

att anslaget till ekonomiska karteverket ökas genom ett ytterligare bidrag af 6,000 R:dr.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

Stockholm den 27 Januari 1868.

Harald Ericsson.

### N:o 183.

*Af Herr Harald Ericsson: Angående beviljandet af räntegaranti åt ett bolag, som kan vara bildadt för anläggande af en jernväg mellan Frövi och Falun.*

För hvarje vän af fosterlandets framåtgående i alla riktningar, för hvar och en som inser, att detta framåtgående ytterst beror på tillväxten och utvecklingen af nationalförmögenheten och landets ekonomiska resurser och för hvar och en, som vet och erkänner, hvilken mächtig häftstäng en kraftig jernindustri utgör för alla andra näringars lyftande, har det länge varit nedslående, att Sveriges jernhandtering — ehuru vårt land af naturen eger de outtömligaste förråder af de mest godartade malmer och råämnen — på långt när icke utvecklats, hvarken i kvantitativt eller kvalitativt hänseende, som en mängd andra jern tillverkande länders.

Ty ehuru jernmalmsbrytningen under de sista 30 åren fördubblats, kan den Svenska jern tillverkningen, som vid början af ofvannämnda tidsskifte utgjorde  $\frac{1}{16}$  af hela den civiliserade världens, numera icke beräknas till högre än  $\frac{1}{33}$  af den allmänna tillverkningen. Vi se således att vi icke hålla jemna steg med andra länder. Denna insigt bör mana oss att efterforska anledningarne och orsakerna till ett så otillfredsställande förhållande och att tillse, hvilka medel vi ega för att ändra och afhjelpa detsamma.

Varnande och uppmanande röster hafva icke saknats, och man kan icke utan orättvisa påstå att icke vårt lands jern tillverkare hafva bemödat sig om att

följa med sin tid. De under olika egare hörande grufvorna sammanföras i större grufbolag, tillverkningsmethoderna förbättras småningsom, allt större och större förädlingsverk uppstå om också ännu i alltför ringa skala och icke på de mest tjenliga platser — allt utvisar en sträfvan till målet: handteringens förvandling till en verklig fabriksrörelse i stället för den fordna, man kunde kalla husbehofsnärningen. Vi äro således inne på den väg, som af sakkunnige blifvit anvisad: associationer för anläggande och drifvande af stora verkstäder, tackjernstillverkningens ökande i förening med Bessemersverks anläggande, jernvägsmateriels tillverkning inom landet och stångjernets längre drifna förädling samt minskade transportkostnader.

Och oaktadt kännedomen om handteringens behof och medlen till dess höjande, oaktadt alla dessa verkligen aktningvärda ansträngningar och enstaka bemödanden, står vår jernindustri beklagligen i allmänhet på den punkt, att den på de flesta ställen i vårt land blott utgör ett medel att realisera de allt hårdare och hårdare anlidade skogarna, att den icke anses kunna uppfylla landets behof af jernvägsmateriel, åtminstone icke kunna konkurrera med andra länder i pris och utan att vi ens med visshet känna, huruvida det Svenska jernet lämpar sig för rälstillverkning. Och då vi genom det af Jernvägsstyrelsen afgifna utlåtande af den 28 Februari 1867, rörande Svenskt jerns lämplighet till jernvägsmateriel, erfara att man för jernvägarnes underhåll utan beräkning af nya linier redan detta år behöfver 25,000 centner räler, en summa, som årligen ökas, så att den efter tio år kalkyleras uppgå till öfver 100,000 centner om året, och sedan ändtligen en större beställning af vagnsaxlar, hjulband och fjedrar kunnat ske inom landet, så har denna styrelse icke någon säker förhoppning om att rälsbehofvet skall kunna fyllas på samma sätt. Visserligen synes numera ett verksamt steg vara taget i denna riktning genom nyss afslutna kontrakt om rälsleverans med ett större valsverksbolag; men frågan är därför icke afgjord, om Jernvägsstyrelsen för framtiden kan finna skäl och om denna verkstad för sig skall finna förmånligt att ytterligare kontrahera till nu bestämda priser, ty det ligger i sakens natur, såsom vi nedan skola visa, att intet af våra valsverk är i besittning af råmateriel till det pris, som erfordras för att kunna lemna räler för lägst möjliga pris.

Om vi kasta en blick på den Svenska jernvägskartan, finna vi: att de Svenska stambanorna, ehuru vid 1866 års utgång innefattande en sammanräknad längd af 97,5 mil, icke beröra eller stå i omedelbar förbindelse med ett enda grufvefält; att blott några få jernbruk och det först på aldra sista tiden hafva erhållit förmånen af att beröras af dem och att således med få undantag malm, kol och deras produkter fortsätta att irra fram och tillbaka, innan de uppnå förädlings- och afsättningsorterna. Sak samma är med de enskilda jernbanorna; ett och annat bruk har väl nytta af dem, men äfven dessa banor förena icke grufvefälten med koldistrikterna och med ett och annat undantag icke mas-

ugnarne med förädlingsverkstäderna. Följderna häraf äro lätt insedda; svårigheterna att på passande platser koncentrera stora verkstäder kvarstå oförminskade; tackjernstillverkningen kan icke ökas, som sig bör, och måste hålla till godo med att till sin egen och hela landets oberäkneliga skada förlösa ett dyrbart brännmateriel på närmast till hands varande, ofta fattiga eller mindre godartade malmer; tackjernets förädling till stångjern är hänvisadt att som förr till hufvudsakligaste delen ske med träkol och slutprodukten blir en alltför dyr vara, som visserligen till en mängd grannlaga behof finner afnämare, men som icke kan fylla behofvet af användbart och billigt jern, hvarken för våra jernvägars eller gjuteriers behof. Vi anmärka i förbigående att för dessa sednares behof importeras årligen öfver 100,000 centner tackjern.

