

Nr 76.

Av herr **Larsson** i Bondarve **m. fl.**, om *bidrag eller lån av statsmedel till utförande av järnvägen Tingstäde—Fårösund.*

Arbetet för åstadkommande av järnvägar å Gotland har pågått under närmare ett halvt sekel. Längdbanan Tingstäde—Visby—Burgsvik har byggts i 5 olika repriser: Visby—Hemse, Visby—Västkinde, Västkinde—Tingstäde, Hemse—Hafdhem och Hafdhem—Burgsvik. År 1878 invigdes järnvägen från Visby till Hemse, bandelen Hafdhem—Burgsvik öppnades för trafik 30 år senare eller år 1908.

Stora ha de svårigheter varit, med vilka järnvägsplanernas förkämpar haft att strida. De gotländska lantkommunerna äro små och deras fyrktal ringa. Då aktieteckning i allmänhet kunnat erhållas endast från kommuner, vilka av en föreslagen järnväg direkt beröras, har den kommunala aktieteckningen oftast varit synnerligen obetydlig. Visby—Hemsebanan med en längd av 54 kilometer genomlöper 11 socknar med ett fyrktal vid tiden för banans planläggande av endast 27,000 kronor. Av dessa socknar tecknade 10 aktier i företaget till ett sammanlagt belopp av 67,000 kronor.

Inalles har hela sträckningen Tingstäde—Visby—Burgsvik dragit en kostnad vid 1910 års slut av 2,233,823 kronor; av detta belopp ha 619,000 kronor erhållits genom statslån, varå för närvarande äro avbetalda sammanlagt 181,451 kronor 35 öre.

Redan år 1873, då plan uppgjordes för ett gotländskt järnvägsnät, var syftet, att en sträckning Tingstäde—Fårösund skulle ingå däri. Det dröjde emellertid till 1902, innan arbetet å förverkligande av detta syfte på allvar började. Men sedan sistnämnda tid eller under närmare 12 år har detta arbete med iver pågått. I januari månad år 1912 söktes och den 22 november samma år erhöles koncession å en järnväg från Tingstäde station å Gotlands järnväg till Fårösund, varande i planen för denna järnvägsanläggning järnvägens spårvidd bestämd till 0,891 meter, dess längd, utom hamnspåret vid Fårösund, upptagen till 30,92 km. samt kostnaden *Bihang till senare riksdagens protokoll 1914. 4 saml. 29 häft. (Nr 76.)*

för dess byggande, rullande materiel medtagen, beräknad till 930,000 kronor. Den 22 november 1913 konstituerades för utförande av ifrågavarande järnvägsanläggning aktiebolaget norra Gotlands järnväg med ett minimikapital av 200,000 kronor och ett maximikapital av 600,000 kronor. A utfärdade aktieteckningslistor har hittills erhållits en teckning av 200,100 kronor och läser utöver denna teckning kunna beräknas att erhålla intill 27,400 kronor. Ytterligare erforderligt belopp 702,500 kronor har bolaget trots sig kunna erhålla av statsmedel: 465,000 kronor i form av statslån och 237,500 kronor såsom anslag utan återbetalningsskyldighet.

Till stöd för den framställning om statsbidrag, som koncessionssökandena ingivit till Kungl. Maj:t har anförts bland annat följande.

