

sigill försedd, eller ock af honom underskrifven och med två vittens underskrift bestyrkt.

Och lemnas Lag-Utskottet, till hvilket denna motion torde remitteras, full rätt att med bibehållande af motionens syfte i detta förslag göra de ändringar, som kunna prövas erforderliga.

Stockholm den 27 Januari 1886.

Nils Wallmark.

Häri instämmer:

J. E. Wikstèn.

N:o 124.

Af Herr **P. M. Larsson** i Löa: *Angående beviljande af ett extra anslag å fem millioner kronor till anslags- och låneunderstöd åt rälsfabriker.*

Förutom redan väckta motioner vid denna riksdag om stora låneunderstöd för enskilda jernvägsanläggningar, hvartill komma att åtgå betydande quantiteter materiel, förebådas jemväl en Kongl. proposition om utsträckning af norra stambanan från Ångermanelfven till Öfver-Luleå, omkring 50 mil. Att landets jernvägsbyggnader skola utföras med utländska kapital är väl en så sjelfklar sak, att det ej lönar mödan deremot göra den allra ringaste invändning. Man har af nödvändigheten måst göra en dygd. Deremot torde det knappast anses vara för tidigt ifrågasätta, att till en början åtminstone statens jernvägsbyggnader hädanefter borde uteslutande med svensk materiel utföras, emedan det helt säkert med någon omtänksamhet nu bör kunna försiggå.

Att i fortsättningen med från utlandet upplånade penningar köpa utländsk jernvägsmateriel måste utan tvifvel medföra en ganska betydande nationalförlust. Ty såsom det förut är ordnadt, ställer det sig i sjelfva verket så, att våra så kallade svenska jernvägar hufvudsakligen äro utländsk egendom, för hvars kapitalvärde Sverige påtagit sig en mer eller mindre förlustbringande räntegaranti.

Sedan vi nu i öfver 30 års tid praktiserat byggandet af jernvägar till en utsträckning af mellan 6 och 7 hundra mil borde erfarenheten långt för detta så väl i ekonomiskt som tekniskt hänseende hafva lärt oss taga vara på våra egna resurser och göra oss oberoende af den utländska materielen, men att tyvärr så icke är förhållandet är nogsamnt bekant. Visserligen hafva vi att glädja oss åt att svenska verkstäder numera nästan uteslutande kunna effektuera erforderligt behof af rullande materiel, såsom lokomotiv, passagerare- och godsvagnar m. m. Men med afseende åter på rälerna, som äro en så betydande faktor, ställer det sig helt annorlunda.

Vid 1884 års slut hade staten 231,2 mil jernvägar för en uppskattad kostnad af 233,049,277 kronor 6 öre. Efter beloppet af samtliga medel, som utgått från Stats- och Riksgäldskontoren, äro egentligen i dessa jernvägar inclusive materielen 245,500,000 kronor nedlagda. Intill samma tid hafva för statsbanorna anskaffats 317 stycken lokomotiv för en kostnad, som ingår i ofvannämnda belopp, med närmare 15 millioner kronor. Af dessa lokomotiv är dock öfver tredjedelen de senare åren fabricerade vid trenne svenska verkstäder, hvilka antagligen allt framgent kunna lemna hela landets behof af sådana maskiner, ej allenast mera solida utan kanske ock billigare än från utländska verkstäder.

Detta gäller som sagdt ej för rälerna. Till 1884 års slut voro för statens räkning anskaffade 5,518,835 sträckmeter räler, hvaraf endast 358,409 meter svenska räler och förmodligen endast experimentfabrikat. Resten af förbrukningen är från England, Tyskland och Frankrike intaget. I närvarande stund pågår underhandling om inköp från utlandet om 7,000 ton, cirka 165,000 centner, att, som det uppgifvits, användas till utbyte mot å statsbanorna förslitna räler. För 1884 föreligger en statistisk uppgift, med afseende på inköpen, att de viktigaste föremålen af rörlig materiel och effekter för inventarie- och materialförråden, äro fördelade på in- och utlandet så, att 21 svenska verkstäder lemnat för ett värde af 476,487 kronor 47 öre och åtskilliga firmor för 782,498 kronor 63 öre utländsk materiel. I denna senare import ingår ej något lokomotiv eller någon jernvägsvagn, men deremot 7,103,316 kilogram stålräler samt 64,225 stycken skarvfjern för ett

