning. Malmerna ge oss i denna samma fördelar, som skogen i trävaruhandteringen. Årsproduktionen i sin helhet af skog torde knappast uppgå till 80,000,000 kronors värde, och det som exporteras ingår i handelsbalansen med ett värde af 260,000,000 kronor. Men då järnet bör kunna blifva af ännu större betydelse för oss ur

nationalekonomisk synpunkt, så få vi ej göra utfrakten af dessa värden, som både äro och blifva de hufvudsakliga bärarne af våra ekonomiska intressen och på grund af förekomsterna ha sin dominerande tyngdpunkt i Norrland, beroende af vare sig Åland, Öresund-Bältena eller Norge. De måste skaffas utfart och billigast möjlig sådan på västkusten, och detta är icke blott ett ekonomiskt kraf, det är äfven ett strategiskt och ett sådant, som icke kan vantolkas som anfallsmedel af vare sig den ena eller andra. Den *slutliga* lösningen af denna fråga kan ej bli mera än en, det bestämma de naturliga förhållandena, och den är, att skeppsfarten beredes tillträde så långt mot norr som våra på den fria västkusten utmynnande inlandsvatten praktiskt medgifva, och att man på så sätt förkortar den dyrbarare järnvägstransporten, som dock måste neddragas till vattenvägen. Så arbetas annorstädes för masstransporter och vi ha väl icke heller någon annan förnuftig väg att gå.

Emellertid visa af regeringen genom sakkunnige verkställda utredningar, att ett dylikt ordnande ej ännu är lämpligt, emedan de trafikinkomster, som vattenvägarna lämna, ej kunna beräknas täcka räntorna på anläggningkostnaden. Massgodset är först att erhålla i sammanhang med en utveckling, som visserligen kan förutses, men ej ingå i statistiken. Men detta borde väl ej hafva varit skäl för att göra början med vår Inlandsbana på ett sätt, som rent af premierar en sedermera svårbruten utfart öfver Norge, och så mycket mindre som den södra delen af Inlandsbanan, som ännu ej beslutats, äfven den måste komma att gå genom trakter, där malmförekomster äro kända och där skogsväxten är sådan, att den väl ur både nationalekonomisk och järnvägsfinansiell synpunkt motiverar en bana mineralförekomsterna förutan.

Om man också tager ut ett ofördelaktigt fall genom att utbryta en banbit t. ex. Billingsfors—Torsby (»Ottebolslinjen») och blott ser på transportmöjligheter inom denna, således obercende af hvad som tillföres från ändarna, så kan man med hänsyn blott fäst vid skogsmarkens produktion komma till följande resultat, naturligtvis under förutsättning, att skogsbanor användas.

Hvarje sträck-kilometer af banan kan under denna förutsättning tillföras markproduktionen från cirka 80 kvadratkilometer eller 8,000 hektar. Skogbärande mark lämnar här minst 2 kubikmeter per hektar och år, sålunda hvarje sträckkilometer af banan 16,000 kubikmeter lika med 11,000 ton och hela bansträckan, som är 185 kilometer, således 2,035,000 ton. Om härifrån afräknas närmaste milen till Billingsfors samt en mil på hvardera sidan om nordvästra stambanan 30 kilometer lika med

330,000 ton samt från det öfriga en tredjedel som impedimenter och undertränk från öppen jord 568,000 ton, tillsammans 898,000, återstå dock 1,137,000 ton. Om ytterligare en tredjedel af detta frånräknas för platsförbrukning, återstår till sist en godsmängd af 758,000 ton för utfrakt på järnvägen. Medelväglängden blir halfva banan 92,5 kilometer, och med ett beräknadt fraktpris af 2 öre per tonkilometer ger detta banan en inkomst af 1,400,000 kronor eller 7,580 kronor per bankilometer. Person- och annan lokaltrafik torde fylla detta belopp till 10,000 kronor, hvilket bör motivera en bana blott för ortsbehovet, men som på samma gång också då kan bli en väl motiverad »första längd i inlandsbanan», om man aldrig så litet öppnar blicken för hvad jag ofvan sökt visa, att landets intressen kräfva med hänsyn till norra Sveriges betydelse för exporten och dennas oberoende. Att en dylik bana ej får förläggas efter småntressen hit och dit, hvilka ändock utan ringaste uppoffringar kunna tillgodoses, och således ej heller utföras af annan än staten samt att enda hänsynen måste vara att genom billigast möjliga utfart skaffa markproduktionen för export inom hela trafikområdet största möjliga värde på växtplatsen, har jag också sökt att klargöra.

De små skogsbanornas inverkan med hänsyn till nya stambanors tillkomst och ekonomiska bärkraft är här berörd, men helt naturligt skulle också nya småbanor i skogsbygderna kunna tillföra redan befintliga stambanor en väsentligt ökad godsmängd och sålunda på ett välbehöfligt sätt förbättra äfven deras ekonomi.