Jordbruket vore och torde med all sannolikhet komma att förbliva Gotlands utan all jämförelse förnämsta näring. Utan dess tillgodoseende och främjande vore någon ekonomisk utveckling för länet knappast tänkbar. Inom de delar av Gotland, vilka vore i åtnjutande av järnvägsförbindelse, hade under de sista årtiondena jordbruket gjort avsevärda framsteg. De delar åter av länet, där lantmannen vore hänvisad att forsla sina produkter med körslor, vore i stort sett efterblivna, och där bleve lönen för odlarens möda oftast synnerligen klen. Belysande för jordbrukets efterblivna ståndpunkt i de trakter, vilka skulle genom den föreslagna järnvägen tillgodoses, vore, att av Gotlands 37 lokala inköpsföreningar, 2 hingstföreningar, 24 tjuvföreningar, 12 kontrollföreningar och 5 mejeriföreningar, icke någon hade sin verksamhet förlagd inom dessa trakter. Alla förslag om åtgärder till jordbrukets förkovran och utveckling därstädes möttes av svaret: »det lönar sig icke så länge vi ej ha järnväg». I vattnet kring Fårö funnes ett synnerligen givande fiske, särskilt av flundror; med förbättrade avsättningsförhållanden skulle detta kunna uppdrivas så att fångsten och fiskarens inkomst därav bleve flerfaldigt större än nu vore fallet.

Koncessionssökandena ha vidare anført, att Gotland icke liksom de flesta andra län åtnjote fördelen av statsbana. Enligt kungl. järnvägsstyrelsens statistiska meddelanden utgjorde vid 1912 års slut för statens järnvägsanläggningar disponerat kapital: av lånemedel över 413 millioner, av skattemedel över 136 millioner och av trafikmedel över 58 millioner kronor, sammanlagt nära 608 millioner kronor. Om denna summa fördelas på samtliga Sveriges inbyggare med undantag av Gotlands, komme å en var av dem ett belopp av omkring 110 kronor. Vidare hade staten i de län å fastlandet, där statsbanor icke funnes, såsom Kalmar och Blekinge,

med frikostiga anslag bidragit till anläggning av vissa banor. Gotlänningarna däremot hade för åstadkommande av sitt järnvägsnät varit hänvisade till sig själva. Och dock vore Gotland fattigare på givande naturtillgångar och fattigare på kapital än flertalet andra svenska landskap. Hade gotlänningarna kommit i åtnjutande av motsvarande fördelar som rikets övriga inbyggare, skulle till byggande av statsbanor å Gotland ha använts mer än 6 miljoner kronor. Till vad koncessionssökandena i detta hänseende anfört kan läggas att av de anslag, som riksdagen under åren 1830—1913 anvisat till anläggande av nya vägar samt omläggning och förbättring av gamla, sammanlagt över 35 millioner kronor, Gotland kommit i åtnjutande av endast 13,200 kronor för anläggande av en väg till en fyr å Fårön samt tillhoppa 9,500 kronor för två andra vägföretag.

De av koncessionssökandena till stöd för deras framställning om statsbidrag anförda omständigheter, vilka enligt närlagda avskrift föranlett väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att i hufvudsak tillstyrka samma framställning, synas oss väl motivera ett bifall till densamma. Säkert är att banan skulle bliva av en vital betydelse för norra Gotlands näringsliv och att dess tillkomst är en nödvändig förutsättning för uppryckning av denna landsdel. Likaså är det ställt utom allt tvivel, att utan statens kraftiga medverkan denna bana icke under en överskådlig framtid kan komma till stånd. Vi tillåta oss därför hemställa,

att riksdagen behagade under de villkor och förutsättningar, som må anses nödiga, till utförande av den koncessionerade järnvägen Tingstäde—Fårösund *antingen* anslå ett belopp av 237,500 kronor och därav i 1915 års stat anvisa 100,000 kronor,
eller ock tilldela ovanomförmälda bolag ett lån å 705,000 kronor, motsvarande $\frac{3}{4}$ av anläggningskostnaden, på samma villkor som äro bestämda för bibanor inom vissa delar av riket.

Det utskott, till vilket denna motion blir överlämnad, behagade i senare fallet föreslå, huruvida lånebeloppet skall utgå ur den för nämnda bibanor bildade särskilda lånefond eller på annat sätt anskaffas.

Stockholm den 28 maj 1914.

K. J. Larsson.

Aug. Lingström.

Karl Kahlström.

