

## N:o 27.

Af Herr **Witt**: Om anläggande af en jernvägsstambana mellan Carlskrona—Calmar—Wexiö samt unvisande af medel till denna banas påbörjande.

Då man betraktar Sveriges karta, finner man, att hela sydöstra delen af landet är alldeles utan jernvägskommunikationer. Hvad kan orsaken vara härtill? Har denna del så godt om kanaler eller segelbara floder, att dessa kunna ersätta bristen på jernvägar? Nej, der finnas hvarken kanaler eller andra inre vattenkommunikationer, hvaremot sådana kommunikationsmedel vanligen äro tillfinnandes just i de trakter, hvilka dessutom blifvit försedda med jernvägar. Har då sydöstra delen af landet inga hamnar, till hvilka man kan föra produkter från det inre af landet? Jo, ganska många och deribland den bästa och största i Sverige, en af de förträffligaste, som någonstädes finnes, nemligen Carlskrona. Är denna del af landet så folktom och öde, att den icke kan hafva samma anspråk på erhållandet af en stambana, som de delar, hvilka fått dylika? Nej, sydöstra delen af Riket är i detta fall icke annorlunda beskaffad än de delar, som redan fått stambanor. Då vid sednaste riksdag flere motioner väcktes om anläggande af en stambana mellan Wexiö, Carlskrona och Calmar, till hvilken fullständiga undersökningar, ritningar, kostnadsförslag och statistiska uppgifter blifvit framlagda, kunde ingen bestrida vigten af denna bana för landet och rättvisan af den stora landsträckans anspråk att äfven komma i åtnjutande af de förmåner jernvägarne medföra, ehuru det då ej lyckades erhålla något anslag för densamma. I förhoppning att saken nu torde få en bättre utgång, är det jag ånyo upptagit ämnet.

Det är i synnerhet ur trenne synpunkter man bör betrakta frågan, för att få en riktig åsigt om nödvändigheten af denna bansträckning, nemligen:

1. Den strategiska vigten af banan. Det har redan många gånger blifvit sagt och aldrig förnekadt, att uti ett land sådant som Sverige, med en vidsträckt gränslinie och glest befolkadt, måste just den hastighet, hvarmed trupper och krigsförnödenheter kunna transporteras till de ställen af gränsen, som för tillfället äro hotade, blifva det som afgör landets öde under ett krig mot en öfverlägsen fiende; att Carlskrona är det ställe, som företrädesvis skulle anfallas, om ett krig inträffade, emedan fienden der finner allt hvad han behöfver för en fast och varaktig position, nemligen en förträfflig hamn för sin flotta, dockor och verk-

städer för fartygens reparation, krut- och vapenförråder, kaserner, sjukhus, ångbageri m. m. för truppens behof; att Carlskrona icke kan försvaras utan en så betydlig truppstyrka, att vår armé ej kan afse en dylik för detta isolerade ställe, hvaremot det för fienden, som endast har att anfalla och utan tvifvel är försedd med en mycket större truppstyrka, än Sverige någonsin kan uppställa, blir ganska lätt att försvara den punkt, som han just valt till sin nederlagsplats; att således enda medlet för oss, att få behålla denna såväl som andra viktiga punkter, är möjligheten af *hastig* undsättning från andra, för tillfället icke anfallna delar af landet; och slutligen, att enda sättet för sådan undsättnings åstadkommande är jernväg till stället. Calmar är likaledes en i strategiskt hänseende mycket viktig punkt, ehuru ej af så stor betydelse som Carlskrona, och genom den föreslagna jernvägen, som skulle ifrån Emmaboda, beläget i centrum af den triangel, hvars spetsar utgöras af städerna Wexiö, Carlskrona och Calmar, utgå i tre radier, en åt hvardera af de tre städerna, blefve den i strategiskt hänseende tjenligaste riktning gifven åt sydöstra stambanan, ty hvarje af dess grenar från Carlskrona till Emmaboda och från Calmar till Emmaboda löpte inåt landet alldeles vinkelrätt mot kusten, och vid Emmaboda förenades de till en gemensam väg, som gick rakt emot Wexiö och således satte begge sjöstäderna på en gång i förbindelse med Rikets jernvägssystem.

