

136 YTTRANDEN VID LANTDAGEN 22.V 1877

Protokoll fördt hos Finlands ridderskap och adel

Herr *Snellman*: När man först tager Jernvägsutskottets betänkande i hand och bläddrar igenom det, så bekänner jag för min del, att jag intagits af medlidande med utskottets, som haft så oändligt mycket bråk och besvär att samla så mycket, data från så många håll. Man gör den reflexionen, att något sådant dock ingalunda bort åligga ett ständerutskott, utan att frågan bort komma till ständerna, så förbe-

10 redd, att dessa nödvändiga data befunnits samlade och så mycket som möjligt resultatens af desamma så framlagda, att dessa kunnat af ständerna fattas och användas. Men sedan man blifvit litet förtrogen med betänkandet, finner man, att man gjort sig onödigt bekymmer. Ty hela denna apparat har icke gagnat utskottet till någonting. I dess betänkande ingå icke några slutsatser, hemtade från densamma. Utskottet säger t. ex. om de meddelade data, att de väl kunnat vara till gagn, om icke det eller det hindrat o. s. v.

Särskildt har utskottet behandlat en fråga, som länge legat mig personligen om hjertat, och med hvilken jag har haft tillfälle att göra

20 mig något förtrogen, så mycket som möjligt är med mina ringa förberedande kunskaper. Frågan har redan blifvit berörd af en föregående ärad talare, nemligen frågan om, hurudana jernvägar framdeles i landet skola byggas, frågan, huruvida det vore möjligt att med mindre kostnad än hittills åstadkomma jernvägar, som likväl skulle göra fullkomligt gagn för en lång framtid. Vid pröfning af denna fråga har utskottet valt sina exempel från Norge. Detta är redan mycket förvånande; ty känt är, att de norska banorna i allmänhet äro mycket dyra till följd af de stora terrängsvårigheterna, med hvilka man i detta land fått kämpa. Från Sverige, der man har en mängd banor med smalt

30 spår, och så kallade bredspåriga, eller banor med samma spårvidd som statsbanornas med lätt öfverbyggnad, har utskottet deremot icke ansett sig behöfva anföra mer än ett enda exempel, nemligen banan Köping-Hult. Likväl har utskottet hvarken för denna bana eller för de norska banorna lemnat uppgifter om, hvad som väsendtligt vore, för att kunna bedöma frågan ur utskottets tablå N:o 14. Hufvudsaken vid frågans bedömande är enligt min tanke den, att besvara frågorna: huru mycket har banan kostat? huru har trafiken drifvits? har inkomsten betäckt driftkostnaden? har driften varit tillräcklig för behofvet på orten eller möjligen mer än tillräcklig? huru mycket gods har banan transporterat?

40 huru mycket beräknas den ännu kunna transportera, för att komma till maximum af trafik? Det är dessa frågor, som bort utredas, och som skulle kunnat komma landtdagens pröfning till godo. Jag har i hand flera exempel, tagna från svenska jernvägsstyrelsens årsberättelse för 1874. Jag vill dock icke besvara Ridderskapet och Adeln med att höra siffror uppräknas, icke heller med desamma belasta protokollet. Men jag beder få återropa, att med en spårvidd emellan 3 à 4 fot uppgår anläggningskostnaden i mark till kanske 350 000 F. m. per mil. Sken-tyngden varierar något och är 13, 12, t. o. m. 8 $\frac{1}{2}$ per fot. Öfverhufvud hafva dessa banor drifvits så, att inkomsterna lemnat en ganska nått

