

N:o 94.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, angående bidrag af statsmedel till åstadkommande af en järnväg från Borgholm till Böda å Öland; gifven Stockholms slott den 26 februari 1904.

Under åberopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver jordbruksärenden för denna dag, vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att medgifva,

att, under förutsättning att bindande aktieteckning i järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda sker af kommuner och enskilda till sammanlagdt belopp af minst 225,000 kronor, Kungl. Maj:t må för kronans räkning teckna aktier i samma bolag till ett belopp af högst 275,000 kronor, samt att det belopp, som erfordras för inbetalning af aktier, hvilka sålunda kunna komma att för kronans räkning tecknas, må utgå af innevarande och nästkommande års skogsmedel.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF.

Theodor Odelberg.

*Utdrag af protokollet öfver jordbruksärenden, hållet inför Hans
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å
Stockholms slott den 26 februari 1904.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern BOSTRÖM,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena LAGERHEIM,
Statsråden: ODELBURG,
 HUSBERG,
 PALANDER,
 WESTRING,
 RAMSTEDT,
 BERGER,
 MEYER,
 VON FRIESEN och
 VIRGIN.

25:o.

Departementschefen, statsrådet Odelberg anförde vidare:

Uti en till Kungl. Maj:t ställd skrift hafva, med hänvisning till en samtidigt ingifven underdånig ansökning om koncession å anläggande af järnväg om 0,89 meters spårvidd från Borgholm till Böda å norra Öland, kontraktsprosten K. Hellgren i Borgholm, ledamoten af Riksdagens Andra Kammare Adolf Johansson i Möllstorp m. fl., å aktietecknarnes i bolag för anläggande af berörda järnväg vägnar, i underdånighet anhållit om ett bidrag af statsmedel med 300,000 kronor till samma järnvägsanläggning.

Till stöd för denna framställning hafva sökandena dels åberopat det gagn, som staten med hänsyn till Böda kronopark skulle draga af järnvägen, dels ock framhållit, att för norra Öland med dess afskilda

läge, dess efterblifna jordbruk och dess brist på skog samt för Borgholm såsom badort järnvägen vore rent af ett lifsbefoh.

Enligt ett vid ansökningen fogadt utdrag af protokoll, hållet vid sammanträde i Borgholm den 20 september 1901 med aktietecknarne i ofvannämnda bolag, voro då aktier i bolaget tecknade för sammanlagdt 150,700 kronor.

Till följd af nådig remiss har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen öfver ifrågavarande framställning afgifvit underdånigt utlåtande af den 27 november 1902 och däruti, med åberopande af hvad styrelsen i underdånigt utlåtande den 19 i samma månad anført beträffande ofvannerörda koncessionsansökning, hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes till Riksdagen aflåta nådig proposition om beviljande till järnvägsanläggningen af ett statsbidrag utan återbetalningsskyldighet af 300,000 kronor.

Uti sitt berörda underdåniga utlåtande af den 19 november 1902 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrat, bland annat, att för afhjälpande af efterblifvenheten i näringarna på Öland och den delvis där af framkallade ökade emigrationen och modlösheten hos befolkningen någon verksammare åtgärd antagligen icke finnes än införande jämväl där af nutidens förbättrade samfärdsmedel och, såsom en början, anläggning af den föreslagna järnvägen, hvars direkta understödjande af staten, enligt styrelsens åsikt, skulle innebära en gärd af både rättvisa och klokhet, äfven om en del af kostnaden skulle bestridas af statsmedel.

Domänstyrelsen har därefter i ärendet afgifvit infordradt underdånigt utlåtande af den 19 februari 1903 och därvid tillika öfverlämnat underdåniga yttranden af vederbörande jägmästare och öfverjägmästare äfvensom af kronofogden i orten samt Kungl. Maj:ts befallningshafvande i länet.

Innan jag öfvergår att redogöra för innehållet af dessa handlingar, tillåter jag mig erinra, att 1901 års Riksdag, med anledning af därom utaf Kungl. Maj:t gjord framställning, medgaf, att för anläggande af en hamn med lastbrygga i Grankullaviken å Öland finge af nämnda års skogsmedel användas ett belopp af högst 68,000 kronor, samt att Kungl. Maj:t genom nådigt bref den 7 juni 1901 anbefallt domänstyrelsen att låta i enlighet med då jämväl fastställd plan utföra ifrågavarande hamnanläggning.

