

prästerskapets aflöning, taga detta ämne i vidare öfvervägande»; men ehuru betydliga förändringar härutinnan förekommit, och ehuru mångfaldiga motioner i frågan sedan dess inom representationen väckts, kvarstår dock denna af Kongl. Maj:t och Riksdag erkända behöflighet af tydligare bestämmanden.

På grund af hvad jag sålunda anført, får jag vördsamt hemställa,

att Riksdagen åtminstone måtte för sin del besluta, dels att församlingarnes skyldighet att bygga och underhålla s. k. tiodelada upphör i och med detsamma tionden icke vidare utgår i strå, och dels att, utan afseende å hvad derom förut kan vara stadgadt, provinsen Gotlands prestgårdsbyggnadsskyldighet inskränkes till hvad i det afseendet finnes föreskrifvet för Sveriges öfriga provinser.

Slutligen anhåller jag om remiss af denna min motion till Lag-Utskottet, som torde närmare formulera de förslag, hvilka, i anledning af min motion, kunna böra till Riksdagen framställas.

Wisby den 27 Januari 1872.

Ernst Leijer.

N:o 115.

Af Herr **O. E. L. Dahm**: *Om låncunderstöd för jernvägsanläggning från Calmar till den blifvande jernbanan från Wexjö till Carlskrona.*

Sistlidne Riksdags beslut, att till understödjande af enskilda jernvägsbyggnader med lån under derpå följande fem år ställa en bestämd summa till Regeringens disposition, var otvifvelaktigt stödt på goda skäl och för landet i allmänhet gagneligt. Att fördelning af dessa låneunderstöd också skett efter grundlig pröfning och bästa möjliga insigt, i enlighet med Riksdagens beslut, anser jag ock vara öfver allt tvifvel. Men då genom denna fördelning, naturligtvis emot både Riksdagens och Regeringens syfte, stora olägenheter säkert komma att drabba en icke obetydande landsdel, så utbeder jag mig att inför Riksdagen få frambära denna landsorts klagan och föreslå en under nuvarande förhållanden för staten lätt utväg att undanrödja dess anledning.

Genom motioner vid förflutna riksdagar är nogsammt bekant, att städerna Carlskrona och Calmar, i förening med landsbygder i Blekinge, sydöstra Småland och Öland, redan under loppet af flera år gemensamt arbetat för åstadkommande af jernvägsförbindelse mellan Carlskrona, Calmar och Wexjö. Slutligen hade man 1870 förenat sig om en plan till byggande af en *smalspårig* bana, som ansågs tillräcklig för ortens trafikbehof, och som ej beräknades blifva dyrare, än att hvad som behöfdes för dess byggande utöfver kommunens och enskildas bidrag troligen kunnat upplånas på billiga vilkor, om låneunderstöd af staten ej kunnat erhållas. Men 1871 års Riksdag beslöt, att banan Carlskrona—Wexjö skulle, med anledning af Carlskronas betydelse som en för försvaret vigtig punkt, byggas *bredspårig*. Derigenom blefvo alla Calmar-ortens beräkningar störda. Man började änyo öfverlägga och kom snart till den åsigt, att det icke kunde vara praktiskt att bygga en endast 5 mil lång banbit smalspårig, då den bana, hvartill den skulle ansluta sig, vore bredspårig. Orten blef derigenom tvingad till förnyade ansträngningar. Nya kostnadsförslag för bredspårig bana uppgjordes. Nya aktier samlades. Calmar stad tecknade sig för 470,000 R:dr, 28 kommuner i Småland och på Öland 102,700 R:dr, 203 enskilda personer inom Calmar stad tecknade 144,800, och enskiida å landsbygden på båda sidor om Calmar sund 83,500 R:dr. Dessa siffertal bevisa, att ifrågavarande bana på orten anses vara icke endast en stadens utan äfven en landsbygdens angelägenhet. På detta sätt blefvo 801,100 R:dr, eller mera än $\frac{1}{3}$:del af den till 2,394,215 R:dr beräknade kostnadssumman för den 5,38 mil långa banan, tecknade. I slutet af sistlidne Oktober månad ingick man till regeringen med fullständiga kartor och kostnadsförslag, begärande låneunderstöd. Konungens Befallningshafvande hade intygat banans vigt och vederhäftigheten hos aktietecknarne, och Styrelsen för väg- och vattenbyggnader vitsordat, att »ingen anledning var till anmärkning mot kostnadsförslag och prisberäkningar», samt förklarar »en jernvägsanläggning i denna riktning vara af en särdeles stor vigt.»