50 behållning utöfver driftkostnaderna. Men det är icke blott dessa smalspåriga banor, hvilka det hade varit önskligt att utskottet tagit notis om, utan äfven de s. k. bredspåriga med lätt öfverbyggande i Sverige, med samma spår fullkomligt som statsbanornas eller med en spårvidd som mycket närmar sig dertill. Äfven af dessa banor, ehuru byggda för olika kostnad (jag känner icke, af hvilken anledning

kostnaderna stigit, om terrängen vållat det, eller om den rörliga materielen är större eller någon annan omständighet har förorsakat skilnaden i kostnaden), hafva flere byggt för hälften af hvad statsbanorna kostat. Medgifvas må, att svenska statsbanorna äro mycket dyra. Jag förmodar en del kommer deraf, att den s. k. sammanbindningsbanan i Stockholm kostat millioner, och att dessa fördelats på hela banlängden. Likaså hafva kostnaderna äfven under årens lopp stigit för ökad materiel m. m., emedan trafiken stigit betydligt. Men jag har sett uppgifvet att, i händelse dessa omständigheter icke tagas i beräkning, per medium i Sverige byggt för 800 000 kronor milen. Det är också temmeligen dyrt, ty det är fullt upp lika dyrt, som hvad våra statsbanor kostat, ehuru spårvidden här är litet bredare. Som sagdt; banor med statsjernvägarnes spårvidd finnas i Sverige, men med lättare öfverbyggnad, lättare skenor, rörlig material i förhållande dertill o. s. v., hvilka kostat endast hälften af hvad statsbanorna kostat. Om det nu vore möjligt att i vårt land bygga banor med sådan besparing, och om dessa skulle visa sig tillräckliga för den lilla trafik, som kan väntas af de blifvande banorna längre upp emot norden, så vore det väl det mest obetänkta förfarande att icke taga en sådan fråga i betraktande. Såsom en föregående ärad talare, anser jag derföre, att förr än enda mil jernväg ytterligare bygges, den frågan bör undersökas och noga undersökas.

Jag har all aktning för våra herrar ingenjörer, men i denna fråga tar jag mig friheten betvifla, att deras utlåtanden äro att lita på. Den saken måste undersökas på stället och kan icke afgöras genom beräkningar. Jag finner här i utskottets betänkande en beräkning uppgjord af utskottets ingenjörer. De komma till samma resultat som en komité i Norge, att en smalspårig jernväg kan byggas 20 % billigare än våra statsbanor kostat. Detta är något alldeles nytt, ty för 10 år sedan kommo våra ingenjörer ingalunda till sådana resultat; våra tidningar vittna derom, hurudana beräkningarne då voro. Men till sagda beräkning vill jag dock icke sätta obetingad lit. Ty saken kan icke afgöras genom beräkning. Den måste afgöras genom undersökning på stället och hufvudsakligen omdömet grundas på statiska undersökningar, icke på ingenjörvetenskapliga. Min åsigt vore derföre, att en kommission bör skickas till Sverige och Norge, för att noggrannt på stället undersöka förhållandena, och att denna kommission borde icke blott utgöras af ingenjörer, utan äfven af andra personer, som anses ega något omdöme i saken och kunna bedöma frågans finansiella sida.

Såsom ett exempel, huru utskottet har tagit denna fråga, anhåller jag få anföra: utskottet citerar ur en norsk författare som nyligen utgifvit en broschyr. Författaren heter Petterson. Utskottet citerar icke broschyrens titel, men jag har varit i tillfälle att se den. – Nu är det fallet, att utskottet helt och hållet missförstått boken. Utskottet jemför det resultat, till hvilket författaren kommit angående smalspåriga banor, men *våra* statsbanor. Hans jämförelse är helt och hållet teoretisk och angår hvd han kallar smalspåriga och sekundära banor, de förra med 3 1/2 fots spårvidd, de senare med 4 1/2 fots, men båda med lika skenvigt och rörlig materiel, d. v. s. lika bärande, och lika tracerade banor. Det är sådan imaginära banor, som han haft för sig och undersökt, under förutsättning af likhet i allt detta. Han undersöker nemligen, hvad inverkan spårvidden har, då allt öfrigt är lika. Utskottet har, så vidt jag kan finna, förbisett detta, och derföre är dess yttrande i denna del af intet värde.