Öfverjägmästaren har uti sitt nu afgifna yttrande anført, bland annat, följande.

Sedan beslut fattats om anläggande af en hamn vid Grankullaviken å Ölands norra ända, hvilket företag enligt kontrakt skulle vara

fullbordadt före den 1 oktober 1903, hade en järnväg Borgholm—Böda icke fullt den betydelse för Böda kronopark, som den, hamnen förutan, skulle haft, enär från hela norra hälften af kronoparken det hufvudsakliga af gröfre, skeppningsbart virke antagligen komme att gå till sagda hamn. Klenare virke samt ved, som för skogens rätta skötsel i myckenhet borde uttagas, och som i följd af dålig afsättning hittills i jämförelsevis ringa mängd afverkats, äfvensom all afkastning från kronoparkens södra hälft blefve alltför kostsam att med fördel transporter till den aflägsset liggande hamnen, och för afsättning af detta virke samt för tillgodoseende af hela öns behof af sådant skulle den projekterade järnvägen hafva sådan betydelse, att en uppoffring från statens sida för järnvägsanläggningen syntes böra göras.

Jägmästaren framhåller, hurusom i brist på kommunikationer försäljning af skogsalster från Böda kronopark kunnat ske endast till de närmast belägna socknarne. Till följd däraf hade högst en tredjedel af skogens hela årsafkastning vunnit afsättning, och den timmerdugliga skogen hade till stor del blifvit öfvermogen och tagit sådan skada, att den hufvudsakligast endast kunde användas till ved. Vedskog hade dessutom uppstått i mängd. Skulle staten vinna afsättning för kronoparkens skogsalster, erfordrades förbättrade kommunikationer, och en viktig förbindelseled vore obestriddigen den föreslagna järnvägen från Borgholm till Böda. Enligt en under åren 1885—1889 öfver Böda kronopark upprättad och fastställd skogshushållningsplan uppginge årliga skogsafkastningen till 8,376 kubikmeter, men det borde anmärkas, att denna virkesafkastning i förhållande till kronoparkens areal — 5,902,49 hektar — och dess till allra största delen ganska produktiva skogsmark, som genom pågående omfattande torrläggningar af sankar marker icke obetydligt komme att ökas, vore synnerligen låg, beroende på skogens i allmänhet höga ålder och däraf följande nedsättning i årstillväxten. Efter gjord beräkning uppginge det årliga husbehovsvirket för socknarna mellan Böda och Borgholm jämte de 4 närmast öster och söder om staden belägna socknarna till omkring 22,000 kubikmeter. Den årliga skogsafkastningen kunde sålunda icke på långt när förslå till fyllandet af deras behof, och detta förhållande gifve vid handen, att om järnvägen Borgholm—Böda komme till stånd, en högst liflig konkurrens om kronoparkens virke måste uppstå såväl mellan de skoglösa kommunerna som mellan enskilda personer — en omständighet, som otvifvelaktigt komme att betydligt höja virkespriserna. Härvid borde icke förbises, att skogen å smålandskusten vore illa medfaren, för att icke säga nästan uthuggen, och som hamnarna å norra Öland, med undantag af Borg-

