

N:o 39.

Af Grefve Sparre, Erik: Om öfverlemnande af de återstående stambanornas byggande åt ett på uppgifna grunder bildadt bolag.

Vid sammanträden af åtskillige ledamöter af Riksdagens begge Kamrar äfvensom åtskillige industriens idkare och vänner, har fråga förevarit om sättet att sammanföra och till ett önskadtt slut bringa de anspråk och förslag om jernvägars anläggning, som man af åtskilliga tidens tecken förutsåg skola under denna riksdag förekomma, och hvilka frågor, en Achilles-häl för hvarje Representation, man förutsåg sig icke kunna, såsom under några riksdagar skett, bemöta med ett blekladtt "non possumus". Detta enkla afslag på alla jernvägsförslag utan undantag, om det också icke kunde betraktas såsom en bland de bidragande orsakerna till den allmänna förlägenheten genom det alltför hastiga afbrottet i de alltför hastigt började storartade jernvägsanläggningarne, har ansetts åtminstone skola medverka till att bibehålla denna förlägenhet. En nödig omtanke om industrien nödgär således Representationen att söka undanrödja de hinder för dess tidsenligare utveckling, som möjligen må förefinnas i bristen på kommunikationer. Nationens förmåga i detta afseende begränsar likväl omfattningen af hvarje förslag i denna syftning. Den redan ganska betydliga skuld, hvari vi häfta till utlandet, inverkar menligt på vår finansiella ställning. Någon vidare upplåning derstädes bör således icke ifrågasättas. I den öfvertygelse tillika, att jernvägars fortfarande byggande af Staten genom dess egen försorg hvarken är möjlig eller tillrådlig, har man varit betänkt på en annan utväg dertill, och det förslag i detta afseende, som, enligt mig vid dessa sammanträden lemnadt uppdrag, nu underställes Riksdagens pröfning, gående derpå ut att genom ett bolags försorg, efter af Regeringen godkända planer och kostnadsförslag, anlägga jernvägar, antingen med räntegaranti af Staten, eller med rätt för bolaget att af Staten i liqvud för banorna uppbära statsobligationer till belopp som begränsade anläggningen, torde utgöra ett bidrag till lösandet af denna för samhället viktiga fråga. Då jag med densamma

länge och oafbrutet sysselsatt mig, torde det tillåtas mig, att jemte framläggandet af detta förslag uttala mina egna åsigtter i ämnet.

Det i Sverige hittills följda systemet att genom Statens egen försorg anlägga stambanor var, då det antogs, en af nödvändigheten framtvingad utväg, för att få jernvägar till stånd. Alldeles oerfaren i dessa slags arbeten hade man, i fråga om Köping—Hult-vägen, försökt, att med tillhjelp af främmande kapitaler och entreprenörer åstadkomma jernvägar, men den erfarenhet man genom detta försök vann af utländska entreprenörers sätt att behandla dessa företag, blef en allvarsam varning mot vidare beträdande af denna bana. Det var således med fullt skäl som Regeringen, misströstande om möjligheten att annorledes erhålla detta, med afseende å tidens anspråk oundgängliga kommunikationsmedel, föreslog deras anläggande på Statens bekostnad. Vid framställande af detta förslag angaf Regeringen, huru den tänkte sig jernvägarne dragna genom de olika delarne af landet, på det sätt att välgerningarne deraf skulle någorlunda billigt fördelas, antagande derjemte, hurusom medelst lämpligt anlagda bibanor genom orternas försorg fördelarne kunde spridas jemväl till de trakter, som ej berördes af stambanorna. Men redan vid första pröfningen af det framlagda stambane-nätet tvekade Representationen att godkänna detsamma i sin helhet till utförande af Staten, och man inskränkte sig till att besluta en linie från hufvudstaden till Göteborg med utgrening till Skåne, hvartill sedermera lagts en gren till brödrariket, en från hufvudstaden till Upsala och en från Katrineholm till Norrköping. De betydliga kostnader, hvartill dessa anläggningar uppgått, vådan för Staten af att för anskaffande af medel dertill periodiskt uppträda såsom lånesökande på den utländska marknaden, och tvekan om lämpligheten för Staten att fortfara med ett industrielt byggnadsföretag, som börjar antaga alltför väldiga dimensioner, har ökat denna tvekan, och med undantag af den alltför långsamt framskridande fortsättningen af den Nordvestra stambanan hafva sedan några år jernvägsbyggnaderna upphört, sedan jemväl den erfarenhet, som vunnits angående de bestämda vilkoren för understöd till bibanor, afskräckt från anlåtande af denna utväg. Jag har sjelf deraf någon erfarenhet och min öfvertygelse är, att den som försökt dermed icke gör om vägstycket. Emellertid kunna, såsom nämnt är, jernvägsbyggnaderna sägas vara afstagnade.

Låtom oss kasta en blick på förhållandena dervid.

I de af stambanorna genomskurna provinserna hafva efter hand bibanor med låneunderstöd af Staten kommit till stånd och åtskilliga delar af landet hafva sålunda redan fått sitt angelägnaste behof af dessa kommunikationsmedel temligen tillfredsstäldt. Men andra sakna dem helt och hållet och hafva derigenom i den täflan, som, i fråga om industri, är dagens lösen, på ett betänkligt och för landet ganska kännbart sätt stadnat efter. Bland dessa torde i första rummet böra nämnas dels Östergötland, dels de norr och vester om hufvudstaden belägna provinser, dels hela den sydöstra delen af riket, eller Calmar, Kronobergs och Blekinge län, som på en

sträcka af 24 mil i längd samt 10 till 12 mil i bredd komma att sakna kommunikationsmedel, dels slutligen den sydvestra delen mellan Jönköping och Göteborg, å ena, samt Skåne, å andra sidan, eller en väsendtlig del af Jönköpings, större delen af Kronobergs, södra delen af Elfsborgs och Hallands län, som på ett område af omkring 14 mil i fyrkant också längtar efter utfartsvägar för sina produkter. Bland dessa provinser har den förstnämnda genom sin folkmängd och naturliga rikedom, de norr och vester om hufvudstaden belägna provinser, såsom utgörande det utan jemförelse förnämsta området för landets viktigaste industri, jernverksrörelsen, och tillhörande hufvudstadens naturliga handelsområde, icke allenast förtjent att vara, men också i sjelfva verket, innan stambanesystemet antogs, utgjort föremålet för planer till jernvägsanläggningar, samt på grund häraf vid uppgörandet af stambanesystemet också intagits deri. De öfriga, om också dervid förbisedda, torde likväl, till följd af sin betydenhet och folkrikhet icke kunna rättvisligen uteslutas från all delaktighet i de förmåner, som ett ordnad kommunikationssystem erbjuder jordbruket och näringarne, om man icke ville till förmån för de med de nya kommunikationerna gynnade provinserna, döma all industri i de förra till undergång.