Hvad frågan i det stora hela angår, frågan om ett stambansnät, så

tager jag för afgjordt, att ständerna vid denna landtdag ingalunda skola inlåta sig på denna frågans afgörande, binda händerna på framtiden, utan att ega några premisser att bygga på, i så godt som fullständig okunnighet om både den ena och den andra föreslagna bansträckningen. Min ödmjuka tanke är, att vi icke böra bygga jernvägar så, att vi föra ut våra jernvägar från Petersburg såsom radier. Vi skola bygga jernvägarne åt oss sjelfva, och då bör icke den princip, hvarifrån vi tidigare utgått, nemligen den att föra våra jernvägar från det inre af landet, ifrån sjöarne till kusten öfvergifvas. – Visserligen är det ganska riktigt med afseende derpå, att vår handel mer och mer drager sig till Ryssland, att genom sammanbindningsbanor bereda väg också till Petersburg; men att öfvergifva den tidigare principen, skulle jag anse för mycket skadligt. För det andra vägar jag tro, att denna landtdag också icke skall försänka landet i ytterligare skuld för byggandet af jernvägar, både med afseende å den finansiella vådan deraf och med afseende derpå, att ständerna icke kunna hafva någon fast grundad öfvertygelse om, hvilken jernväg skall byggas. Då är det onödigt att låna. Det gagnar hvarken oss eller menskligheten att vi göra vårt land till ett ytterligare exempel på nykonstituerade stater, hvilka genom misshushållnings bragts till elände och fattigdom. Europa har nog deraf. Italien har nog med att arbeta sig upp ur sin misshushållning, Ungern är utfattigt, Rumänien är utfattigt, båda till stor del bragta till denna fattigdom genom jernvägsbyggnader. Grekland är ett ytterligare exempel. Grekland har dock icke ens byggt jernvägar, men likväl varit i stånd att göra sig till det finansielt uslaste land i hela sällskapet. Det är som sagdt onödigt, att Finland ökar raden. Det är en annan sak, om, såsom att förutse är och man bör hoppas, besparingar samlas i kommunikationsfonden, med hvilka besparingar några små jernvägsföretag kunna bekostas eller understödjas.

Utskottet har afgifvit betänkande öfver frågan om en sådan jernväg, nemligen från Uleåborg till Uleå träsk. Det blir tillfälle att särskildt tala om detta betänkande, då det föredrages. – Men skulle man också anse sig kunna bygga någon del af en jernväg ifrån Wasa inåt landet, hvilken i hvarje händelse komme att blifva en ännu nyttigare bana, som i början af sin riktning går igenom rika och fruktbara trakter, så skulle jag för min del icke anse det obetänkt på något vis att ifrån behållningen i kommunikationsfonden understödja ett sådant företag eller att bygga banan på statens bekostnad. Den kommer alltid förr eller senare att gagna jernvägsnätet. Utan att yrka på byggandet ens af sagda banor, skulle jag för min del anse det förbehåll böra göras, att äfven i detta fall förut skall undersökas, huruvida billigare banor än våra statsbanor kunna byggas och äfven dessa banor byggas enligt detta billigare system, i hvarje händelse, utan upptagande af lån.

Herr *Snellman*: Så ogerna jag uppehåller frågans afgörande, nödgas jag dock uppträda, för att gifva en ärad ingenjör i Jernvägsutskottet ett svar. Det ansågs nemligen nedsättande, att jag anmärkte, att jag icke litar på herrar ingenjörer i den finansiella och ekonomiska delen af frågan om jernvägar. Jag skulle anse, att ingen kan vara stor i allt, och då jag betygat herrar ingenjörer stor aktning för deras skicklighet och insigt uti den del, som egentligen tillhör dem, så borde de icke finna sig sårade af att jag anser, att möjligen någon säkrare insigt än deras i den finansiella och statsekonomiska delen kan finnas. Det är ingenting vidare jag har att till svar i denna punkt anföra. Hvad angår frågan om de smalspåriga och bredspåriga jernvägarne eller banor med lättare öfverbyggnad och banor med tyngre öfverbyggnad, så måste jag