holms, som vore god, befunde sig i det skick, att de inom en snar framtid icke kunde angöras, så bidroge detta i sin mån till virkesprisets höjande å Öland. Med beräkning efter de därstädes gängse virkespriser — 4 kronor för kubikmeter vedvirke och 5,50—9,50 kronor och däröfver för kubikmeter byggnads- och sågtimmerträd — syntes medelpriset, utan fara för att det blefve för högt, kunna för närvarande sättas till 5 kronor för kubikmeter, hvilket medelpris vid framtida höjning af priset på de olika virkesslagen säkerligen blefve ej obetydligt högre. Årsafkastningen komme alltså att redan från början betinga en summa af 41,880 kronor i stället för omkring 10,000 kronor, som virkesförsäljningen, bestående hufvudsakligast af vedskog, nu lämnade. Af största betydelse vore ock, att genom ifrågavarande järnväg de för afverkning framdeles bestämda årshyggena komme att under försäljningsåret befrias från allt för skogskultur hinderligt virke, hvarigenom nästan all tillväxtförlust undvekes. Sedan den sämre skogen sålunda så småningom blifvit ersatt med ny, borde årstillväxten i en framtid, utan att beräkningen blefve för hög, uppgå till mellan 10—12,000 kubikmeter. Om å ena sidan hittills betydliga massor af vedskog i brist på afsättning uppstått, vore å andra sidan timmertillgången rätt betydlig. Vid en under år 1893 å kronoparken företagen timmerräkning hade antalet timmerträd uppgått till i rundt tal 500,000 stycken, hållande 10 engelska tum vid brösthöjd och däröfver. Såväl för tillvaratagandet af dessa timmerträd som för tillgodogörandet af vedskogen hade vederbörande myndighet tid efter annan väckt förslag om anläggandet af hamn invid kronoparken; samma ändamål hade ock legat till grund för första förslaget till ifrågavarande järnvägsanläggning. Att den vid Grankullaviken beslutade hamnanläggningen komme att hafva sin betydelse för afsättningen af den värdefullaste skogen, kunde ej bestridas, men ensamt för sig komme den i själfva verket att motarbeta försäljningen såväl af nu förefintlig och blifvande vedskog å kronoparken som af det affall, hvilket komme att uppstå vid de blifvande större timmerafverkningarna. Detta vedvirke kunde nämligen ej med någon fördel utskeppas från Öland, och som virkesafsättningen, såsom blifvit omnämndt, där vore högst ringa, blefve följden icke allenast den, att nämnda virke till stor del finge kvarligga i skogen och förfaras, utan äfven, att nuvarande priser för vedvirket nedpressades till en obetydlighet. Resultatet beträffande virkesförsäljningen blefve alltså framdeles mycket ofördelaktigare, än det nu vore. I förening med hvarandra skulle hamnen och järnvägen däremot åstadkomma en betydlig stegring af timmerprisen genom timrets afsättning på olika vägar, hvarjämte järnvägen ensamt för sig skulle draga försorg om afsättnin-

gen af ved- och byggnadsvirke till för staten fördelaktigaste priser, och som skogens nuvarande beskaffenhet fordrade till en början en flera gånger större afverkning än årsafkastningen, blefve årsinkomsten under första afverkningsperioden högst betydande. Då sålunda en anläggning af järnväg mellan Borgholm och Böda blefve af stor betydelse för staten samt komme att höja den ort, den skulle genomgå, till en icke anad utveckling, främjande välmåga och tillfredsställelse bland befolkningen, ansåge sig jägmästaren, enär nämnda befolkning icke vore i stånd att utan statens kraftiga medverkan åvägabringa ifrågavarande järnväg, böra förorda nådigt bifall till hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit angående statsbidrag till järnvägen i fråga.

Kronofogden har i fråga om det sökta statsbidraget till järnvägen anfört följande.

Vid bedömandet af frågan, huruvida ett sådant bidrag borde lämnas, syntes i första hand böra tagas i betraktande den nytta, som ifrågavarande järnväg kunde medföra för Böda kronopark. Enligt den utredning, revirförvaltaren lämnat, uppginge virkesförsäljningen, som verkställdes af kronofogden å fyra auktioner årligen, till ungefär 10,000 kronor, men från kronoparken kunde och borde med en rationell skötsel enligt såväl nämnda utredning som den kännedom, kronofogden vunnit under sin mångåriga tjänstgöring i det fögderi, inom hvilket kronoparken vore belägen, afverkas virke för ett belopp, som öfverstege nuvarande försäljningsbeloppet fyra till fem gånger. Med nuvarande kommunikationer kunde skogseffekter från kronoparken knappast säljas till andra personer än dem, som bodde i de fem nordligaste socknarne. Häri låge orsaken till den obetydliga afkastning, kronoparken för närvarande lämnade. Den beslutade hamnbyggnaden vid Grankullaviken kunde blott delvis råda bot för detta missförhållande, ty dels kunde svårligen ditfraktas virke från mer än norra tredjedelen af kronoparken, och dels komme antagligen litet eller intet af det sämre virket i form af vindfällen och torrskog att finna afnämare på fastlandet. Detta sämre virke äfvensom allt virke från öfriga delar af kronoparken komme med all säkerhet att köpas af öborna, om det genom en järnväg blefve för dem åtkomligt. På dessa grunder hölle kronofogden före, att, om ett statsbidrag af 300,000 kronor utan återbetalningsskyldighet lämnades, staten ej gjorde någon uppoffring eller förlust, ty den ökade afkastning, som kronoparken komme att lämna, om järnvägen komme till stånd, motsvarade fullt räntan å det ifrågasatta statsbidraget, hvartill komme, att kronoparken kunde få en rationell vård och skötsel. Såge man företaget från synpunkten af det gagn, befolkningen däraf kunde få, funne

