

N:o 194.

Af herr **E. Svensson** i Karlskrona, om anslog för uppgörande af ritningar och kostnadsförslag för jernväg mellan Linköping och Emmaboda.

Redan innan stambanan till Malmö byggdes, uttalades, att trafikbehovet hos en landsbygd så vidsträckt som Götaland erfordrade tvenne stambanor i riktning från norr till söder och att dessa borde gå, den ena öfver Jönköping till Malmö och den andra öfver Linköping till Karlskrona. Då det emellertid befarades, att, när den vestliga stambanan blifvit färdigbyggd, den östliga skulle allt för lång tid låta vänta på sig, sammanslogos de begge projekterade banorna till en, som drogs i mera central riktning öfver Nässjö.

Enskild företagsamhet har derefter vester om södra stambanan åstadkommit dels den af staten sedermera inlösta s. k. vestkustbanan och dels en snart färdig jernvägslinie öfver Markaryd och Vernamo, begge i riktning från norr till söder. Nödvändigheten af en bana i samma riktning öster om södra stambanan har nu i sydöstra Sverige blifvit allt mera insedd, och stora ansträngningar hafva blifvit gjorda för dess förverkligande. Sålunda har ett bolag bildats, som begärt och erhållit koncession å anläggande af en normalspårig jernväg från Linköping till Vimmerby, hvilket bolag numera lärer hafva erforderligt aktiekapital fulltecknadt. Vidare hafva för en jernväg, jemväl af normal spårvidd, från Emmaboda station å Karlskrona—Vexjö jernväg till Mörlunda station å Nässjö—Oskarshamns jernväg undersökning egt rum samt ritningar och kostnadsförslag blifvit upprättade afvensom en del aktieteckning egt rum. Då mellan Vimmerby och Mörlunda samt mellan Emmaboda och Karlskrona redan finnes normalspårig jernvägsförbindelse, skulle genom de begge projekterade jernvägarne, Linköping—Vimmerby och Mörlunda—Emmaboda, tillkomst vara åstadkommen en normalspårig bana öster om stambanan, från Linköping till Karlskrona. Om vigten af en sådan förbindelse torde meningarna icke vara delade. I sitt den 20 maj 1898 till Kongl. Maj:t ingifna yttrande

rörande låneunderstöd för enskilda jernvägsanläggningar yttrar kongl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beträffande jernvägen Linköping—Vimmerby bland annat: »På sätt styrelsen i sitt underdåniga utlåtande af den 3 april 1897 framhållit, är denna jernväg en af de viktigaste bland återstående behöfliga jernvägar, emedan den skulle fylla en känbar lucka i sydöstra Sveriges jernvägsnät, som derigenom blefve utvidgadt med en i norr och söder gående förbindelseled genom östra delarne af Östergötland och Småland, en jernvägsanläggning, som i samband med dels äldre, dels nya jernvägssträckor säkerligen snart skulle komma att bilda en hittills saknad, direkt och normalspårig längdbana af den största betydelse för trafiken mellan södra Sveriges östkustprovinser från Stockholm till Karlskrona».

Det finnes äfven en annan synpunkt, ur hvilken denna östliga längdbana, den allmänt s. k. östra centralbanan, måste skådas, nemligen den strategiska. Då man besinnar, hvilken betydande punkt i fråga om rikets försvar Karlskrona marinstation med befästningar är och säkerligen äfven kommer att förblifva, är det ej svårt att inse, af hvilken oerhörd vikt det skulle blifva för denna station och äfven för andra orter i sydöstra Sverige att erhålla den ifrågasatta förbindelsen med hufvudstaden samt mellersta och norra Sverige. Fråga är dock, om det sätt, hvarpå vederbörande synas ämna anordna denna ur trafik- och strategisk synpunkt högst vigtiga förbindelseled, är det rigtiga. Den koncessionerade jernvägen Linköping—Vimmerby är på grund af lokala intressen afsedd att dragas i en linie, som långt afviker från den raka; vigten af dess skenor kommer att vara endast 25 kilogram pr meter, och högsta medgifna stigningen är 1:80. Äfven jernvägen Emmaboda—Mörlunda kan, sådan den enligt de af chefen i östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet majoren E. Westerberg nästlidna år uppgjorda ritningar blifvit föreslagen att byggas, icke anses som en förstklassig jernväg. Visserligen äro stigningarna der beräknade till högst 1:100 och skenvigten till 31,15 kilogram pr meter, men de många kurvorna med i allmänhet liten radie göra likväl, att samma jernväg måste anses såsom en sekundärbana.

Af dessa förhållanden blir en följd, att, då i en framtid, hvilken säkerligen icke är aflägsen, det anses nödvändigt att staten förvärfvar eganderätt till jernvägssträckningen Linköping—Karlskrona, staten måste, sedan han inlöst bandelarne Linköping—Vimmerby och Mörlunda—Emmaboda, med högst betydande kostnader ombygga dessa. Nu äro dessa bandelar beräknade att kosta, den förra omkring 3,450,000 kronor och den senare 4,750,000 kronor eller sammanlagdt 8,200,000 kronor. Om de vid sin första anläggning byggdes fullt statsbanemässigt, skulle de antag-

ligen kosta omkring 12,000,000 kronor, motsvarande ungefär 60,000 kronor pr kilometer. Skulle de deremot först byggas enligt nu uppgjorda förslag och sedan ombyggas, komme sammanlagda kostnaden därför säkerligen icke att understiga 15,000,000 kronor.

Härtill kommer ytterligare en synnerligen beaktansvärd omständighet. Till sträckningen mellan Vimmerby och Mörlunda, bestående af dels jernvägen Vimmerby—Hultsfred och dels bandelen Hultsfred—Mörlunda af Nässjö—Oskarshamns jernväg, läser staten icke hafva någon lösningsrätt. Förvärfvandet af dessa bandelar och i sammanhang dermed af öfriga delar af Nässjö—Oskarshamns jernväg kan då lätteligen blifva en synnerligen dyr affär, hvartill sedermera kommer ombyggnadskostnaden jemväl för denna del af sträckningen.

Det finnes enligt min mening endast ett sätt att förebygga dessa olägenheter, och det sättet är, att staten sjelf anlägger jernväg från Linköping till Emmaboda. En blick på kartan ger genast vid handen, att en sådan jernväg skulle fylla ett förefintligt trafikbehof. Den officiella jernvägsstatistiken visar äfven, att de normalspåriga jernvägarna i sydöstra Sverige i allmänhet eller så godt som alla äro vinstgifvande, en egenskap, som säkerligen skulle i än högre grad gälla en jernväg Linköping—Emmaboda. Någon uppoffring från statens sida skulle således icke behöfva ifrågakomma för åstadkommande af denna i trafik- och strategiskt hänseende högst viktiga jernväg, hvilket deremot säkerligen blefve fallet, om enskilde byggde och staten sedermera inlöste densamma.

Med föranledande af hvad jag sålunda anfört, har jag äran hemställa,

att Riksdagen ville för uppgörande till nästa lagtima Riksdag af fullständiga ritningar och kostnadsförslag till en normalspårig jernväg från Linköping till Emmaboda ställa till kongl. jernvägsstyrelsens förfogande ett förlagsanslag af 20,000 kronor.

Om remiss till statsutskottet anhålles.

Stockholm den 28 januari 1899.

Edv. Svensson.

Häruti instämmer

Sv. Arnoldsson.