Då frågan nyligen afgjordes hos regeringen, fann man andra jernvägar ännu vigtigare, och Calmar-orten blir utan understöd tills nya medel af Riksdagen anvisas.

Under tiden bygges den påbegynta jernvägen Carlskrona—Wexjö. Den långa kuststräckan vid största delen af Calmar sund blir i saknad af billiga kommunikationer med det inre landet, och under vintern blir den hädanefter som hittills inskränkt till en dyr och långsam landsvägstransport. Genom jernvägarne på ömse sidor om Calmar-orten drages rörelsen från sina gamla spår. Landtmannen på Smålandskusten och på Öland kan ej draga största möjliga nytta af sina bördiga fält, emedan billig kommunikation med närmaste afsättningsort saknas. Bristen på kommunikation har redan på de sista tiderna visat sig menlig för uppkomsten inom denna ort af nödiga anstalter till ladugårdsprodukternas rätta behandling. Fabriker och näringar måste aftyna och gå under eller till skada för orten flytta till andra trakter. Skogsprodukterna, nedsläpade på landsvägarne till hamnarne, betinga föga mera i pris än transportkostnaden, emedan flottleder alldeles saknas. Calmar stad, med mellan 9 och 10.000 invånare och således

en af rikets betydligare platser, som intill sednare tider gått framåt och njutit ett visst anspråkslöst välstånd, motser utan jernväg den ej aflägsna tid, då dess rörelse blir inskränkt till en obetydlighet, då dess folkmängd minskas och dess betydelse som konsumtionsort för traktens produkter blir ringa. Den jernväg, som nu finnes på 12 mils afstånd, har redan visat ett menligt inflytande, hvilket bevisas deraf, att tulluppbörden i Calmar, som 1863 steg till 500,264 R:dr, år 1870 uppgått till endast 177,207 R:dr. Att en dylik, om minskad handelsrörelse vittnande tullminskning kommer att fortgå med ökad fart, sedan de under byggnad varande jernvägarne till grannstäderna blifvit fullbordade, lärer ej kunna betviflas, och det öde, som väntar en af handeln så beroende stad som Calmar, är lätt att förutse. Egendomsvärdet i orten, nu uppskattadt till 36 millioner på landsbygden, skall icke stiga i samma proportion som på andra trakter, och stadsegendomarne, nu taxerade till öfver 5 millioner, skola säkert nedsjunka till ett värde, om hvars litenhet jag ej vågar försöka en gissning. Må ingen anse mig uttrycka en inskränkt ortspatriotism, då jag förklarar, att jag under sådana förhållanden tycker det vara synd om Calmar och trakten deromkring.

Väl vet jag, att den rörelse, som genom bristande kommunikationer går under i en trakt, i allmänhet blott flyttar till en annan, och att detta för det stora helas välgång ej innebär någon stor betydelse, men jag vet ock, att det ej kan höra till en sund inre politik att skada en ort, då man välvilligt gagnar en annan, samt att, om något sådant råkat ske, det måste vara statens rätt förstådda intresse att råda bot för skadan, innan den blir ohjelpelig, i synnerhet då detta kan ske utan tunga för det allmänna. Denna åsigt tillämpade man ock i Skåne för några år sedan. När nemligen stambanan från Malmö bygdes, skyndade man att lemna understöd till byggande af bibanor till alla Skånes större hamnplatser, innan rörelsen oåterkalleligen blifvit afledd ensamt till stambanans slutpunkt.