2. Orättvisan mot sydöstra delen af landet. Denna del har nu under en längre tid fått skatta till jernvägar i den del af Riket, som redan förut var vida bättre lottad i afseende på kommunikationer. Att mindre och mera obebyggda trakter i ett land ej kunna få sitt kommunikations-väsende lika beskaffadt med vissa andra delar är helt naturligt; men att en så väsendtlig del af det hela, som den stora och folkrika landssträcka, hvilken ligger sydost om de nu befintliga jernvägarne, skall vara alldeles utesluten ur Statens jernvägssystem i annat afseende, än när det gäller att betala kostnaden för det öfriga landets bekvämlighet, synes i sanning vara obilligt. Den nu föreslagna sydöstra stambanan skulle dela ifrågavarande landssträcka midt i två och åstadkomma en förbindelse emellan dess tvänne viktigaste hamnar och det inre af landet, samt synes således bäst tillfredsställa de flestes intresse, så väl som hela landets behof af jernvägsnätets utsträckning i den antydda riktningen.

3. Den stora fördelen för de redan befintliga stambanorna att förlängas till Carlskrona och Calmar. Det är alldeles påtagligt, att en betydligt förökad trafik skulle uppstå på sydvästra stambanan, om stambanan anlades derifrån till Carlskrona och Calmar, af hvilka den förstnämnda har 16,000, den sistnämnda nära 9,000 invånare samt bakom sig Öland med en befolkning af 36,000. Denna ö afsätter årligen omkring en milljon kubikfot spanmål utom andra produkter, men behöfver från fastlandet hemta ved och andra skogsprodukter. Ett lifligt varubyte mellan den inre, skogrikare, men mindre spanmålproducerande de-

len af landet och Öland skulle gifva anledning till liflig trafik på jernvägen dem emellan, och vägen till Carlskrona skulle få en stark trafik genom de många transporter, som dels för Kronans, dels för enskildes räkning behöfvas till denna stad, hvars konsumtion, särdeles af lifsmedel och skogsprodukter, är större, än att den närmaste landsbygden kan fylla den. Statens jernvägssystem kan ingalunda anses utgöra något helt eller medföra den fördel för landet, som dermed blifvit afsedd, förrän det fullbordats åt sydost. Denna omständighet har länge varit insedd och så väl den år 1858 för undersökning af stambanornas lämpligaste sträckning tillsatta komité som Kongl. Jernvägsstyrelsen hafva fäst upp märksamhet på önskvärdheten af jernvägsförbindelse mellan nu befintliga stambanor och sydöstra kusten.

Af allt detta vill synas, att sydöstra stambanan är af alla nu ifrågasatta jernvägar ej allenast den mest berättigade, utan äfven den för landet i sin helhet angelägnaste och förmånligaste, hvarför enda skälet att längre uppskjuta med dess anläggande skulle vara landets finansiella ställning. Men om man vill antaga, att landet för ögonblicket har svårt att åtaga sig en så betydlig utgift, som erfordras för hela banans byggande, så finnes icke något skäl att derföre neka en del af det erforderliga beloppet. Det är väl alldeles omöjligt att för penningens skuld nu helt och hållet upphöra med jernvägsanläggningar och låta hela den personal, som egnat sig åt jernvägsarbeten och deraf haft sin utkomst, blifva arbetslöse. Den mest förvända hushållning med Statens medel är väl, om man den ena tiden, för att befrämja landets utveckling i någon viss riktning, öser ut penningar med fulla händer och den andra gör en total indragning. Under en tryckt penningställning är det aldrig vådligast för Staten att upphöra med allmänna arbeten, ty då minskas den enskilda företagsamheten, och om Staten på samma gång gör stora folkskaror arbetslösa, så blir den naturliga följden, att fångelserna öfverbefolkas af dem, som beröfvade all arbetsförtjenst tvingas till brott. Jag föreställer mig derför, att något belopp måste anslås till jernvägsbyggnader, om det äfven inskränkes till det minsta möjliga, och anser att åtminstone en mindre del af det till omkring tio millioner Riksdaler beräknade beloppet för den femton mil långa jernvägen mellan Carlskrona, Calmar, Wexiö, t. ex. en tiondedel af det hela eller en million Riksdaler, bör för tillfället anslås. Jag får alltså, under förmälan att fullständiga ritningar, kostnadsförslag och statistiska beräkningar för ifrågavarande bana redan före sistlidne riksdag inkommo till Regeringen och nu finnas för Stats-Utskottet att tillgå, vördsamt föreslå:

att Riksdagen måtte för sin del besluta anläggandet af en stambana emellan Carlskrona—Calmar—Wexiö, i öfverensstämmelse med de uppgjorda och till Regeringen ingifna förslag och ritningar, samt till denna stambanas påbeggående nu anslå en så stor summa, som Rikets tillgångar kunna medgifva.

G. C. Witt.