Det låg i sakens natur att vid stambanesystemets godkännande af Representationen de delar af landet, som voro talrikast representerade, gjorde sina intressen gällande i fråga om hvilka delar af systemet först skulle genomföras, och sålunda stå af alla de provinser, i hvilka anläggning af jernvägar först ifrågasattes, de här ofvannämnda ensamt lottlösa, då jag icke räknar den lilla jernvägsstump, som utan synnerlig nytta för landet anlades till Upsala eller den korta vägen från Katrineholm till Norrköping, eller den ännu kortare till Wexiö. Följden häraf har varit, att Östergötland tillbakahållits i sin utveckling, att hufvudstaden och de till dess handelsområde hörande provinser, jernindustriens egentliga hemland, och således framför alla i oundgängligt behof af jernvägar, icke blott stadnat i sin utveckling, men gått tillbaka på ett sätt som hos fosterlandsvännen måste uppväcka det allvarligaste bekymmer för hufvudstadens och dessa orters närmaste framtid; samt att de öfriga, dignande under bördan af en i saknad af näringslif hastigt tillväxande fattigvård, modlösa sända dem af sina kraftfullaste söner, som dertill kunna bereda sig tillgång, till en annan verldsdel att söka ett bröd, som fosterlandet ej kan bereda dem.

Denna stagnation i dessa provinserns industriela lif, en oundviklig följd af bristen på kommunikationer, påkallar uppmärksamheten på möjligheten af denna brists afhjelpande.

Hvad först angår jernstillverkningen, så inser numera en hvar, att det husbehofssmide, som kan sägas utgöra karakteren af den Svenska jernstillverkningen, icke kan uthärda konkurrensen med utlandets ofantliga fabriker. Men förändringen till en tidsenlig fabriksstillverkning förutsätter oeftergifligen jernvägar, som sammanbinda koldistrikten med grufvorna och fallen samt för produkterna bereda en väg till

öppna hamnar för att utan afbrott föra dem i marknaden. Under medgifvande häraf och med afseende på det högst betänkliga tillstånd, hvori de provinser, som företrädesvis idka denna Sveriges förnämsta industrigren, i saknad af kommunikationer, befinna sig, måste man erkänna, att detta oeftergifliga behof icke vidare *kan* förbises. Jernvägarne äro, det har ofta blifvit sagdt, de stora ådror, som kringföra blodet i samhällskroppen, och der de stadna, vid Köping, just ingången i det gamla Jernbärrarland, eller vid hufvudstaden, der upphör blodomloppet. Enahanda är förhållandet med de öfriga orter, som sakna jernvägar, af hvilka Calmar län, Småland och Blekinge nu förete de förskräckligaste följderna af en missväxt, hvars hårda verkningar icke i någon mån mildras af en befintlig industri. Det är likväl just dessa delar af landet, af hvilka de förstnämnda angränsa hufvudstaden och lika med Östergötland och de öfriga ostliga provinserna äro utsatta för första choquen vid ett befaradt anfall öster ifrån, som borde företrädesvis hållas vid lif för att icke angripas af en kräfte, som kunde hos politikens kirurger väcka tanken på amputering.

Men vaktom oss för att lemna ytterligare bidrag till det nationalhat, som framkallats, medgifvorn det, af lidna oförrätter, hvilka åter i viss mån påskyndats af vår egen svaghet förenad med öfvermod, för att med öppen blick för hvad vi hafva kvar och medlen för dess upphjelpande tillse, huru vårt land må kunna räddas från den finansiella undergång, hvaraf det hotas. Vi hafva vid anläggandet af våra jernvägar hittills uteslutande afsett handeln, mest den utländska och företrädesvis den med Vestern, af hvars öfverflöd och lyx vi på detta sätt öfversvämmats, under det vårt jern, som fordom tyngde på dess marknad, numera derifrån utestänges, och vid tillverkningen hvaraf i allt fall de hittills anlagda jernvägarne föga gagnat. Vi hafva slutit handelstraktater med aflägsna länder, med hvilka efter naturens ordning svårighet förefinnes att komma i större handelsgemenskap och hvars utbildade smak och konstfärdighet skall med tillhjälp af traktaten underlätta importen till oss af deras industrialster, utan att väsendtligen befordra exporten dit af våra. Vi hafva till och med, enligt throntalet, nys afslutat traktat med Japan; men vi sakna all lifligare handelsgemenskap med det stora land, som, gränsande till oss, borde kunna blifva en betydelsefull afnämare af våra fabrikater och i första rummet af vårt jern, om detta, i täflan med Englands och Belgiens, gynadt af grannskapet och dess bättre beskaffenhet, blott kunde, tillverkad fabriksmässigt, hvilket endast är möjligt genom planmässigt anlagda bergslagsbanor samt banor till utskeppningsort, afyttras till ett med dessa länders någorlunda jemförligt pris.

