

## N:o 30.

Af herr **P. G. E. Poignant** m. fl., om beviljande af extra anslag till låneunderstöd för enskilda jernvägsanläggningar å Gotland.

Då den första sammanhängande planen till jernvägars anläggande på Gotland år 1874 uppgjordes, antog man, att behovet af detta samfärdsmedel för hela ön borde tillgodoses genom en stambana af tre fots spårvidd emellan Fårösund i norr och Burgsvik i söder, med sidobanor till Visby och Klintehamn på öns vestra kust samt Slite och Ronehamn på den östra. Den sammanlagda längden af de föreslagna banorna skulle hafva utgjort 171 kilometer. Men deraf har hittills blott en tredjedel kommit till utförande, nemligen den år 1878 färdiga linien mellan Visby och Hemse, utgörande 55 eller, med inberäkning af hamnspåret i Visby, 57 kilometer. Efter förnyade undersökningar, verkställda år 1886 på statens bekostnad samt åren 1894 och 1895 på bekostnad af enskilde, har man funnit den äldre planen böra modifieras på det sätt, att linien norrut skulle utgå icke från Barlingbo station, utan från Visby och tills vidare ej utdragas ända till Fårösund, utan stanna vid Tingstäde »träsk» eller sjö; att linien till Slite skulle få till utgångspunkt Barlingbo station i stället för en punkt på Fårösundslinien norr om Tingstäde; att, med utlemnande tills vidare af linien Hemse—Ronehamn, en bana österut skulle anläggas från Barlingbo station till Hörsne; samt att Klintehamnsbanan skulle anslutas omedelbart till sockerbruket vid Roma station. De nu föreslagna banornas längd skulle blifva för linien Visby—Tingstäde 23 kilometer, Barlingbo—Slite 27, Barlingbo—Hörsne 8, Roma—Klintehamn 23, Hemse—Burgsvik 25, tillsammans 106 kilometer. Kostnaden för banornas anläggning med anskaffande af rörlig materiel kan svårigen beräknas till mindre än i medeltal 20,000 kronor per kilometer eller tillsammans 2,120,000 kronor.

Huru angeläget det är, att dessa jernvägar må komma till stånd inom den närmaste framtiden, inses lätt nog, då man vet, att de icke blott äro af stor betydelse för försvaret af den genom sitt läge mer än någon annan del af riket för en fiendes angrepp blottställda ön, utan äfven utgöra ett lifsvilkor för Gotlands ekonomiska utveckling, för odlingen af den vidsträckta Martebo myr och andra tillförene vattensjuka marker, hvilkas torrläggning redan är eller ofördröjligen varder fullbordad, samt för den omdaning af Gotlands jordbruk, som synes blifva en följd af sockerbetodlingens införande och dess utsträckning till de bördiga delar af ön, hvilka ännu sakna för betornas transport nödiga jernvägsförbindelser.

Att staten ingalunda skulle äfventyra någon förlust genom att bevilja lån för de ifrågavarande jernvägarne anläggning framgår af det förhållandet, att trafiken på Gotlands nuvarande jernväg efter Roma sockerfabriks anläggning tilltagit så väsentligt, att, sedan jernvägsbolaget genom betydande afbetalningar nu kunnat till ett belopp af 100,000 kronor nedbringa sin *förfallna* annuitetsskuld till statsverket, denna skuld utan tvifvel kommer att inbetalas före slutet af innevarande år, hvarefter utdelning å aktierna är att motse redan nästa år. Detta lyckliga förhållande skall naturligtvis sätta bolaget i tillfälle att med utsigt till skälig vinst anlägga de föreslagna bibanorna för underlättande af den tilltagande betodlingen och jordbrukets i följd deraf påskyndade utveckling i öfrigt.

På grund af det anförda hemställes,

att Riksdagen behagade ställa till Kongl. Maj:ts förfogande för låneunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar på Gotland ett extra anslag af en million kronor, att utgå under åren 1897 och 1898 med hälften hvartdera året.

Stockholm i januari 1896.

*E. Poignant.*

*Per Larsson.*

*Ludvig Norrby.*