man järnvägen äfven viktig och betydelsefull. Kronoparkens och befolkningens nytta af järnvägen sammanföller på det sätt, att lika fördelaktigt som det vore för kronoparken att få sälja, lika fördelaktigt vore det för befolkningen att kunna få köpa skog. I en framtid, då skogarne å närliggande fastland hunnit blifva kalhuggna, blefve det ett trängande behof för öborna att få skog från kronoparken. Järnvägen komme äfven att blifva till stor nytta för befolkningen i många andra afseenden och möjliggöra en utveckling af jordbruket, hvilket liksom mycket annat på ön blifvit efter, hvartill orsaken vore att söka i dåliga kommunikationer. Behovet af järnvägen framträdde så mycket tydligare, då man beaktade, att norr om Borgholm finnes på Ölands västkust ingen duglig hamn, ty Sandviks hamn, som kostat hundratusentals kronor, syntes ej kunna varaktigt förbättras och kunde ej angöras vid hårdt väder, och lastbryggan vid Alfvedsjöbodarna, som saknade allt skydd och vore förfallen, vore likaledes ofta omöjlig att angöra. En ytterligare ej oväsentlig fördel, som järnvägen skulle medföra, blefve utvecklingen af öns näringskällor, såsom den viktiga brytningen och bearbetningen af kalksten, och skapandet af nya sådana. Härigenom skulle antagligen emigrationen, som nu vore mycket betydlig och i oroväckande grad minskade befolkningen, i någon mån afstanna. På grund af det anförda har kronofogden, under villkor att järnvägens norra ändstation förlades till någon punkt mellan Fagerum och Svartvik vid nya landsvägen, i underdånighet hemställt om bifall till sökandenas af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade underdåniga ansökning.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande har i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkt aflåtande af nådig proposition till Riksdagen om beviljande af ett statsbidrag utan återbetalningsskyldighet till belopp af 300,000 kronor för järnvägens anläggande.

För egen del har domänstyrelsen anført följande.

Den ifrågasatta järnvägen komme otvifvelaktigt att blifva af stor betydelse för Böda kronopark liksom för hela norra delen af Öland, och styrelsen kunde vitsorda de af jägmästaren och kronofogden framhållna beklagliga förhållanden i fråga om den nuvarande virkesafsättningen från sagda kronopark. Hamnanläggningen vid Grankullaviken gjorde järnvägen ingalunda umbärlig, äfven om afsättning af en stor del gröfre virke för export lämpligast borde ske från denna hamn. För afsättning af det mindre virket, särskildt ved, skulle järnvägen däremot medföra det allra största gagn, synnerligast om järnvägen framdroges till parkens centrala delar. Styrelsen delade i sådant afseende den af kronofogden uttryckta mening, att järnvägens ändpunkt i norr borde förläggas vid den