Vestern var, under civilisationens föregående utvecklingsarbete i Europa, och förblef intill sednare tider afsättningsorten för vårt jern, denna vara, efter åtgången hvaraf man mäter civilisationens ståndpunkt i ett land. Men Vestern, som skyndade att med stormsteg sjelf bedriva tillverkningen af detta, må uttrycket tillgifvas mig, medel för den materiella utvecklingen, utdref småningom det Svenska

jernet icke blott från sin marknad, men slutligen äfven från vår egen. Så har nästan allt jern för Sveriges egna jernvägar hemtats derifrån, och det är således icke mera de fulländade jernvarorna, men jernet på första steget af dess förädling, till exempel jernvägsskenor, plåt m. m., som vi importera. Sökande vidare afsättning för sina tillverkningar, hafva dessa länder vidare förbi oss framträngt åt öster till Ryssland, detta land hvars mission synes vara att till österlandet tillbakaföra civilisationens välgärningar, och som nu, ehuru till en del af sitt stora område sjelf stadt på dess lägre trappsteg, med synnerlig ifver påskyndar dess utveckling, och såmedelst för handeln öppnar en ny verld genom de jernvägar det framskjuter, så väl Vestern till mötes vid Hangö udde och Baltishport, som i öster ända mot Asien. Skyndom att följa dessa exempel genom att möta med jernvägar, som från Östersjön leda inåt vårt land och främst till bruksdistrikten, hvilka, dem förutom, äro dömda till döden.

Det system, som hos oss genomfört den nyare tidens åsigter i fråga om handelsfrihet, har, uttalom det på samma gång vi medgifva denna förtjenst, nog hänsynslöst följt *laissez-aller*-politikens grundsatser, i det den hvarken tänkt på någon uppmuntran åt den inhemska industrien i den konkurrens, som är grundprincipen i denna politik, eller ens att medelbart genom ändamålsenligt anlagda jernvägar möjliggöra näringarnes fortlefvande. Oafsedt tillverkningspriset, som i utlandet nedbringats genom ändamålsenliga anordningar, kunna varor derifrån lättare bringas i vår egen marknad än från flera orter inom landet, och industrien kan således icke bestå i dessa vanlottade orter. Hvad särskildt angår jern tillverkningen och saknaden af understöd för densamma, må erinras, att det storartade företag, våra jernvägsanläggningar innefatta, som kunde hafva lyftat vår jernindustri och framkallat verkstäder, som motsvarat vår ministers i Petersburg förväntan på anbud från Sverige å Rysk jernvägsmateriel, icke kan sägas hafva i någon väsendtlig mån bidragit till detta mål, men deremot lemnat efter sig skaror af arbetslösa, som inlockades på en för dem snart tillstängd väg; och en hop ingenjörer, som nu, likasom arbetarne sjelfve, exporteras och tillgodoföra främmande länder de insigter, de på landets bekostnad inhemtad. De smulor af tillverkning för jernvägarnes behof, som kommit Svenska jernfabrikanter till del, hafva också till följd af detta hastiga afstادنande i jernvägsbyggnaderna försvunnit, och den stockning i allmänhet, som deraf uppkommit, har i ett så litet land som Sverige känts icke blott af industrien i sin helhet men ännu mer af jordbruket, hvars alster under en sådan förlägenhet hafva mindre afsättning, och som förty är ytterst känsligt för sådana stockningar.

Detta omförmälände om brist på uppmuntran för den Svenska industrien vid handhafvandet af våra stambanebyggnader, likasom om de tunga verkningarne af sättet för detta handhafvande, hvartill jag ber att i det följande få återkomma, har icke skett i ändamål att utkasta förebräelser åt Jernvägsstyrelsen, för hvars

förfaringssätt jag då vill angifva en förklaringsgrund. Ehuru jag sjelf såsom dirigent af en bibanc-anläggning tagit alla de för densamma erforderliga lokomotiv och lastvagnar, icke allenast inom landet men inom det län jag tillhörde, och haft den tillfredsställelsen, att Statens trafikstyrelse sedermera följt detta förödöme, hvilket bör bevisa, att jag ej misstagit mig, är jag långt ifrån att blunda för de svårigheter, som kunna hafva mött dessa embetsmän att bryta banan, för att uppmuntra vår jernförädling. Jag nämner det blott för att bevisa, att det torde blifva lättare att underhjelpa vår egen industri, om jernvägarne utföras genom enskilde, än af Staten sjelf.

Men det är icke blott denna betänklighet, jag hyser mot fortsättandet af jernvägarne byggande af Staten sjelf, sådant detta hittills skett, och, jag befarar det af åtskilliga tidens tecken, kunde komma att fortgå eller i ännu större skala åter upptagas. Jag utbeder mig därför att få betrakta saken jemväl från en annan synpunkt.

Det lär icke kunna förnekas, att en bland de väsendtligaste orsakerna, hvarför Svenska Statens jernvägsobligationer icke kunnat bibehålla det höga pris, som desamma åren 1858—1860 betingade, legat deri, att Staten tid efter annan upptagit flera mindre lån i stället att på en gång negociera hela den för jernvägsbyggnaderna erforderliga summan. Hade denna sedvare utväg begagnats, så hade säkerligen derigenom besparats millioner. Orsakerna, hvarför så ej skett, torde åter få sökas i den omständigheten, att Representationen aldrig vågat pröfva det stora företaget i sin helhet, utan vid hvarje riksdag endast anvisat medel för den närmast tillstundande statsregleringsperioden och sålunda lemnat öppet åt representanterna vid en kommande riksdag att agitera nya riktningar för de redan undersökta linierna. Så länge riksdag inträffade hvar tredje år, måste dock Representationen besluta sig att åtminstone för tre år i sänder lemna medel till byggnadernas fortsättande; och vyerna måste, under sådana förhållanden, tagas betydligt större, än sedan de årliga riksdagarne inträdt, då Representationen anser sig icke kunna eller böra besluta för längre tid än det nästföljande året. Men om äfven Riksdagen ansåge sig böra fatta beslut om Statens jernvägsbyggnaders fortsättande för längre tid än ett år, kunde dock derigenom icke någon visshet vinnas, att en kommande Riksdag ansåge sig deraf bunden eller förhindrad att taga saken ånyo under öfvervägande och möjligen upprifva det en gång fattade beslutet. Man har i det hänseendet talande exempel, såsom vid behandlingen af frågan om Södra stambanans riktning, der den en gång beslutade Laga-linien öfvergafs, liksom vid 1867 års riksdag försöket att häfva föregående riksdagsbeslut om Nordvestra stambanans riktning hade goda utsigter att lyckas.