bekänna, att det är för mig tillräckligt, då jag ser att en bana gifver en så stor behållning, att den väl täcker räntan på anläggningskapitalet. Och t. o. m. om den icke skulle gifva så stor behållning, utan endast betäcka drifkostnaderna och gifva en ringa procent derutöfver, ehuru otillräcklig att betäcka räntan, anser jag det likväl mycket önskvärdt att vårt land kunde då sådana jernvägar, endast anläggningskostnaden blir betydligt mindre, än hvad den varit för våra nuvarande statsbanor, så att vi för dem behöfva lägga ut ett mindre kapital. Det är härpå jag lägger hufvudsaklig vikt, att landet icke må behöfva öfverdrifvet skuldsättas. Naturligtvis bör man då hafva klart för sig, om en sådan billigare bana är tillräcklig för behofvet. Jag skulle för min del tro, att det finnes mycket hopp, att den kunde blifva tillräcklig för behofvet i de norra delarne af landet. Skulle så olyckligt hända att under vissa vintrar starka snöfall eller annan motgång stoppa trafiken för t. ex. åtta dagar, så anser jag, att detta icke vore någon så ryslig olycka. Det är tillräckligt, om trafiken obehindrad kunde fortgå 300 dagar om året och 65 dagar lida mera eller mindre hinder. Det är egentligen sådant utskottet anfört mot de smalspåriga banorna eller banor med billig anläggningskostnad. Hvad specielt den ifrågakomna broschyren angår, så måste jag vidhålla, hvad jag anfört, att utskottet misstagit sig om dess betydelse; ty sidan 32, der utskottet talar om densamma, jemför utskottet smalspåriga banor, sådana broschyrens författare omnämnt, med statsbanorna i Finland och statsbanorna i Sverige. Denna jemförelse äf fullkomligt oriktig. Skulle statens banor i Finland hafva 14 R skenor m. m. som de smalspåriga banorna, vore jemförelsen riktig. – Båda de banor författaren omnämner, såväl den smalspåriga som den bredspåriga, hafva samma skenvikt, äro »lika utstyrde», hvilket är det norska ord han begagnar. Genom undersökningen vill han blott utröna, hvad spårvidden inverkar, när allt öfrigt är lika. Jag lägger icke vikt på detta i annat afseende än för att visa, att hvad utskottet med åberopande af författarens yttrande sagt icke håller streck. Jag har ingalunda dermed velat nedsätta den ena eller andra.

Jag ber få begagna tillfället att ytterligare uttryckligen förena mig med herr Mechelin i yrkandet att undersökning må anställas angående möjligheten att bygga billigare jernvägar för fortsättande af vår jernvägsnät. Jag tror att herr Mechelin hos herr Landtmarskalken anhöll om proposition i detta afseende och förenar mig under sådan förutsättning i hans anhållan. – Med anledning af herr Mechelins senare yttrande ber jag också att få tillägga den förklaring, att jag icke skulle anse det farligt för vårt land att ytterligare låna äfven i en närmare framtid för byggande af jernvägar, om vi kunde få penningarne inom landet. Men det är detta som ruinerar flera stater, att lånen måste göras i utlandet och sålunda fortfara att i ett halft sekel eller mera draga annuiteter ur landet, under goda och dåliga tider. Jag håller det för mycket säkert att, om oss skulle träffa olyckan att ett par missväxtår, vore inkomsterna af bränvinsskatten otillräckliga att betäcka några annuiteter utöfver dem som nu af densamma utgå. Ty förbrukningen af den olycksvaran och skatten deraf komme i sådant fall att betydligt sänkas. Kanske kunna vi hoppas, att andra medel, än dessa mycket prekära, kunna användas till förräntande af jernvägs lån i en framtid, och hvarföre icke hoppas, att våra jernvägar efter hand skola lemna en liten behållning och denna behållning kunn användas såsom annuitetet för nya lån, då vi skulle stå fullkomligt säkra. Ännu ber jag att till herr Mechelins andragande erinra, att jag tror han misstagit sig, då han sagt, att Ungern icke lidit genom jernvägsbygg-

