

N:o 106.

Af Herr Grefve E. Sparre: Om anvisande af statslån för byggande af en jernväg från Tenhults station eller annan lämplig punkt å södra stambanan till Göteborg.

En jernväg från lämplig punkt på södra stambanan öfver Tabergs malmfält, genom det skogsbördiga Kinds härad, för hvars rika tillgångar såmedelst bereddes en förbindelse med malmfälten och en utfartsväg till hafvet, samt vidare genom Ås, Wedens och Bollebygds härader till Göteborg har länge varit ett önskningsmål, för hvars realiserande önskningarne stegrats, sedan genom Nässjö—Oskarshamnsbanans öppnande utsigt är förhanden att såmedelst vinna en direkt förbindelse emellan Östersjön och Vesterhafvet. Sedan numera alla provinser i det södra, mellersta och nordliga, om än icke nordligaste Sverige blifvit hugnade med jernvägar, torde näppeligen någon del af landet finnas så i saknad af kommunikationer, som ifrågavarande Mo härad af Jönköpings län och Kinds härad af Westergötland, hvilkas medelpunkter äro ända till 6 mil aflägsna från kommunikationsled eller från hafvet. Om behovet i någon mån bör blifva bestämmande i fråga om statens bidrag till åstadkommande af kommunikationsleder, så torde således denna ort förtjena att komma i betraktande; om de naturliga tillgångarne, icke mindre. Tabergs outtömliga malmfält vänta sedan urminnes tider endast på kommunikationer för att tillgodogöras. Kinds ofantliga skogar likaså; och invånarnes näringsflit, idoghet och företagsamhet hafva under århundraden oförtrutet kämpat mot de hinder, som deras hembygds aflägsenhet uppställt mot utvecklingen af deras näringslif.

Tabergs bergslag är den enda af våra bergslager, som icke hugnats med någon jernvägsanläggning. Följden deraf är att dels malmbrytningen icke kunnat ske till större belopp, dels att de mångfaldiga smärre jernverk, att räkna i 10- eller 20-tal, som i orten förefinnas, icke kunnat bedrivas i större skala, hvarföre jern-tillverkningen och smidet i denna ort egentligen har karaktären af husslöjd. Det är utan tvifvel just denna omständighet och bristen på en mängd större anläggningar

med kapitalstyrka, som föranlett att någon jernvägsanläggning här icke kommit till stånd, och följaktligen att jernstillverkningen hämmats i sin utveckling. Blott den omständigheten, att kalken för tackjernstillverkningen, som hemtas öfver Wettern, från Jönköping måste köras på axel till hyttorna, verkar hämmande. Vidare den omständigheten, att, sedan skogarne i den närmaste omgifningen blifvit medtagna, all utväg saknas att ditföra kol. Tabergs malmfält, utgörande en ofantlig massa, allt ofvan jord, skulle i annat fall beredt sysselsättning åt tusendetal eller hundratusendetal af Smålands och Westergötlands idoga befolkning.

Det är just under sådana förhållanden och der en talrik befolkning sysselsätter sig med en slags husslöjd, som endast till följd af bristande kommunikationer icke kan utvecklas eller blifva fabriksstillverkning, det är just vid sådana fall som staten företrädesvis bör komma till hjälp. Genom sammanskott inom orten hafva undersökning och kostnadsförslag för en jernvägsanläggning från Tenhults station öfver Taberg i ofvan angifna riktning till Göteborg med utgrening till Jönköping blifvit gjorda, upptagande för en väglängd af nära 17 mil en kostnad af 19,147,000 kronor. Denna jernväg skulle, jemte det den satte orterna i förbindelse med hvarandra och öfver Jönköping med landets inre vattenkommunikationssystem, tillika leda till den betydligaste exportorten på västkusten och genom Nässjö-Oskarshamnsbanan till Östersjön, och såmedelst bilda den naturligaste leden för den så länge omtalade transitotrafiken på Ryssland och den verld, som derstädes öppnas för våra handelsförbindelser. De trafikberäkningar, som blifvit uppgjorda, lofva också att företaget skall bära sig.

Af ofvan anförda skäl har Kongl. Maj:t, uppå tillstyrkan af Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen samt Styrelsen för statens jernvägstrafik, meddelat nådig koncession för anläggande och trafikerande af nämnda jernväg. Inom orterna hafva också dels enskilde dels nästan alla de kommuner, genom hvilka jernvägen skulle framgå, beslutat sig för aktieteckning i företaget. Men att under nuvarande förhållanden upptaga lån inom eller utom landet är knappt möjligt utan emot en kapitalrabatt, som skulle göra företaget ruinerande i stället för inkomstbringande. Lån af enskilde eller bolag för jernvägsanläggningar äro för det närvarande ingenting mindre än eftersökta i penningemarknaden. Då staten utan uppoffring kan, medelst sin kredit, komma till hjälp, vore det en nationalekonomisk förlust att, såsom här blefve fallet, uppoffra flera millioner genom en sådan kapitalrabatt.

Det tillkommer icke mig att bedöma, om staten af finansiella eller ekonomiska skäl icke anser den närvarande tidpunkten lämplig att understödja sådana företag. Men för den händelsen att sådana skäl icke förefinnas och att staten sålunda beslutar sig för att nu bestämma det belopp, hvarmed under en viss tidrymd jernvägsanläggningar böra understödjas, vågar jag uttala den mening, att knappt någon sådan anläggning kan uppgifvas, som lika med den ifrågavarande vore förtjent af understöd. Derigenom godtgjordes, jag vill icke säga det misstag, men den skada, som tillfogades

denna trakt derigenom att den en gång ifrågasatta Lagaå-linien tillbakasattes för den beslutade rigtningen af den östra stambanan. Derigenom öppnades för dessa inre delar af landet en förbindelse på en gång med Göteborg och med Östersjön. Derigenom bereddes möjligheten af en industriel verksamhet, hvars dimensioner man knappt kan ana.

På grund af hvad jag nu anfört tillåter jag mig vördsamt föreslå,

att Riksdagen för anläggande af en jernväg från Tenhult eller annan lämplig punkt på stambanan öfver Tabergs bergslag genom Jönköpings, södra delen af Elfsborgs samt Göteborgs och Bohus län till Göteborg med utgrening till Jönköping, ville såsom lån anvisa ett till omkring $\frac{2}{3}$ -delar af anläggningskostnaden beräknadt belopp af 12,000,000 kronor på de vilkor, som för beviljande af lån till jernvägsanläggningar bestämmas.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

Stockholm den 28 Januari 1876.

Eric Sparre.