Olägenheterna af denna osäkerhet i afseende på omfånget af jernvägsarbetenas bedrivande under en längre tid hafva varit många och stora. Då anslagen

sällan beviljats förr, än penningarne varit alldeles oundgängligen behöfliga, hafva svårigheterna att mot någorlunda drägliga vilkor dem anskaffa derigenom betydliga ökats. Likaså har Jernvägsbyggnadsstyrelsen, under osäkerheten om och i hvad mån de framställda förslagen blefve autagna, icke kunnat i tillräckligt god tid på förhand göra beställningar hvarken af erforderliga byggnadseffekter eller af den rörliga materielén; och till följd af den korta tiden för beställningarnes effektuerande samt ojämnheten i afseende på behöfvet, hafva våra inhemske industriidkare icke kunnat anlägga erforderliga verkstäder för materieléns tillverkning eller inlåta sig i någon egentlig täffan med utländingen om de erforderliga beställningarnes utförande.

Den modlöshet hos industriidkaren, som måste uppstå, då han ständigt finner de utländska tillverkningarne erhålla företräde framför de inhemska, har i afseende på våra jernfabrikanter varit destomera naturlig, som Staten under första åren af jernvägsbyggnadernas bedrifvande aldrig ens ifrågasatte att genom beställningar uppmuntra den inhemska tillverkningen, och äfven under sednare åren, då visserligen någon del af den rörliga materielén tillverkats inom landet, har dock större delen tagits utifrån, hvarförutan nästan all till jernvägsbyggnaderna begagnad rails varit utländsk. Detta förhållande må visserligen till en del vara berättigadt från frihandlarens synpunkt; men följden har varit, att några större anläggningar för tillverkning af jernvägsmateriel inom landet icke kunnat komma till stånd.

Af Stats-Utskottets vid 1866 års riksdag afgifna utlåtande N:o 67, i anledning af väckta motioner om åstadkommande och användande af Svensk jernvägsmateriel, finner man, bland annat, att under tiden från 1855 års början till 1866, hade för materielén å Statens jernbanor, hvilka intill 1865 års slut kostat 74,744,000 R:dr, ur landet utgått ej mindre än 17,268,000 R:dr eller nära $\frac{1}{4}$ -del af hela byggnadskostnaden. Denna del af kostnaden hade följaktligen kunnat stadna inom riket, i fall man i rätt tid hade hyllat sig om den inhemska industrien. Men ännu mera, om så hade skett, äfven med någon uppoffring från Statens sida, så hade säkerligen nu i Sverige blomstrat en jernindustri, mäktig icke blott att förse våra egna behof af jernvägsmateriel, utan ock att deraf exportera till andra länder.

Ser man tillbaka på de förflutna årens verksamhet i fråga om jernvägsbyggnader, så finner man, att sedan år 1855, då arbetena å Statens jernvägsbyggnader påbörjades, intill 1867 års slut, eller under en tidrymd af 13 år, 100,7 mil jernväg blifvit fullbordade och för trafiken upplätta. Under dessa 13 år äro således medeltal årligen 7,75 mil stambanor utförda. Då hela kostnaden härför enligt Trafikstyrelsens nyligen utgifna underdåniga berättelse uppgår till 82,201,000 R:dr, hade följaktligen under hvarje af dessa 13 år i medeltal användts 6,323,153 R:dr för Statens jernvägsbyggnader, oberäknadt hvad som åtgått dels för påbörjande af sammanbindningsbanan genom Stockholm och vägen mellan Christinehamn och Arvika, dels för de enskilda jernvägarne. Tagas dessa sednare med i beräkningen, så hafva

årligen från 1855 till 1866 års slut omkring 12 mil jernbanor utförts, deraf under tiden från och med 1855 till 1862 års slut omkring 9,75 mil samt från 1863 till och med 1867 14 mil per medium blifvit hvarje år för trafik upplåtna.

“Fördelas“, säger Trafikstyrelsen vidare, “hela det anslagna byggnadskapitalet för de nu i ett sammanhang trafikerade Norra, Vestra, Östra och Södra stambanorna samt linien Laxå—Christinehamn och Nordvestra stambanan eller R:mt R:dr 78,326,000, på antalet banmil, 96,9 uppkommer ett medeltal af anslagsbelopp för hvarje sådan mil af R:mt R:dr 808,317: 85.

“Af trafikmedlen hade intill 1867 års slut vid sistnämnda stambanor nedlagts å nya byggnader och anläggningar, fullbordade	R:dr 859,294: 64.
“under arbete varande	835,979: 95.
“samt å ny materiel, dels rörlig, dels fast, samt andra inventarier	3,372,841: 68.

tillsammans R:mt R:dr 5,068,116: 27.

“Summan af detta belopp och anslagsbeloppet utvisar hela det å såväl äldre som nyare byggnader och anläggningar samt materiel vid samma stambanor nedlagda kapital, eller det totala byggnadskapitalet, hvilket sålunda vid 1867 års slut utgjorde 83,394,116 R:dr 27 öre och fördeladt per banmil R:mt R:dr 860,620: 39,“ hvartill kunde läggas 1½ års ränta per banmil, innan banan till trafik upplåtes.

Den minskning i jernvägsbyggnadsverksamheten, som synnerligast från och med 1867 inträdt, har, på sätt jag redan nämnt, uppväckt mycken oro inom den del af landet, som ännu är i saknad af dessa för vår tid och våra förhållanden så oundgängliga kommunikationsmedel. Folket har kommit till klar insigt om vigten och nödvändigheten att ofördröjligen komma i besittning af de fördelar jernvägarne medföra och ett recidiv af den gamla jernvägsfebern är ovilkorligen att befara, om man icke ofördröjligen använder den enda medicin, som kan stilla denna feber, nemligen ett beslut om en i förhållande till våra tillgångar ökad verksamhet i afseende på jernvägars anläggande, men en verksamhet, som, på förhand bestämd och till sitt omfång begränsad, innebär en uppmuntran för industrien till successiv men ej brådstörtad utveckling.