nader. Tvärtom har jag sett uppgifvas, att der finnes en mängd jernvägar utan trafik, mycket kostamma jernvägar äfven i följd af vilkoren för de lån, man nödgats upptaga för att få dem byggda. Visserligen hafva Ungarne äfven gjort lån för att bygga palatser i Pesth o. s. v., hvilka naturligtvis inbringa än mindre än jernvägarne; men jernvägaren hafva dock äfven varit en af orsakerna till deras dåliga finanser.

10 Herr *Snellman*: Det är en högst egendomlig statekonomisk lära, om man fattar skilnaden emellan utländska och inhemska lån bero endast på myntet, i hvilket obligationerne äro utfärdade. Jag har ansett, att det är en stor skilnad att bygga jernvägar såsom England och Frankrike och Tyskland byggt, så att icke ett enda af deras jernväglån någonsin varit känt på en främmande börs, hvilket jag kallat att göra lånet inhemskt och bygga jernvägar bygga med inhemska pengar; eller att bygga dem såsom jernvägar byggas i Österrike, Italien eller andra länder, som jag nu icke vill omnämna, der blott någon enda person i landet har lyckan att se landets jernvägs-papper. Det var det förra sättet att bygga jernvägs, som jag talade om. I händelse det vore fråga om att upptaga pengar inom landet och icke utom landet, skulle jag votera för jernvägsbyggnader; d. v. s. då man vore öfvertygad om att inom landet 20 finnes lediga kapitaler, som söka placering, då må man bygga jernvägar och gifva ut obligationer, i hvilket mynt som helst. Men har man icke den öfvertygelsen, utan kastar ut obligationer på främmande börser och får vänta på en osäker framtid, huruvida de komma hem eller icke, så är detta vådligt. Jag vill icke säga att man aldrig skall bygga på det sättet, men då man redan gjort så många uppoffringar för jernvägarne, som vi gjort, är det icke skäl att fortsätta på det viset, utan vänta till dess kapital samlas.

30

137 YTTRANDE VID LANTDAGEN 23. & 25.V 1877

Protokoll fördt hos Finlands ridderskap och adel

Herr *Snellman*: Att i de petitioner, som föranledt utskottets betänkande, förekomma tadlande uttryck, hvilka kunna anses alltför häftiga, det finner jag icke vara särdeles förunderligt, ty de äro ett uttryck af den stämning, som, enligt hvad jag känner, hos de upplystare af den finska 40 allmogen för närvarande råder. Och denna stämning, jag är fast öfvertygad derom, har blifvit framkallad af de åtgärder som vidtagits att återtaga redan gifna koncessioner och motarbete alla vidare medgifvanden, som kunde bringa den stora finska befolkningen i detta land, i jämförelse med hvilken den öfriga befolkningen är en ringa del, till åtnjutande af rättigheter, hvilka den härintills icke åtnjutit. Men detta hade icke bort föranleda utskottet, som lungt pröfvat saken, att begagna starka uttryck, hvilka kunna väcka ond blod, så att önskligt varit, att utskottets förslag hade varit på ett par tre ställen annorlunda motiveradt.

50 Men att utskottets förslag i sig sjelf är högeligen påkalladt, derom är jag för min del öfvertygad, Det har ingalunda varit rätt, då 1865 års förordning utfärdades, om också icke sådan, som önskligt hade varit, likväl till, sitt syfte välvillig nog och lofvande en vacker framtid, att senare paragrafer blifvit ur densamma uteslutne. Den ena är här nämnd, nemligen § 6; den andra är § 5, hvars utstrykande i min tanke