

Nr 22.

Av herr **Vennersten** m. fl. om förnyat anslag till låneunderstöd för enskilda järnvägar.

Vid 1910 års riksdag väcktes av herr G. Ros m. fl. i Första och herr D. Persson i Tällberg i Andra kammaren motioner om låneunderstöd för enskilda järnvägar att under 5-årsperioden 1912—1916 i likhet med vad som skett för särskilda 5-årsperioder alltsedan 1871, utgå med visst belopp, som av Kungl. Maj:t för ändamålet finge disponeras i enlighet med av Riksdagen uppställda villkor. I anledning härav beviljade Riksdagen 7,500,000 kronor att såsom lån till enskilda järnvägsanläggningar utgå med 1,500,000 kronor årligen, dock så att belopp, som ej blivit till utgående under ett av dessa år anvisat, må för det efterföljande året av samma 5-årsperiod disponeras.

Den 5-årsperiod, för vilken 1910 års riksdag anvisat dylika medel, utgår som nämnt ej förrän år 1916, men liksom sagda års riksdag ansåg, att fullgiltigt skäl förebragts för nu löpande anslags beviljande redan år 1910, ehuru anslaget skulle utgå först från och med år 1912, synas vissa nu föreliggande omständigheter vara av den vikt och betydelse, att ett upptagande redan nu av frågan om ytterligare anslag till lån åt enskilda järnvägar torde vara motiverat.

För närvarande ligga hos Kungl. Maj:t ansökningar om statslån för tillsammans 11,098,000 kronor från 11 stycken koncessionerade enskilda järnvägar, av vilka ingen har möjlighet erhålla något låneunderstöd av redan anslagna medel, då plan för dispositionen av dessa är definitivt uppgjord.

Av dessa och andra banor, för vilka låneansökningar senare ingått eller i dagarna motses, måste några anses bliva av den betydelse, att

Bihang till Riksdagens protokoll 1914. 4 saml. 13 häft. (Nr 22—24.) 1

ett uppskov med deras anläggande skulle vara högst beklagligt med hänsyn till den nytta, de kunna förväntas medföra för såväl industri som jordbruk. De komma att genomlöpa folkrika, bördiga bygder med förutsättningar att få ett högt utvecklat jordbruk, blott avsättningsmöjligheter för detsamma beredas, samtidigt som levnadskostnaderna i flera städer genom den ökade tillförsel av lantmannaprodukter, som dessa järnvägar komme att möjliggöra, skulle kunna nedbringas eller åtminstone hindras från att ytterligare stiga.

Förutom de indirekta fördelar, som ett uppsving i jordbruket alltid bereder industrien, skulle den senare tack vare de nya kommunikationslinjerna självfallet även direkt vinna stora fördelar, bland annat genom att åt industriföretag, som uppvuxit på landsbygden, gäves de bättre förbindelser, som dessa behöva för att nå en mot deras kapacitet och naturliga förutsättningar svarande utveckling. Rika fyndigheter, som på grund av frånvaro av kommunikationer ligga så gott som värdelösa, skulle kunna börja bearbetas, och nya industriella verk skulle anläggas för att förädla andra naturtillgångar, som nu anses för aflägsset belägna för att med fördel kunna tillgodogöras.

Betydelsen av en på nu angivet sätt underlättad utveckling av våra huvudnäringar inom skilda delar av landet framstår särskilt starkt, när, såsom nu synes vara fallet, landet befinner sig inför en period av nedåtgående konjunkturer, under vilka det är av synnerlig vikt att genom utförande av beslutade större byggnadsarbeten bereda sysselsättning åt en kanske eljest snart arbetslös del av befolkningen. Häruti synes ligga ett starkt skäl icke blott för det nya anslagets beviljande redan nu, utan även för en höjning av anslaget, varigenom samtidigt ett effektivt utnyttjande av de under lågkonjunkturer rådande lägre priser å viktigare byggnadsmaterialier skulle möjliggöras och anslaget komma i rimligare förhållande till det föreliggande betydande behovet av järnvägs-lånemedel.

Av det ovan anförda framgår även, att här åsyftade järnvägar måste bli ekonomiskt bärkraftiga företag, hvarför staten genom lån till dem ej torde komma att löpa någon ekonomisk risk, såsom fallet dess värre varit med en del förut understödda enskilda järnvägar, för vilka likvisst nu gällande effektiva kontrollbestämmelser icke tillämpats.

Genom anslagets beviljande redan nu och till ett något höjt belopp skulle sålunda vinnas icke blott att en del redan koncessionerade järnvägar tidigare komme till utförande, utan även att järnvägsföretag, som,

ehuru stödda av kraftiga ortsintressen och oavvisbara behov, på grund av bristande penningtillgång aldrig självständigt kunna förverkligas och vartill det redan befintliga, i förhållande till efterfrågan jämförelsevis obetydliga statsanslaget är otillräckligt, komma till stånd och medverka till stegrad produktion, ökad handelsomsättning och talrikare arbetstillfällen.

På grund av vad sålunda anförts få vi vördsamt hemställa,

att Riksdagen måtte besluta att till låneunderstöd för enskilda järnvägar bevilja och ställa till Kungl. Maj:ts förfogande ett extra anslag av 10,000,000 kr., att utgå under 5 år från och med år 1917 med 2,000,000 kronor årligen, dock så att belopp, som ej blivit till utgående under ett av dessa år anvisat, må för det efterföljande året av samma 5-årsperiod disponeras, samt för övrigt på de villkor, som Riksdagen närmare må bestämma.

Stockholm den 19 januari 1914.

Axel Vennersten.

<i>Gust. Odqvist.</i>	<i>Axel Westman.</i>	<i>Axel Rune.</i>
<i>Emil Bengtsson.</i>	<i>V. Ekerot.</i>	<i>Anders Olsson.</i>
<i>Joh. G. Svensson.</i>	<i>A. Henrikson, Heberg.</i>	<i>Pehr Aug. Andersson.</i>
<i>Carl Lorentzon.</i>	<i>John Jönsson.</i>	<i>O. H. Svensson.</i>
<i>J. M. Juhlin.</i>	<i>J. M. Johansson.</i>	<i>Joh. Zelahn.</i>
<i>D. Persson i Tällberg.</i>	<i>Vilh. Lundström.</i>	<i>Bernh. Eriksson.</i>
<i>Herm. Carlson.</i>	<i>Rickard Sandler.</i>	<i>M. Enderstedt.</i>
<i>Eskils Hans Hansson.</i>	<i>Axel Lundblad.</i>	<i>J. P. Jespersen.</i>
<i>A. Åkerman.</i>	<i>Karl Kahlström.</i>	<i>K. J. Larsson.</i>