Men huru kunna åstadkomma denna ökade verksamhet, då Statens finansiella ställning onekligen är sådan, att den icke torde kunna för nya jernvägsbyggnader afse mera, än den afkastning, som kan erhållas af de redan fullbordade banorna, samt icke torde för närvarande kunna derutöfver anvisa medel till annuiteter för nya jernvägslån.

Enligt mitt förmenande kan målet endast på en väg vinnas, nemligen genom en stark och patriotisk sammanslutning af män med kapitalstyrka, som äro lifvade för jernvägsbyggnadernas fortsatta bedrivande. Staten har hittills föregått med exemplet af stor verksamhet på detta område. Det må nu vara en pligt för de enskilde samhällsmedlemmar, som nitälska för jernvägsnätets utsträckning, att för sådant ändamål, under Statens skydd, bilda

bilda en association, som åtager sig att rastlöst och verksamt ingripa i det stora verkets vidare utveckling och fullkommande.

Om man antager, att kostnaderna för jernvägsmaterielen utgör omkring 25 % af hela anläggningskostnaden, skulle man kunna beräkna, att våra större jernindustriidkare, om de finge säkerhet derom, att jernvägsmaterielen toges inom landet, jemväl skulle bidraga till teckningen af de erforderliga medlen för de mest angelägna vägarna utan behof af utländskt kapital, enär vidare utländskt skuldsättning bör undvikas.

Den erfarenhet, som i sednare tider vunnits angående kapitalbildningen i vårt land genom successiv försäljning af obligationer, ger också anledning att antaga, att obligationer till ett belopp af 7 å 8 millioner årligen kunna utsläppas, ehvad det sker af Staten sjelf eller under Statens garanti.

Det torde vara allmänt känt, att Staten till ränta och amortissement för de hittills upptagna jernväglånen iklädt sig en årlig utgift under ett visst antal år. Dessa annuiteter uppgå, enligt Stats-Utskottets vid 1867 års riksdag uppgift i Memorialet N:o 26 (sid. 6),

för 1858 års lån till	5 $\frac{1}{6}$ %	under loppet af 40 år	
” 1860 ” ” ”	5 $\frac{1}{2}$ %	” ” ”	38 ”
” 1864 ” ” ”	5 $\frac{1}{2}$ %	” ” ”	54 ”
” 1866 ” ” ”	5 $\frac{3}{4}$ %	” ” ”	65 ”

och torde för 1868 års lån uppgå till enahanda belopp som för 1866 års lån.

Härvid bör dock ej förbises, att Staten vid alla dessa låns upptagande fått vidkännas större och mindre kapitalrabatter, så att den ränta, som för dessa lån får erläggas, uppgår:

för 1858 års lån till omkring	5 $\frac{1}{4}$ %	(5,2100)
” 1860 ” ” ”	5 %	(5,0022)
” 1864 ” ” ”	5 $\frac{1}{3}$ %	(5,3487)
” 1866 ” ” ”	5 $\frac{2}{3}$ %	(5,5902)

och torde för 1868 års lån kunna antagas till fullt 6 %.

Staten blir således icke skuldfri egare af de för dessa lån anlagda jernvägar förr, än 40 å 65 år förflutit från lånens upptagning, d. v. s. för 1868 års lån icke förr än omkring år 1933.

Summan af de annuiteter, Svenska Staten för närvarande hvarje år utbetalar för den fonderade skulden, hvilken i kapital bestiger sig till något mera än 100 millioner R:dr Riksmünt, deruti inbegripen skulden för utlåningen till enskilda jernvägar, uppgår till omkring 5,780,000 R:dr, eller något mera än 5 $\frac{3}{4}$ % i skuldebelpet.

Om man nu antoge, att Staten, i stället att sjelf fortsätta med byggandet af nya jernvägar, antingen tillförsäkrade ett bolag, som ville åtaga sig jernvägs-

byggnadernas fortsättande, en årlig inkomst under 40 år af högst 6 % å anläggningsskapitalet, mot det att bolaget efter 40 års förlopp till Staten afstode banorna, med allt hvad dertill hörer i fullt brukbart skick, eller ock att Staten, så snart banorna vore färdigbyggda, inlöste dem emot statsobligationer till det i kostnadsförslaget upptagna belopp, så kunde derigenom många fördelar vinnas. Bland dessa torde här i korthet kunna antydvas:

1:o att Staten icke vidare behöfde ett särskildt embetsverk för banornas byggande, hvars indragning jag måste föreslå, helst vi, det förutan, redan ega en Styrelse för Statens allmänna arbeten, och jag ej förstär ändamålet med eller betydelsen af tvänne sådana institutioner, ännu mindre erkänner riktigheten af ett industriidkande embetsverk, och jernvägsanläggningar äro likväl industriela företag;

2:o att byggnadskostnaden säkerligen blefve billigare, än då Staten sjelf skall låta ombesörja byggandet;

3:o att banorna blefvo förr färdiga och kunde inbringa större inkomst åt Statens redan färdiga stambanor, än om jernvägsbyggnaderna skola, såsom på sednare tider, bedrifvas med ett ringa årligt kapital;

4:o att Staten vid garantiens beviljande kunde fästa det vilkor, att endast inhemsk materiel finge å banorna användas;

5:o att den nu rådande arbetslösheten hos den arbetande klassen blefve till en del afhjelpat, så att minskning i fattigvård och fångvårdskostnad vore att emotse o. s. v.