Om dessa uttalade åsikter rörande jernhandteringen och dess ställning inom vårt land få anses obestriddiga, torde ock medgifvas, att intet kraftigare medel finnes att upphjelpa densamma än att genom i bergslagsorterna anlagda jernvägar sätta näringsens idkare i tillfälle att åstadkomma större associationer och efter tidens kraf inrättade jernverkstäder.

Af alla inom landet till byggnad föreslagna jernvägslinier, som i någon betydligare mån skulle kunna skänka vår jernhandtering detta understöd, intager utan tvifvel den föreslagna Frövi—Falubanan främsta rummet. Genomlöpande landets förnämsta grufdistrikt och förbindande landets stambanor med den lifligt trafikerade Gefle—Dalabanan, kan den icke annat än på det kraftigaste sätt bidra till en stark utveckling af Öfre Dalarnes och Norrlands jernhandtering och derigenom förvandla dessa provinser från att esomoftast behöfva vara understödstagare såväl af Staten som andra mera lyckligt belägna landsdelar till trakter, som, i full likhet med andra icke mera af naturen gynnade skogs- och bergstrakter inom vårt land, mot reda penningar både i ond och god tid kunna förskaffa sig sina lefnadsbehof.

Ensamt sådana skäl jemte de upplysningar, som vid sistförflutna riksdagar angående ifrågavarande jernväg afgifvits, borde förmå innevarande riksmötes representanter att skänka denna fråga en grundlig undersökning och ett kraftigt understöd; men då härtill kommer, att det i denna tid af allmänt ekonomiskt betryck och arbetslöshet måste vara af största vigt att anskaffa kapitaler, som spridas bland allmänheten, hvarigenom rörelse och verksamhet åter uppstå, produktionen ökas och förtroendet, hvarpå allt affärlif hvilat, återkommer, hemtar jag häraf ett ytterligare stöd för mitt hopp att det förslag, hvilket jag går att framlägga, må vinna all den uppmärksamhet, hvaraf det kan vara förtjent.

Det torde få anses hardt när omöjligt att sammanbringa det ansenliga kapital, som erfordras för denna jernbanas anläggande, utan att Staten mellankommer med direkt bidrag eller sin kredit. Att begära att Staten skall utföra densamma, ehuru denna begäran visst icke vore obillig och företaget erbjuder så många utsigter till direkt behållning för anläggaren, vore utan tvifvel alltför

sangviniskt, då så många andra långt mera befolkade orter hungra och törsta efter stambanor och icke med blida ögon skåda en ny medtäflare om denna förmån; men det finnes ett annat, utrikes mera vanligt sätt, för det allmänna att befordra viktiga företag, som ej dessförutan kunna åvägabringas, nemligen att Staten lemna en räntegaranti till det bolag, som åtager sig utförandet af dylika anläggningar. Genom en sådan garanti vinnes säkerhet för kapitalisten att erhålla ränta och amortering å sina penningar och om företaget bär sig, så har Staten ingen utgift, men har genom sin kredit framkallat ett företag, hvaraf det allmänna i mer än ett afseende skördar gagn. På detta enkla sätt, som hvilar på den rigtiga ekonomiska princip, att Staten väl bör uppmuntra och understödja, men så litet som möjligt sjelf företaga industriela anläggningar, hafva flera af nutidens stora utländska kommunikationslinier tillkommit. Om denna plan för åstadkommande af ifrågavarande jernväg skulle vinna gillande, så torde vara skäl att räntegarantien bestämdes så hög, t. ex. 6 procent, att en procent deraf kunde anses utgöra amortering och banan med alla dess tillbehör efter en viss tid tillfalla Staten utan annan ersättning.

På de skäl jag här ofvan framställt, får jag därför föreslå, att Riksdagen måtte besluta, att å det bolag, som under en tid af två år kan varda bildadt för anläggande af en jernväg mellan Frövi och Falun, bevilja en räntegaranti af sex procent å det verkliga anläggningsskapitalet, dock icke öfverskridande det belopp, som af Kongl. Maj:t, efter i vederbörlig ordning föranstaltad granskning af anläggningsplanen, kan varda fastställt.

Under åberopande i öfrigt af de tillförene i ifrågavarande ämne till Riksdagen aflemnade handlingar och utredningar anhålles vördsamt om remiss till Stats-Utskottet.

Stockholm den 27 Januari 1868.

*Harald Ericsson.*

---