kronoparken genomskärande nya landsvägen mellan hemmanen Fagerum och Svartvik, i hvilket fall från en stor del af kronoparken skogsprodukternas forsling till ändstationen borde kunna verkställas utan alltför dryga omkostnader. Hvad anginge spårvidden å järnvägen, ansåge styrelsen otvifvelaktigt sådan af 890 millimeter vara att föredraga framför förut föreslagen af 600 millimeter, och detta af anledning att, förutom att större transportförmåga därmed vunnes, olägenheterna af vagnarnes mindre jämna lastning, som hvad anginge virke knappast kunde undvikas, icke blefve så stora som vid ett spårssystem af endast 600 millimeter. Någon synnerlig olägenhet vid utläggning af bispår syntes ej heller vållas af 890 millimeters spårvidd gent emot den af 600 millimeter, då i den jämna terrängen å kronoparken bispåren, om sådana ens komme att erfordras, utan svårighet kunde sträckas fram i nästan raka linjer, åtminstone utan mindre kurvor, och kostnadernas ökning därför till följd af den större spårvidden antagligen ej blefve afsevärd, äfven om någon sådan kunde föranledas däraf, att tyngre räler måste användas. Uti sin underdåniga hemställan beträffande hamnanläggningen i Grankullaviken den 18 oktober 1900 hade styrelsen framhållit, att stegringen af kronoparkens värde genom en järnvägs anläggning från densamma borde kunna lågt beräknas till 250,000 kronor. Det vore emellertid antagligt, att fördelen af järnvägsanläggningen skulle visa sig betydligt större, samt att kronan under den närmaste tiden efter järnvägsanläggningen, medan de nuvarande betydliga besparingarna af virke kunde och borde tillgodogöras i så stor utsträckning som sig göra läte, skulle vinna full ersättning för lämnadt bidrag i skogseffekternas prisstegring samt genom möjligheten att afsätta desamma. Styrelsen ansåge sig dock ej böra förorda ett statsanslag utan återbetalningsskyldighet, utan på grund af hela företagets natur att till väsentlig del afse åstadkommande af en transportbana för afsättning af en kronans skogstillgång, som hittills varit mindre eftersökt, funne styrelsen det lämpligt, att kronan för skogsväsendets räkning intresserade sig för järnvägens anläggning genom aktieteckning i densamma, i hvilket fall kronan såsom jordägare blefve underkastad samma vinst eller förlust som de enskilde. Under förutsättning att den enskilda aktieteckningen kunde uppbringas till 225,000 kronor, ansåge styrelsen, att kronans aktieteckning för Böda kronopark borde kunna utsträckas till 275,000 kronor. På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, har domänstyrelsen i underdånighet hemställt, att den föreliggande underdåniga ansökningen måtte på det sätt bifallas, att kronan genom aktieteckning till ett belopp af 275,000 kronor, att utgå

af skogsmedel, bidroge till järnvägsföretaget i fråga, dock endast under villkor, att annan bindande aktieteckning blifvit gjord för ett belopp af 225,000 kronor, samt att järnvägen, med en spårvidd af 890 millimeter, utsträcktes till en punkt inom Böda kronopark mellan hemmanen Fagerum och Svartvik.

I anledning af hvad domänstyrelsen sålunda hemställt, har Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Kalmar län inkommit med en underdånig skrifvelse af den 12 sistlidne januari och däruti anført följande.

Befolkningen i de trakter, som skulle beröras af den föreslagna järnvägen, insåge den stora nytta, som järnvägen skulle medföra för hela norra Öland och vore lifligt intresserad för densamma. Under förhoppning, att domänstyrelsens underdåniga framställning skulle vinna Kungl. Maj:ts godkännande, hade därför denna befolkning varit angelägen att söka uppfylla det villkor i fråga om beloppet af den enskilda aktieteckningen, som domänstyrelsen föreslagit. Samtliga kommuner, som kunde väntas få någon fördel af järnvägen, hade beslutat teckna aktier däruti, och kommuners och enskilda personers sammanlagda aktieteckning uppginge nu till det af domänstyrelsen föreslagna beloppet 225,000 kronor, på sätt framginge af en vid skrifvelsen fogad uppgift från järnvägens styrelse. Då Kungl. Maj:ts befallningshafvande hyste den öfvertygelsen, att anläggningen af ifrågavarande järnväg skulle vara det enda verkligt effektiva medel att förbättra de ekonomiska förhållandena på norra Öland, hvilka för närvarande voro i hög grad otillfredsställande, och att motverka emigrationen från dessa trakter, som antagit oroväckande dimensioner, på samma gång järnvägen skulle bereda statsverket en icke obetydligt större inkomst från Böda kronopark, än hvad nu vore fallet, och då vidare icke några utsikter förefunnes att få järnvägsföretaget till stånd utan kraftigt ekonomiskt understöd af staten, funne Kungl. Maj:ts befallningshafvande sig böra i underdånighet hemställa, att Kungl. Maj:t täcktes till innevarande års Riksdag aflåta nådig proposition om understöd åt anläggningen af järnväg mellan Borgholm och Böda antingen i öfverensstämmelse med Kungl. Maj:ts befallningshafvandes tidigare utlåtande i frågan eller ock på det sätt, domänstyrelsen i underdånighet hemställt.