Det torde icke innefatta någon öfverdrift, om man antager, att Staten under den närmaste framtiden är i tillfälle att för jernvägsbyggnaderna använda ett belopp, motsvarande nettoafkastningen af de redan färdiga jernvägsbyggnaderna, hvilka år 1867 lemnade eu nettoinkomst af 2,970 % af anläggningsskapitalet och hvilka, när nordvestra stambanan och sammanbindningsbanan genom Stockholm blifva färdiga, otvifvelaktigt komma att afkasta minst 3 % å anläggningsskostnaden. Om vidare denna kostnad beräknas komma att uppgå till omkring 100 millioner R:dr samt nettobehållningen alltså utgöra 3 millioner R:dr om året, skulle Staten kunna bestämma utbetalandet af denna summa i räntor å det kapital, som nedlägges i jernvägsbyggnader. Staten behöfde i sådant fall, derest en af de garanterade banorna gaf i afkastning t. ex. 3 %, för denna bana endast tillskjuta 3 %; gaf banan 5 %, så inskränktes Statens tillskott till en procent, och när banan lemnade fullt 6 %, upphörde all utgift från Statens sida.

Jag kan nemligen icke förmoda annat, än att de af mig föreslagna banor öfver hufvud måste gifva åtminstone 4 % i nettobehållning, så att Statens tillgångar ej behöfva anlitas för mera än 4 % af den till räntor å anläggningsskapitalet erforderliga summan; och man skulle således, med tillägg af den såmedelst till 1½ million uppgående nettoinkomsten af de nya banorna, komma till 4½ millioner, en till-

räcklig summa till ränta och amortering af 75,000,000 R:dr, hvarmed, om ett billigare byggnadssätt vid en del banor användes, man torde kunna verkställa anläggningen af de banor jag föreslår.

Härvid måste anmärkas, att annuiteten, som efter de första byggnadsåren eller efter fullbordandet af den första bandelen bör utgå, icke komme att uppgå till mera än ränta och amortering å det belopp, som för banan utbetaltes, och först sedermera småningom komme att stiga till det af mig angifna maximum. Den grund-sats, som jag väsendtligen fasthåller, är, att anläggningarne höra begränsas genom bestämmandet af en längre tid för deras utförande. Man må icke heller förbise att, på sätt Trafikstyrelsens nu utdelade, särdeles upplysande och sakrika berättelse gifver vid handen, inkomsten af de redan färdiga banorna högst betydligt stiger i den mån nya banor tillstöta de befintliga, och att således den ökade inkomsten af dessa torde kunna efter någon tids förlopp tillåta kommande Riksdagar att höja det maximum, som jag nu föreslagit, ty man får ej förbise, att en växande industri framkallar på behof grundade anspråk å nya kommunikationer.

För den närmaste framtiden måste likväl dels hoppet om dessa begränsas, för att förekomma det spekulationsraseri som eljest kunde förleda till obetänkta anläggningar utan möjlig utsigt till kommunikationer; dels kommunikationernas sträckning någorlunda bestämmas för att i tid anvisa industrien platserna för sina anläggningar, som, då banorna blifva färdiga, kunna underhålla dem med trafik. Bristen af ett sådant bestämmande på förhand har onekligen hittills, å ena sidan, tillbakahållit industriella anläggningar, å den andra förledt en och annan till anläggande eller bibehållande och utvidgning af befintliga anläggningar utan tillräckligt öfvervägande af möjligheten för deras bestånd i täflan med de af läget invid befintliga kommunikationer gynnade.

Men detta bestämmande måste ske utan all hänförelse, med begränsning dels i mån af våra finansiella resurser, dels till förekommande af en öfverdrift i företagandet af arbeten, som, öfverstigande våra, af små förhållanden bestämda tillgångar på arbetskrafter, vålla en skadlig stegring i arbetslönerna, hvarom vår under den förra järnvägsfebern vunna erfarenhet lemna vitsord.

Hvad först angår de finansiella tillgångarne, måste, såsom jag redan nämnt, utländsk skuldsättning undvikas. De annuiteter, som dels för järnvägslån, dels för hypothekslån utgå till utlandet, bestiga sig redan till öfver tolf millioner R:dr. De kunna icke utan äfventyr förökas. Deremot har den erfarenhet vunnits, att kapitalbildningen inom landet medgifver upptagandet här hemma af ända till 7 å 8,000,000 R:dr i obligationer årligen. Man har föreställt sig, att utgifvandet af inhemska obligationer skulle stegra räntan och beröfva landets innevånare tillgång till användandet af detta bildade kapital. Det är icke så. Dessa obligationer, stadnade inom landet, utgöra en tillgång, som snart kommer den inhemska industrien till godo. De innebära tillika en lockelse till sparsamhet icke allenast för den som

förvärfvar mycket, men äfven för den som förvärfvar litet, för kapitalisten lika väl som för arbetaren, som älskar att ega ett af Staten garanteradt kapital. Med stöd af andra länders exempel och jemväl vår egen erfarenhet kunna vi således tryggt beräkna att årligen inom landet kunna afsätta obligationer till detta belopp. Jemväl detta år, för Sverige i allmänhet ingalunda lyckligt, har efterfrågan på obligationer varit stark. Den skall under gynnsammare förhållanden tilltaga. Vi kunna således med säkerhet beräkna afsättning till detta belopp.

Sparbankerna, den nuvarande enda lockelsen till sparsamhet för arbetaren, motsvara icke sitt ändamål. Kännedomen om det belopp, en arbetare i sparbanken insatt, framkallar hos hans vänner utspråk på biträde som han icke kan motstå; hvarför mången föredrar att lemna en sparad penning räntelös i lådan, okänd af sin omgifning. Statsobligationen, satt på så lågt belopp, att den blir tillgänglig för arbetaren, gömmes i lådan, skymd för uppmärksamheten, men värdefull ökande landets kapital, samt vid ett ifrågasatt mindre industriellt företag användbar, och sålunda i sin ordning befordrande industrien. Den är icke heller så lätt förslösad som de ur sparbanken uttagna reda penningarne.