värde af 656,384 kronor 91 öre, representerande alltså större delen af det för året i fråga af trafikstyrelsen till utlandet utgifna beloppet. Jernvägsbyggnadsstyrelsen har i den delen sitt särskilda kapitel. Men från svenska verkstäder synes ej en enda rälskena det året, eller kanske på flera år, vara levererad, hvilket torde bevisa, att denna fabrikation näppeligen förmår att utan särskild uppmuntran kämpa sig igenom mötande svårigheter.

Huru det understundom förhåller sig med uppköpen af de utländska rälerna må jag dessutom i den delen hänvisa till berättelsen, sidorna 135 och 136, öfver statsrevisionen under sistlidna år.

När utan särskild framställning till Riksdagen verkstäder för rullande materiel kunnat komma till stånd utan annat understöd än möjligen låneförsträckning ur manufakturförslagsfonden, så torde någon fråga: Hvarför har ej jemväl den enskilda företagsamheten redan gått i författning om att uppföra fullständiga verkstäder för rälstillverkning? Svaret derpå är lätt att tänka sig.

För det första erfordras till en sådan verkstad, som i en enda byggnadskomplex af särdeles stora dimensioner också i detalj måste vara planmessigt utförd, flera masugnar och gasrostugnar tillhörande maskinerier, samt spelledningar, stålverk med sina mycket starka, dyrbara maskinerier och konverter, så att tackjernet från masugnarne i flytande tillstånd kan beredas till stålgötar, hvilka lagom afsvalnade med ens införas i valsverket för att utan särskild bränsleåtgång utvalsas till räler, de der i sin tur rättas och kupas, att färdiga uppläggas i beredskap för afsändning till användningsorten. Utom dessa byggnader med valsverk för olika dimensioner af räler och andra stål-sorter till sina olikartade ändamål erfordras för upplag af kol m. m. stora förrådshus samt gjuteri och en mindre mekanisk verkstad.

Dertill komma grufvebyggnader vid egna grufvor, som, om de ej förut egas, måste inköpas delvis eller i sin helhet för att derutur erhålla lämpliga beskicksningsmalmer till olika ändamål i jern- och stålindustrien.

Kostnaden för ett sådant verk uppgår till 6, 8 och 10 millioner kronor, om nemligen deri jemte öfrig jernförädling en rälsfabrikation, som vill täfla med utlandet, skall kunna igångsättas, och af samma orsak som staten ej utan lån kan bygga sina jernvägar är det enskilda bolaget nära nog vanmäktigt att här i landet utföra en så omfattande och dyrbar anläggning.

Det samma vore ock förhållandet med våra enskilda jernvägsbolag, hvilka jemte stora ortintressen, till tjenst för ekonomiskt bistånd, hafva att i regel påräkna lån af staten till halfva sin jernvägsbyggnad

och någon gång anslag på hela eller halfva millioner kronor utan återbetalningsskyldighet. I fråga om rälsfabrikationen bortfaller ortintresset, men det rent fosterländska intresset borde i fråga om så viktiga fabriksnärningar ändå kvarstå.

I andra land, exempelvis Preussen, har staten i samma afseende som detta redan i god tid trädt emellan med stora pekuniära understöd både för resor åt ingenjörer i främmande länder och för uppförande af verkstäder, rustade att snart derefter icke allenast tillgodose sitt eget lands behof af jernvägsmateriel utan ock exportera stora qvantiteter deraf; så borde ock den svenska staten, som med dessa stora årliga låneunderstöd till enskilda företag tolererar ett ganska betänkligt jernvägsbyggnadsraseri, tänka på nödvändigheten af att uti ifrågavarande afseende snarast möjligt verksamt ingripa.