Jag anhåller härefter att till en början få erinra, hurusom Kungl. Maj:t den 11 december 1903 dels fastställt ordning för järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda, dels ock beviljat detta bolag rättighet att anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta järnväg af 0,891

meters spårvidd från Borgholm till Böda och därvid till efterrättelse vid järnvägsanläggningens utförande i hufvudsak fastställt en af majoren i väg- och vattenbyggnadskåren Eric Westerberg i januari 1902 upprättad plan därför, dock med undantag af sträckningen närmast Borgholm.

Enligt den sålunda fastställda planen skulle järnvägen, med utgångspunkt i Borgholm, få sin slutpunkt mellan byarna Fagerum och Svartvik vid den nyanlagda vägen från Böda till Byxlekrok.

Kostnaderna för järnvägen, som är afsedd att få en längd af 55 kilometer förutom sidospår, hafva beräknats till 838,000 kronor, däraf för rullande materiel 154,000 kronor.

Enligt den för bolaget fastställda bolagsordningen har bolaget till ändamål att anlägga järnväg från Borgholm till Böda kronopark samt att densamma till allmänt begagnande mot afgift upplåta. Bolagets styrelse skall hafva sitt säte i Borgholm. Aktiekapitalet skall utgöra minst 150,000 kronor och högst 450,000 kronor. Aktie skall lyda å 50 kronor, och aktiebrefven ställas till viss man. Å tecknad aktie skola 25 procent inbetalas senast ett år efter teckningen samt återstoden å tider, som styrelsen äger bestämma, med iakttagande, att full betalning skall erläggas sist inom två år från den dag, då bolaget bildats. Styrelsen skall bestå af fem ledamöter med ett lika antal suppleanter för dem. Såväl ledamöter som suppleanter skola väljas vid ordinarie bolagsstämma för 5 år i sänder, dock att en ledamot och en suppleant skola afgå för hvarje år, hvarvid i fråga om de första gången valde ordningen bestämmes genom lottnings. Styrelsen är beslutför, när tre ledamöter äro tillstädes, såvida desse äro om beslutet ense. För granskning af styrelsens förvaltning och bolagets räkenskaper skola årligen å ordinarie bolagsstämma utses två revisorer och lika antal suppleanter för dem. Ordinarie bolagsstämma skall hållas i Borgholm en gång om året inom juni månads utgång.

Då vid behandlingen af frågan om en hamnanläggning på norra Öland farhåga uttalats, att en dylik anläggning skulle för lång tid uppskjuta frågan om byggande af den för ön långt viktigare järnvägen, anförde jag vid anmälan af ärendet inför Kungl. Maj:t den 11 januari 1901, att enligt min mening en järnväg med nu ifrågasatt sträckning ingalunda skulle göra en hamnanläggning i Grankullaviken öfverflödigt, enär dessa bägge anläggningar tvärtom skulle komma att på ett särdeles lämpligt sätt komplettera hvarandra såsom tillgodoseende kommunikationsbehovet, hvardera inom sin del af kronoparken.

Sedan detta uttalande af mig gjordes, har hamn vid Grankullaviken blifvit beslutad och är för närvarande under anläggning. Intet har emellertid tillkommit, som ändrat min åsikt om behofvet jämväl af järnvägsanläggningen. Tvärtom hafva de i förevarande ärende gjorda uttalanden ytterligare styrkt min öfvertygelse om gagnet af densamma icke blott för befolkningen på Öland utan äfven för staten såsom ägare af Böda kronopark. Den förbättring i kommunikationer, som järnvägen innebär, skall nämligen, genom det tillfälle, den kommer att bereda till en ekonomiskt lönande afsättning jämväl af ved och småvirke från kronoparken, väsentligt höja afkastningen från denna och därjämte möjliggöra en rationell skogsskötsel utan betungande kostnader.

Jag anser därför, att staten såsom skogsägare har full anledning att ekonomiskt bidraga till åstadkommande af järnvägen.