Beträffande åter den försigtighet, som bör iakttagas till förekommande af öfverdrifvet anlitande af arbetskrafterna, torde kunna beräknas att användandet af ett kapital af 5, ända till 7 millioner årligen till jernvägsanläggningar i olika orter icke skulle i någon märkbar mån motverka industriens eller jordbrukets tillgång på billig arbetskraft. Genom upplåtande af terrasseringsarbetet på entreprenad vinnes det dubbla ändamål, att arbetskostnaden nedsättes och ortens befolkning beredes ett tillfälle till arbete, samt att, utan att behöfva skiljas från hemmet och således med förminskade utgifter, oaktadt lägre arbetslön, få större behållning. Den jemförelsevis mot förr mindre summa, som användes på jernvägsanläggningar, skall såmedelst kraftigare befrämja kapitalbildningen, helst mången jordbrukare eller arbetare i liquid för arbete eller leveranser kunde mottaga statsobligationer, en ytterligare egelse till sparsamhet.

Med afseende härå torde arbetstiden för de ifrågasatta banorna böra bestämmas till tolf à femton år med en anläggningskostnad af fem till sju millioner årligen.

Med vidhållande af den grundsats, att 3,000,000 R:dr vore det maximum, hvaröfver Statens räntebetalning utöfver den för de redan nu upptagna jernvägs-lånen icke i något fall kunde utsträckas, skulle man således kunna medgifva räntegaranti för ett belopp af högst 75,000,000 R:dr, eller också Staten med obligationer till detta belopp inlösa de af bolagen färdigbyggda banorna.

I fråga om företrädet af det ena eller andra af dessa begge nu omnämnda alternativ vill jag för det närvarande, med afseende å de invändningar, som emot det förstnämnda, ehuru i flera länder antaget, framställts, underställa Riksdagens pröfning jemväl det andra. Man har nemligen mot det första erinrat, dels att en räntegaranti innebär en frestelse till missbruk, enär det för bolaget är likgiltigt,

om utgifterna ökas eller minskas i de fall, der ingen utsigt finnes för handen, att inkomsten kan öfverstiga 6 %; dels äfven att svårighet för Staten uppstår att fortfarande administrera stambanorna, då dessa, såsom fallet blefve med Östgötabanan, inskjutas mellan stambanorna vid Katrineholm och Nässjö. Såsom korrektiv emot det förstnämnda missbruket af en räntegaranti kunde visserligen statueras ett visst förhållande emellan bruttoinkomsten och nettobehållningen, och öfvervinnandet af den sistnämnda svårigheten möter lika litet omöjligheter; men dessa tvifvel torde likväl hos en och annan väcka obenägenhet mot detta alternativ. Betänkligheter kunde också möjligen möta hos blifvande bolag att utöfva en sådan öfver hela riket utsträckt administration, och man må ej förbise det alltför stora svårigheter icke böra uppställas för det eller de bolag, som kunde vara hugade att åtaga sig ett för riket så viktigt företag. Om således Staten mot sina obligationer inlöste de färdigbyggda banorna, så blefve förhållandet särdeles enkelt, och då Staten i allt fall efter de 40 årens förlopp genom amortisation blefve egare af banorna, så torde det synas mången lämpligare, att den genast öfvertog dem.

Genom antagande af detta system för genomförande af jernvägsbyggnaderna vunnnes för Staten den obestriddiga fördel, att den undginge den ständigt återkommande upplåningen, som af Staten aldrig med samma fördel som af ett bolag kan anlitas, och bolaget hade samma intresse som Staten sjelf att uppehålla kursen på Statens obligationer.

Vid antagandet af det ena eller andra af dessa alternativ borde bestämmas, hvilka jernvägars anläggande sålunda borde befordras, och dertill förutsattes bestämmande af ett jernvägsnät som tillfredsställde de särskilda orternas behof.

Bestämmandet häraf framkallar måhända en jernvägsstrid, men blott för en gång och icke sedan vid hvarje riksdag återkommande, samt i oändlighet fortsatt.

Om vid det förslag, jag i detta afseende går att göra, man skulle anse å ena sidan, att jag gått nog långt, å den andra att jag förbisett Norrland ofvan Gefle, så ber jag att till den förra invändningen få svara: att ett litet folk, som tänker stort om sig sjelf, som önskar och hoppas att, i den dunkla framtid vi, begränsade af öfvermäktiga stormagter, i hvilkas utslag skipas styrkans rätt, gå till mötes, kunna häfda sin sjelfständighet, måste inse, att detta icke är möjligt annorledes än derigenom att vi blifva ett industriidkande folk, och att hela detta förslag egentligen blott har ett syfte, nemligen icke blott vår industris lyftning ur dess nuvarande förfall, men dess höjande småningom till den ståndpunkt som anvisas oss af våra naturförhållanden; af våra tillgångar på det ypperligaste jern och träkol; af oändliga arbetskrafter, som obegagnade förrinna i våra vattenfall; af en hos folket spridd slöjdskicklighet, som våra långa vintrar bjöd det att begagna; och slutligen af vårt läge invid de snart sig öppnande portarne till den verld för industriens täflan, som bakför dem framter sig i Östern. Förutsatt således, att de förhoppningar jag här uttalat angående tillgångarne till de för dessa företag erfor-

derliga annuiteter, vore allt för sanguiniska, tvekar jag icke att för det stora ändamålet underkasta oss en ökad beskattning, i hvilket afseende den vid sistlidne riksdag ifrågasatta tobaksskatten kunde erbjuda en utväg; likasom jag öppet uttalar den åsigten, att nästan hvarje annan utgift måste för denna, jag vill nästan säga oundvikliga, vika.

Till dem åter som, syftande på Norrland, invända, att jag begärt för litet, genmülar jag, att mina önskningsar väl skulle kunna gifva sig luft, men mina förslag måste begränsas inom den nuvarande möjlighetens tränga område; att en genom industri och jordbruk, i de mellersta och södra delarne af landet, ur sitt närvarande betryck återställd och kanske snart nog riktad befolkning först måste fortfarande kolonisera och bidraga till utvecklingen i Norrland, samt att, till dess denna kolonisering och utveckling skett, vi måste inskränka oss att hjälpa dem med smärre utfartsvägar till den stambana, som naturen i Bottniska viken erbjuder denna orts för transport derpå egnade produkter.

