

skilda hafva redan tecknat betydliga belopp, och teckningarne för bidrag till banan fortgå ännu.

Som denna bana äfven för det allmänna har ett stort intresse, då den kommer att utgöra en vigtig föreningsväg emellan östra och vestra Sverige, så anser jag, att den från statens sida förtjenar all uppmuntran, hvarför jag får föreslå,

att Riksdagen täcktes ställa till Kongl. Maj:ts förfogande en summa af en million kronor för att, på de vilkor och förbehåll, som Riksdagen föreskrifver för lån till enskilda jernvägars anläggande, lemnas såsom lån åt det bolag, som bildats för att bygga en jernväg emellan Bolmens station å Vislanda—Bolmens jernväg och Halmstad.

Anhålles att få till Stats-Utskottet inlemna ritningar, kostnadsberäkningar, kartor samt öfriga handlingar.

Stockholm i Januari 1886.

I. Lyttkens.

N:o 113.

Af Herr C. M. Schenström: *Angående fastställande såsom vilkor vid förekommande frågor om Riksdagens bifall till vidare byggande af statsbanor, att väler dertill skola användas uteslutande af svensk tillverkning.*

Med synnerlig tillfredsställelse har jag inhemtat, hurusom Riksdagens Herrar Revisorer i deras berättelse öfver statsverkets förvaltning år 1883 uttalat följande beaktansvärda ord: »Särkildt i betrak-

tande af de tryckta konjunkturen, under hvilka den svenska jern-
tillverkningen sedan länge bedrifvits, hafva Revisorerna velat framhålla
önskvärdheten deraf, att beställningar af de för statens jernvägars
räkning erforderliga räler må göras hos svenska verkstäder till fram-
kallande af en rälsfabrikation inom vårt land, helst det torde kunna
ifrågasättas, huruvida icke svenska räler på grund af råvarans ypper-
liga beskaffenhet och deras deraf härledande hållbarhet i längden torde
komma att visa sig vara äfven från kostnadssynpunkt fördelaktigare
än de utländska; men Revisorerna foga dervid såsom vilkor: »om så-
dant kan ske utan nämnvärd ökad kostnad»; och genom detta förbehåll
förfaller, vid nuvarande förhållanden, den nationella tanken och detta
så vackert uttalade önskningsmål kommer ej ett enda steg framåt.
Då nu emellertid icke någon torde underkänna den stora och viktiga
betydelsen af Revisorernas mycket berättigade önskan, nemligen att
söka framkalla användning af uteslutande svenska räler vid stam-
banorna, eller med andra ord, inhemsk tillverkning af räler, hvilken
fabrikation måste erkännas vara högst naturlig för vårt land, blifver
frågan — för så vidt nemligen man verkligen *vill* närma sig detta mål —
huru skall en sådan industri här åstadkommas? Flera medel, värda
ganska stora uppostringar, kunna gifvetvis dertill utfinnas, men för min
ringa del hyser jag den öfvertygelse, att man icke har mer än en
enda riktigt verksam utväg, som, om än till *en början* kostsam, ofel-
bart skall framkalla både tillräcklig produktion och inom kort jemväl
prisnedsättning; och för ett sådant antagande finnas mycket talande
skäl, om man egnar uppmärksamhet åt trafikstyrelsens underdåniga
berättelse för år 1884, hvaraf, beträffande lokomotiv, framgår, att af
de 120 lokomotiv, som af staten blifvit från svenska verkstäder in-
köpta, de första under åren från och med 1861 stodo i pris högre än
de utländska, men så småningom vid stigande beställningar nedgick
kostnaden med flere tusen kronor emot priset för lokomotiv i utlandet,
med hvilka de i godhet mycket väl uthärdade jemförelse, ja, till och
med öfverträffade dem, hvilket äfven hade till följd, att från och med
1879 trafikstyrelsen *endast* inköpt svenska lokomotiv till det höga an-
talet af 57 stycken. Jag har dock hört berättas, med hvad trovär-
dighet lemnas derhän — ty det låter otroligt — att jernvägsbyggnads-
styrelsen öfver Trondhem skulle införskrifvit ett par lokomotiv, hvilka
likväl icke tyckas vara upptagna i trafikstyrelsens åberopade under-
dåniga berättelse. Ser man vidare på nyssberörda berättelse, skall man
finna, att *all* rörlig materiel under år 1884 blifvit inköpt inom landet,
men till en början måste äfven den *rörliga materielen* anskaffas utifrån,

intill dess våra egna verkstäder hunnit den utveckling, som med berömvärd omtanke framkallades af trafikstyrelsen, utan just så synnerligen nämnvärd uppoffring för statsverket vid *första* beställningen.

Man skall helt visst emot min uppfattning af denna fråga invända, att dermed komme att förenas betydliga förluster för statsverket. Det hvarken kan eller vill jag bestrida, ty så *måste* inträffa för ett så viktigt ändamål, dock allenast under de första åren; och jag anser att det är *pennningar värdt*, om man inom eget land kunde ställa i gång en så naturlig industri som den ifrågavarande, särdeles under dessa ytterst bekymmersamma tider för jernstillverkningen, hvarunder folket hotas att alldelas sakna arbete och slutligen tvingas att öfvergifva ett land, som icke vill offra något för arbetarens utkomst i hemlandet.

På grund af hvad jag sålunda haft äran framställa, tillåter jag mig vördsamt utbedja,

att Riksdagen behagade besluta, att vid förekommande frågor om bifall till vidare byggande af statsbanor det vilkor måtte dervid inrymmas, att räler dertill skola användas uteslutande af svensk tillverkning, samt att Stats-Utskottet, dit denna motion torde hänvisas, täcktes vid pröfning af sådana jernbaneanläggningar taga i beräkning den ökade kostnad, som, i händelse af denna motions gillande, kan deraf följa.

Slutligen anhåller jag, att hos Stats-Utskottet få aflemna vidare upplysningar i ärendet, så framt sådant för mig kunde finnas behöfligt.

Stockholm den 28 Januari 1886.

Oskar Schenström.