Beträffande då den form, under hvilken detta bör ske, kan jag ej annat än dela domänstyrelsens mening, att staten bör liksom jordägare eller kommuner, hvilka påräkna fördel af järnvägsförslaget, ingå såsom delägare i företaget och teckna aktier i järnvägsbolaget till ett belopp, motsvarande det intresse, staten kan anses äga uti, att företaget kommer till stånd. Enligt domänstyrelsens beräkning skulle kronoparken genom järnvägsanläggningen vinna en värdeförhöjning af lågt räknadt 250,000 kronor. Då denna siffra antagligen kan anses vara snarare för låg än motsatsen, och då staten jämväl ur andra synpunkter otvifvelaktigt äger intresse af, att äfven denna landsända kommer i åtnjutande af den häfstång för framåtående och välstånd, som förbättrade kommunikationer innebära, finner jag mig böra tillstyrka det af domänstyrelsen föreslagna bidraget af 275,000 kronor, äfven om detta belopp i enlighet med domänstyrelsens förslag, mot hvilket jag icke har något att erinra, skulle utgå af skogsmedlen.

I fråga om utsikterna för järnvägens räntabilitet har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uti sitt underdåniga utlåtande öfver koncessionsansökningen anført följande. Ehuru utsikterna, att företaget skulle redan från början kunna erhålla tillräckliga inkomster af trafiken, syntes små, vore styrelsen likväl öfvertygad, att järnvägsanläggningen efter längre eller kortare tid skulle mäktat förränta därpå nedlagda kostnader, sedan dess trafik ökats i följd såväl af den lifligare företagsamhet och den ökade produktion, som nyanlagda järnvägar i föga utvecklade landsdelar alltid framkallade, som ock af de förut obeaktade eller värdelösa naturalster och råvaror, som medelst järnvägen skulle komma att föras i marknaden. Den omständigheten, att det icke kunde med visshet förutsägas, när den trafikstegring kunde förväntas, som erfordrades för

banans räntabilitet, syntes styrelsen icke böra utgöra hinder för understödjande från statens sida af en så nödig och nyttig järnvägsförbindelse som nu ifrågavarande. Åtskilliga järnvägsföretag, särskildt de först anlagda stambanorna, hade också beslutats under uttalad tvekan om möjligheten för dem att under de första åren efter fullbordandet ens kunna lämna nödig trafikinkomst till bestridande af driftkostnaderna.

Då sannolikheten synes tala för den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i utsikt ställda utvecklingen, kommer statens kostnad för anläggningen, därest staten genom tecknande af aktier bidrager till densammans förverkligande, antagligen att inskränka sig till den ränteförlust, staten till en början kan få vidkännas.

Enligt hvad jag ofvan anfört, kan enligt den för järnvägsaktiebolaget fastställda bolagsordningen dess kapital utgöra högst 450,000 kronor. Då nu inom orten tecknats aktier till ett belopp af 225,000 kronor, återstår allenast ett lika stort belopp att teckna. Denna omständighet anser jag dock icke böra vara ovillkorligen bestämmande för storleken af statens bidrag. Skall nämligen företaget utan alltför stora svårigheter bringas till stånd och därefter kunna med fördel drifvas, måste detsamma i väsentlig grad baseras på utan återbetalningsskyldighet insatta penningar, och då nu kostnaderna för järnvägen beräknats till i rundt tal 850,000 kronor, synes mig önskvärdt att aktiekapitalet uppbringas åtminstone till 500,000 kronor. I händelse därför efter skedd ändring i bolagsordningen ytterligare aktieteckning möjliggöres, anser jag, att staten bör teckna aktier för ett belopp af intill 275,000 kronor.

Beträffande förvaltningen af statens aktier i företaget, synes mig lämpligt, att denna öfverlämnas åt domänstyrelsen. Den afkastning, som framdeles kan utfalla å aktierna, torde böra ingå bland skogsmedlen.

Med åberopande af hvad jag sålunda anfört, hemställer jag alltså, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att medgifva,

att, under förutsättning att bindande aktieteckning i järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda sker af kommuner och enskilda till sammanlagdt belopp af minst 225,000 kronor, Kungl. Maj:t må för kronans räkning teckna aktier i samma bolag till ett belopp af högst 275,000 kronor, samt att det belopp, som erfordras för inbetalning af aktier, hvilka sålunda kunna komma att för kronans räkning tecknas, må utgå af innevarande och nästkommande års skogsmedel.

Till denna af statsrådets öfrige ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnade, att proposition i ärendet skulle till Riksdagen aflåtas af den lydelse, bilaga litt. . . . till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo:

G. Zethelius.
