

**N:o 30.**

Af herr **Jeansson** i Kalmar m. fl. *om statsbidrag till en normalspårig järnväg mellan Säfsjöström och Nässjö.*

Sedan flera år tillbaka har i kommuner inom Jönköpings och Kronobergs län, hvilka till följd af bristande kommunikationer äro intresserade af en järnvägsförbindelse mellan Säfsjöström och Nässjö, yppats önskan att förverkliga ett sådant företag. Sedan detta intresse tagit fastare form, har till en början förberedande undersökning af den sålunda tillämnade järnvägen verkställts af civilingenjören Erik Winell samt därefter fullständiga kostnadsförslag öfver järnvägsförbindelsen i fråga upprättats af nuvarande distriktschefen major John Ekelund. Det af major Ekelund upprättade förslaget afser tre alternativa linjer, nämligen 1:o) den s. k. Korsbergalinjen, 2:o) den s. k. Nyelinjen och 3:o) den s. k. sammanbindningslinjen Korsberga—Nye. De sålunda föreslagna alternativa linjernas olika sträckning är med röda linjer utmärkt å närlagda karta. Den beräknade kostnaden för utförande af Korsbergalinjen utgör omkring 5,100,000 kronor, under det kostnaderna för Nyelinjen beräknats utgöra 5,320,000 kronor och för sammanbindningslinjen Korsberga—Nye 5,565,000 kronor. Till dessa kostnader torde emellertid böra läggas ett belopp af cirka 200,000 kronor, hvartill omkostnaden för anskaffande af gröfre räls, hvilket för trafikhastighetens skull är af synnerlig betydelse, beräknas uppgå. De största sympatierna synas förefinnas för sammanbindningslinjen, då denna linje skulle framdragas genom trakter, hvilka dels äro i synnerligt behof af järnväg och dels lämna största garantien för järnvägens framtida bärighet. Vi äro också af den mening, att denna senare linje gifvet bör föredragas framför de andra ofvan nämnda. Sammanlagda kostnaden för företagets utförande skulle sålunda uppgå till 5,765,000 kronor.

Vid sammanträde i Nässjö den 7 maj nästlidet år med deputerade från kommuner, som äro uti ifrågavarande järnvägsföretag intresserade, upprättades närslutna stiftelseurkund för och inbjudning till aktieteckning uti Säfsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag, som bland annat har till ändamål att efter erhållen koncession anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta järnväg mellan nyssnämnda järnvägsstationer. Därjämte uppdrogs åt en interimsstyrelse att söka bringa företaget i fråga vidare framåt.

Hittills äro på grund af sagda inbjudning tecknade af kommuner:

för Korsbergalinjen aktier för tillhopa.....	791,000 kronor
» Nyelinjen » » » .....	641,000 »
» sammanbindningslinjen » » .....	691,000 »

Kommunteckningarna äro emellertid ännu ej afslutade, och de enskilda teckningarna äro nyligen påbörjade.

Dock torde med visshet kunna antagas, att sammanlagda beloppet af hvad kommuner och enskilda kunna förmås teckna icke kommer att öfverstiga för kommunernas del 2,000,000 kronor och från enskildas sida i rundt tal 380,000 kronor, äfven om afsevärda belopp af hvad som redan tecknats för Korsberga- och Nyelinjerna skulle komma att öfverföras till den af oss förordade och med de mesta sympatierna omfattade sammanbindningslinjen. Då, såsom nämnts, företagens utförande beräknas draga en kostnad af 5,765,000 kronor, återstår sålunda ej mindre än 3,385,000 kronor att fylla.