Med afseende å hvad som sålunda blifvit anfördt vågar jag, under erkännande af min oförmåga att lösa den svåra uppgiften, att framställa ett fullständigt jernvägssystem för vårt land, endast såsom ett bidrag dertill yttra följande:

Från Sveriges sydligaste del genom Malmöhus, Christianstads, Kronobergs och Jönköpings län framgår en redan anlagd jernvägssträcka midt igenom landet till Nässjö; afvikande åt vester går denna vidare genom Jönköping samt Skaraborgs län till Falköping, mötande der den jernvägssträckning, som från landets förnämsta exportort på vestra kusten framgår genom Göteborgs, Elfsborgs och Skaraborgs län emellan de begge stora insjöarne till Laxå, delande sig der i Örebro län dels åt öster genom detta och Nyköpings län mot hufvudstaden, dels i vester genom Wermland till brödrariket. Från Halsberg går en gren genom Örebro dels till Nora och dels till Westmanlands län, nära hvars gräns den stadnar vid Köping. Från Katrineholm nedgår en annan linie till Norrköping och från hufvudstaden en genom Stockholms län till Upsala. I Gefleborgs län finnes en jernväg ledande till residensstaden från Falun samt smärre banor från de i norra delen af detta län befintliga vattendrag till Söderhamn och Hudiksvall.

De orter som, för att begagna ett redan användt uttryck, blifvit lottlösa vid storskiftet, äro således Östergötland, hufvudstadens förnämsta handelsområde, Upland, Westmanland och Dalarne, tillika bergshandteringens egentliga hemland, Calmare län, en väsendtlig del af Kronobergs, Blekinge samt Halland.

Jag hemställer således om godkännande af följande jernvägslinier, nemligen:

- 1:o. En bana från Norrköping öfver Mjölby till Nässjö;
- 2:o. En bana från Upsala, närmande sig Dannemora, öfver Dalelven vid Söderfors till Margretehills station å Gefle-Dala jernväg;
- 3:o. En bana från lämplig punkt å Norra stambanan genom Westmanland och bergslagerna till Ludvika bruk med utgrening till Norberg, i fall den

sydligaste af de alternativt uppdragna linierna, såsom jag föreslår, föredrages;

- 4:o. En bana från Falun och Insjöns strand genom Stora Tuna, Grängesbergs och Nya Kopparbergs malmfält samt Ramsbergs och Lindesbergs bergslager till lämplig punkt af Köpings-Hult-banan;
- 5:o. En bana från Stockholm eller närmaste del af vestra stambanan till lämplig isfri uthamn vid Östersjön: Nynäshamnen;
- 6:o. En sammanbindningsbana från lämplig punkt i trakten af Halsbergs station öfver Motala till Mjölby å Norrköpings—Nässjö-banan;
- 7:o. En bana från Nässjö station å södra stambanan öfver Eksjö och Wimmerby, berörande södra ändan af Kinda kommunikationsled till Westervik;
- 8:o. En bana från Wexjö till Calmar och Carlskrona; samt
- 9:o. En bana från lämplig punkt å södra stambanan till en god hamn å rikets vestra kust, till hvilken bana Boråsbanan i framtiden kunde utsträckas.

Dessa linier äro de af rättvisans kraf efter min åsigt i första rummet påkallade. Till dem måste likväl, i den mån tillgångarne medgifva, läggas

10:o. En bana från Filipstad till nordvestra stambanan vid sjön Fryken.

11:o. En bana från Wenersborg eller annan lämplig punkt på Uddevalla-Wenersborgs-banan genom Dalsland till riksgränsen emot Norge, då en bana från Fredrikshall till mötes emot denna bana kommer till stånd.

På grund af hvad här ofvan blifvit anfördt och under förutsättning att ett bolag bildas af Svenska industri-idkare och i öfrigt för saken sig intresserande personer, som, med af Kongl. Maj:t fastställt reglemente och med tillräckligt stort kapital, för att kunna vinna så väl Statens som allmänhetens förtroende, åtager sig:

1:o. att öfvertaga byggandet af samtliga återstående stambanor, i den mån de varda beslutade, emot ett på förhand betingadt pris, som i intet fall må öfverstiga hvad i medeltal Staten hittills för dylikt arbete utgifvit;

2:o. att arbetet utföres i öfverensstämmelse med på förhand uppgjord, efter granskning af Kongl. Väg- och Vattenbyggnads-styrelsen, af Kongl. Maj:t gillad plan, och under samma styrelses kontroll;

3:o. att bolaget åtager sig att uteslutande beställa all erforderlig materiel hos Svenska verkstadsegare och fabrikanter;

4:o. att, i den mån färdiga bandelar till Staten öfverlemnas, i liquid emottaga Statens fyratioåriga amorterings-obligationer;

hemställer jag vördsamt:

att Riksdagen måtte besluta öfverlemnandet af återstående stambanors byggande åt ett, hufvudsakligen på förestående grunder bildadt, bolag; och i underdånig skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhålla om gillande af detta beslut, så ock att Kongl. Maj:t måtte tackas anbefalla afslutandet med ett så

beskaffadt bolag af kontrakt om anläggande af här ofvan omförmälda jernvägslinier, enligt af Kongl. Maj:t gillad plan och kostnadsförslag, emot godtgörelse i statsobligationer, till hvilkas förräntande och amorterande under loppet af 40 år Riksdagen torde fastställa en årlig annuitet af 6 procent; och hvilken successive stigande annuitet skulle bestämmas till ett belopp af högst tre millioner Riksdaler Riksmünt årligen, oberäknadt inkomsten af de banor, som komma att anläggas;

eller, om detta förslag icke af Riksdagen godkännes:

att Riksdagen måtte besluta en räntegaranti under 40 år till ofvan angifna belopp åt ett på ofvan angifna grunder bildadt bolag, som kunde vara sinnadt att anlägga och underhålla trafik å omförmälda jernvägs-linier, hvilka efter de 40 årens förlopp skulle i fullt brukbart skick tillfalla Staten.

Stockholm den 28 Januari 1869.

Eric Sparre.