När nu för artighetens skull de svenska bolagen, som stå utan tidsenliga verkstäder för en ekonomisk rälsfabrikation, erbjudas att samtidigt med utländska firmor inlemna anbud på leverans af räler och ej hafva att påräkna *årliga* beställningar, så ligger det ju i sakens natur, att de utsättas för ruinerande äfventyrligheter af en så dyrbar anläggning, om nemligen de enskilda resurserna skulle sträcka sig så långt, samt måste begära ett högre pris, än om de hade att påräkna årliga beställningar på räler. Företaget kan såsom affär också hafva sina vanskligheter med sig på grund deraf, att tillverkningspriset för svenska stålräler ej kan fixeras på grund af stadgad praktisk erfarenhet. Detta utgör det andra och lika afgörande svaret på, hvarför icke svenska verkstadsegare vågat sig in på tillverkningen i fråga. Hvad som vidare är särdeles viktigt, är platsen för en dylik verkstad. Den skall vara anlagd i orter, der riklig tillgång på dugliga bessemermalm samt beqväma kommunikationer för koltransporten finnas.

Hvad som emellertid här i landet underlättnar bekymret att få denna sak snarligen ordnad är den omständigheten, att på lägliga platser under de senare tiderna redan ganska storartade bessemerverk uppförts. Exempelvis det Motala verkstads-bolag tillhöriga Bångbro jernverk i Örebro län och det Falu bergslag tillhöriga Domnarfvet i Stora Kopparbergs län. Dessa verk, som ligga beqvämt till i mellersta Sveriges bergslagers grufdistrikt och förfoga öfver ganska betydliga tillgångar af egna malmer, skulle sannolikt på temligen kort tid kunna med respektive egares begifvande kunna för en jämförelsevis måttlig kostnad utvidgas med rälsvalsverk m. m.

Med bortseende från den omständigheten, att rälerna kunna köpas billigare i utlandet, borde åtminstone eventuellt beslut kunna fattas

om att statens behof deraf skulle tillverkas inom landet och priset i kontrakt för längre tid ställas vissa procent högre än det normala årspriset för utländska räler. Detta under de första åren medan fabrikationen befunne sig i sitt utvecklingsskede. För att ändå icke skapa ett monopol för ett särskildt bolag synes mig lämpligt att från början understödja tvenne verkstäder, hvilka, delande beställningarne, komme att, så långt nyttigt och billigt vore, konkurrera med hvarandra.

Är det ett statsändamål att befordra inhemsk industri, så vore redan ur sådan synpunkt ingalunda anslags- och låneunderstöd till tvenne svenska verkstäder bortkastade penningar. Men den största deraf föranledda förtjensten vore utan tvifvel den, att rälsfabrikationen komme till stånd ju förr dess hellre, hvilket jag vågar påstå är ett så viktigt framsteg i nationalekonomiskt afseende, att Regering och Riksdag ej gerna kan försumma att egna frågan en utredande pröfning.

På grund af hvad jag sålunda haft äran anföra dristar jag föreslå,

att Riksdagen måtte besluta att ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af högst 5,000,000 kronor, att — efter förutgången pröfning af de framställningar som komma att ingå för anslags- och låneunderstöd till fullbordande af fullt tidsenliga verkstäder för rälsfabrikationens bedrifvande inom landet — utgå, dels i form af förskotts- eller förlags- och byggnads-lån mot billig ränta och amortering samt dels som anslag utan återbetalningsskyldighet för betäckande af experimentela kostnader; lemnande jag Utskottet frihet att efter sig företeende omständigheter vid frågans behandling föreskrifva de lämpligare eller noggrannare vilkor, som för beviljande af ifrågavarande understöd kunna anses erforderliga, blott ändamålet med min framställning på ett eller annat sätt kan vinnas.

Stockholm den 28 Januari 1886.

P. M. Larsson.