Att detta nu låter sig göra är beroende på teknikens framsteg, som äfven härigenom pekar på att det torde vara på tiden att bygga på nya grunder vid kommunikationernas planläggande. Man synes sålunda ej längre böra utgå från t. ex. en järnvägstyp, som man vet kostar så och så mycket, och beräkna, om trafik finnes för att göra företaget lönande, man har i stället att tillse huru man skall utföra trafikleden för att den, med den mängd och beskaffenhet af gods som finnes, skall kunna gifva detta på förekomstplatsen högsta möjliga värde.

Ofördelaktigare trafikförhållanden än för skogsbanorna, hvilka ha att hopsamla en så liten markproduktion som en kubikmeter virke per hektar, torde nämligen blott undantagsvis komma att behandlas för byggande af trafikleder. Kunna emellertid dylika, med alla dess omkostnader pålagda markproduktionen, dock höja värdet på denna och i och med detsamma jordvärdet, så verka banorna på samma sätt som hvarje annan jordförbättring. Sådana ha statsmakterna hittills hvad den öppna jorden beträffar visat intresse och lämnat stöd genom inrättande af hypoteksbanker. Skogens nationalekonomiska betydelse och

skogsbanornas inverkan på skogsvärdet och därigenom på en förbättrad skogskultur synes väl motivera inrättande af äfven en hypoteksinrättning för enskilda järnvägar.

Regeringen bör lika litet betungas med omsorger och pröfning af dylika som t. ex. om en landtman genom täckdikning af sin jord på så sätt vill höja dess värde. Likaledes bör ej, där trafikanterna kunna ikläda sig hela det ekonomiska ansvaret, en banas tillkomst vara beroende af annat än låneinrättningens pröfning af säkerheterna för lånen, hvarigenom, om trafikledens tillkomst är till såväl privat som nationalekonomisk fördel, dess utförande ej behöfver göras beroende af vare sig befintliga anslag eller andra tillfälligheter.

I anslutning härtill står också ett annat spörsmål, som med några ord torde böra beröras. Byggande af landsvägar kostar nu, som det vill synas af kostnadsförslag inlämnade i samband med ansökning om statsanslag till dylika, ungefär lika mycket som skogsbanor med rörlig materiel. Utan ränta och underhåll medräknad, kostar transport på landsvägarna enligt ofvan gjorda antagande 25 öre per tonkilometer och med skogsbanor inberäknad ränta och driftkostnad 2,8 öre. Man kan ur blott denna synpunkt göra sig den frågan, om det vidare ur statsekonomisk synpunkt finnes anledning, att staten uppmuntrar till anläggande af landsvägar. Ser man på Norrland, som ju är i största behof af kommunikationsväsendets utveckling, så torde äfven landsvägarna ur strategisk synpunkt vara en fara i stället för ett skydd. På skogbanornas smala och lösa bankar kan icke, när skenorna bortrifvits, inryckande artilleri framfraktas och icke heller trupper i synnerligen farliga mängder, hvaremot försvaret kan tillgodogöra sig banornas hela effektivitet i komplett tillstånd.

På grund af småjärnvägarnas här ofvan framställda egenskaper:

att i samband med en plan för järnvägsanläggningarna i sin helhet genom desamma all skogstillväxt, äfven den som nu förfares, skulle kunna ekonomiskt tillgodogöras och således exporten ökas och handelsbalansen förbättras utan skogskapitalets tillgripande;

att genom affallets värdestegring rationellt och intensivt skogsbruk ökande tillväxten praktiskt möjliggöres;

att detta kan ske utan uppoffringar från vare sig staten eller den enskilde därigenom att markens värdestegring öfverskjuter kostnaderna för småbanornas anläggning och drift;

att dessa banor i anläggningskostnad synas kunna jämsställas med landsvägarnes, men mera gagna produktionen och själfva bära sitt underhåll; samt

att desamma i en genomtänkt plan för norra och västra Sveriges förseende med kommunikationer äfven i strategiskt afseende, dock utslutande för försvaret, skulle kunna blifva af betydelse utan att tynga på budgeten;

så anser jag mig värdsamt böra hemställa:

att Riksdagen behagade anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta utreda i motiveringen omhandlade småjärnvägars betydelse för den allmänna ekonomiska utvecklingen;

i sammanhang därmed möjligheten att utan statsmakternas direkta inblandning och stöd åstadkomma enskilda järnvägar, hvilkas anläggning och drift afpassades så, att företagen blefve ekonomiskt tryggade med inkomsten af tillgänglig trafik.

Stockholm i januari 1910.

Alb. Bergström.