Staten har bygt stambanor på allmän bekostnad och åt en enskild bibana skänkt 1 million och något mera åt en annan. Calmar-orten har i sin mån bidragit till bekostande af dessa utgifter, hvaraf den har ett tvifvelaktigt eller åtminstone endast indirekt gagn. Må det därför tillåtas mig att hemställa till Riksdagens bepröfvande, om det icke skulle kunna anses med billighet och rättvisa samt med det allmännas väl förenligt att hjälpa denna landsdel, som genom statsmakternas åtgöranden hotas att blifva efter i utveckling, hvilket i kampen om ekonomisk tillvaro är nära liktydigt med undergång. Jag begär för denna ort hvarken färdigbygda stambanor med vagnar och betjening eller någon den minsta penning till skänks: — jag begär blott, hvad som kommit så många andra förut till del, ett låneunderstöd på statens vanliga vilkor. Några svårigheter för statsverket att lemna detta lån finnas ej. Ställningen är god, och det torde under sådana förhållanden vara stora skäl för att upptaga lediga kapital och använda dem till sådana produktiva arbeten som detta.

Det enda grundade skäl som, så vidt jag kan inse, kan anföras mot beviljandet af detta understöd, är den sista Riksdagens beslut rörande anslag till jernvägar, hvarigenom

Riksdagen för fem år ville befria sig från alla jernvägsbekymmer. Jag är också ej blind för detsammas vigt. Men dels kunde man i fjol icke förutse statsverkets nuvarande goda ställning, dels är det just tillämpningen af detta riksdagsbeslut, som, derigenom att det hotar en stor trakts utveckling, framkallat ett icke förutsedt undantagsförhållande, som påkallar rättelse. Ett strängt fasthållande af beslutet vore icke nyttigt. Hvem helst, som afdikar ett fält och dervid råkar dränka ett annat, skyndar väl icke att genom lämpliga åtgärder torrlägga detta sednare, äfven om detta arbete icke ingick i hans första plan? Då jag derföre har förtroendet att vara representant från en sålunda hotad trakt, har jag ansett mig pligtig att för Riksdagen utvisa ett tillfälle att utöfva välvilja och på samma gång skipa rättvisa utan att bortskänka ett enda öre, men deremot bereda sina stambanor den ökade inkomist, som aldrig kan uteblifva af det tillflöde en bibana föranleder, helst när denna, såsom här är händelsen, kommer att genomskära fruktbara och tätt befolkade trakter och blifva en lätt tillgänglig transportväg för så viktiga varor som det rika Ölands spanmål och kalk samt Smålands boskap.

Ingen torde kunna föreställa sig, att staten, som understödt så många andra orter vid jernvägsanläggningar, äfven i alla tider skulle vägra Calmar-orten sitt biträde. Det är tvärtom i hög grad sannolikt, att ett sådant förr eller sednare lemnas, om det fortfarande begäres; och om så är, vore det icke skäl att lemna hjälp så gerna först som sist, innan orten lidit en så stor ekonomisk skada, att denna sent, om någonsin, kan botas? Lemnas icke denna hjälp snart, så befarar jag, att orten, tvungen till en förtviflad strid för tillvaron, kastar sig i händerna på utländska spekulanter och underkastar sig deras tunga vilkor, sig och landet till föga fromma. Det är ock för att förekomma detta, som jag på anförda grunder vägar vördsamt föreslå, att Riksdagen,

för anläggning af en 5,38 mil lång bredspårig jernväg från Calmar till lämplig anknytningspunkt på den blifvande jernvägen mellan Wexjö och Carlskrona, beviljar åt det för detta arbete redan bildade bolaget ett låneunderstöd på statens vanliga vilkor af 1,596,143 R:dr 33 öre, utgörande $\frac{2}{3}$:delar af den till 2,394,215 R:dr beräknade anläggningskostnaden, att med en tredjedel utgå hvardera af åren 1873, 1874 och 1875.

Stockholm den 26 Januari 1872.

O. E. L. Dahm.

Uti ofvanstående motion instämma:

<i>C. A. Mannerskantz.</i>	<i>Gust. Jonsson.</i>
<i>J. Jonasson,</i>	<i>F. Pettersson.</i>
från Calmar län.	