De trakter, hvilka skulle komma att genomskäras af den sålunda ifrågasatta järnvägen, äro i lika hög grad i saknad af kommunikationer som många delar af Norrland. En blick på järnvägskartan visar, huru betydande det område är, som här är i fullständig saknad af järnvägar. Då ifrågavarande trakter äro fattiga och på grund häraf sakna förmåga att utan kraftigt bistånd få sitt behof af järnväg afhjälpt, synas goda skäl föreligga att understödja förevarande järnvägsföretag. Skulle detta komma till stånd, är det vår öfvertygelse, att ett kraftigt ekonomiskt uppsving för dessa bygder skulle inträda. De afsevärda naturliga ekonomiska tillgångar, som här förefinnas i skogar, vattendrag, mossar, mineralier m. m., skulle på ett helt annat sätt än hittills kunna tillgodogöras. Redan nu idkas här, ehuru i mindre skala, hemslöjd och mindre industri, som skulle kunna vara mäktig af rik utveckling, om tillfälle gäfves till afsättning, utöfver ortens egen förbrukning. De medel, som nu genom inkomst på ortsindustrien af den, såsom ju känt är, synnerligen idoga och sparsamma befolkningen, kunna läggas af, göras i allmänhet ej fruktbärande på annat sätt än genom insättning i bankerna,

men skulle, därest industrien på ofvannämnda sätt utvecklades, kunna lämna en vida större behållning till gagn för såväl befolkningen själf som det allmänna, hvarjämte lönande sysselsättning skulle kunna beredas ett stort antal af hembygdens söner och döttrar, som nu måste söka sin utkomst i främmande land. Emigrationen i dessa Smålandsbygder är nämligen för närvarande ganska stor, hvarigenom folkmängdsstocken uti nämnda trakter nästan årligen går tillbaka. Det kan med säkerhet antagas, att järnvägens tillkomst skulle utgöra en synnerligen viktig motverkande faktor häremot. För staten skulle en direkt fördel uppstå därigenom att en säkerligen betydande person- och godstrafik, som nu delvis söker sig andra vägar, skulle öfver Nässjö tillföras statsbanorna. Äfven i strategiskt afseende torde den ifrågavarande järnvägen, särskildt då den ju är afsedd att blifva bredspårig och med stark öfverbyggnad, komma att få synnerligen stor betydelse, enär den skulle medgifva ett hastigt sammandragande af trupper till Sveriges sydostkust i händelse af behof, hvilken fördel redan i och för sig torde fullt motivera ett understöd från statens sida till den förhöjda anläggningkostnaden.

Härtill kommer, att dessa trakter af Jönköpings och Kronobergs län såväl som mellersta delen af Kalmar län, hvilken jämväl af företaget skulle tillskyndas gagn, hittills varit i fullständig saknad af bistånd från statens sida till företag af ifrågavarande art, under det att andra och rikare trakter af vårt land fått åtnjuta sådan förmån.

Någon utsikt att inom en nära framtid komma i åtnjutande af understöd från de af Riksdagen för dylikt ändamål redan anvisade medel lär icke förefinnas, och ej heller torde på denna väg ett tillräckligt stort belopp kunna erhållas.

Vid sådant förhållande och under åberopande af hvad här ofvan blifvit anfördt, anse vi oss äga fog att af Riksdagen begära understöd för ifrågavarande järnvägsföretag efter sådana grunder, att hälften af hela kostnaden 5,765,000 kronor eller 2,882,500 kronor lämnades såsom lån på för dylika lån gällande villkor samt att därutöfver beviljades ett anslag utan återbetalningsskyldighet å 500,000 kronor, allt under förutsättning att koncession å järnvägsföretaget erhålles före 1910 års utgång.

Kartor, kostnadsförslag och öfriga till närmare upplysning tjänande handlingar anhålla vi att få till vederbörande utskott sedermera öfverlämna.

I anledning häraf få vi vördsamt hemställa,

att Riksdagen ville besluta att till åstadkommande af en normalspårig järnväg mellan Säfsjöström och Nässjö på det sätt bidraga, att dels 2,882,500 kronor lämnas såsom lån att utgå enligt de villkor och bestämmelser, Riksdagen täckes närmare angifva, och dels 500,000 kronor beviljas i form af direkt anslag utan återbetalningsskyldighet.

Stockholm den 23 januari 1909.

*John Jeansson.*

*Robert Johansson.*

*C. A. Danielsson.*

*Carl F. Sjöberg.*

*E. Räf.*

*W. Bengtsson.*

*J. G. Hazén.*

*J. A. Jonsson.*

*Carl Johansson,*

Aflösa.

*Wilh. Andersson,*

*Klas Malmborg.*

*Adolf Johansson.*

Resebo.

*P. O. Lundell.*

*Joh. G. Svensson.*