

att Riksdagen i och för anläggandet enligt af Kongl. Maj:t fastställd plan af den föreslagna jernvägen mellan Wexiö och Carlskrona, öfver Emmaboda, garanterar ränta å fem procent å det beräknade anläggningskapitalet, 8,500,000 R:dr R:mt, under de vilkor för öfrigt, hvilka till Statens säkerhet kunna böra uppställas.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

Stockholm den 29 Januari 1870.

F. Ad:son Palander.

N:o 173.

Af Herr Dahm, O. E. L.: Om beviljande af anslag för en jernvägs byggande mellan Kalmar och Emmaboda öfver Nybro.

Då den tolf mil breda östra delen af Småland, mellan södra stambanan och Calmar sund, i saknad af nutidens lättare kommunikationsanstalter, ej utan ytterst höga transportkostnader på backiga vägar kan finna afsättningsorter för sina hufvudsakligen tunga produkter; då dess industriela inrättningar genom dyra transporter, som höja priset så väl på deras förnödenheter och råvaror som på deras industrialster, numera ej kunna täfla med dylika anläggningar på andra med lätta transportmedel gynnade orter, utan antingen redan gått eller småningom måste gå sin undergång till möte; då odlingen i dessa, af en idog och arbetsam befolkning bebodda trakter ej, i brist på transportmedel, kan gå framåt på sätt önskligt vore; då dessa vanlottade bygder likväl lika med andra delar af riket fått och få bära tungan för anläggningen af alla de kommunikationsanstalter i andra provinser, hvaraf dessa skördat en fördel, hvilken östra Småland icke afundas, men hvilka för denna landsdels innevånare genom stockning i och afledning af handel och rörelse visat sig i väsendtlig mån menliga, — så är det lätt förklarligt, att inom dessa bygder en liflig längtan uppstått efter de fördelar, som jernvägar medföra. Det vill måhända synas, som skulle en befolkning, hvilken i

så

så hög grad lider genom bristande kommunikationer, just genom den skada, som uppkommer af denna brist, kraftigt uppmanas att genom egen omtanke afhjelpa densamma; men denna saknad af transportmedel har hållit dess näringar så nedtryckta, att den lika litet som någon annan landsdel kan utan Statens kraftiga hjälp åstadkomma nödiga jernvägar.

Ledda af denna kännedom gjorde en ortens riksdagsman redan vid 1865—1866 års riksdag en framställning om Statens mellankomst för bygandet af en jernväg mellan städerna Calmar, Wexiö och Carlskrona, då de för banan intresserade orterna erbjödo sig att bidra med en million Riksdaler till byggnadskostnaden, som enligt af Ingenjören, Löjtnant Th. Weman gjorda undersökningar och beräkningar skulle uppgå till

för bredspårig bana med tung öfverbyggnad	10,616,800 R:dr
för dito dito med lättare öfverbyggnad	9,756,000 „
för smalspårig bana	8,535,000' „

Denna framställning hade dock ingen önskad följd.

Frågan hvilade derefter tills under sistlidne vinter bildades ett bolag i Carlskrona, i ändamål att genom egen omtanke åstadkomma jernväg från Carlskrona öfver Emmaboda till Wexiö; men då började man äfven i trakten omkring Calmar att åter behandla saken, öfverenskom med Carlskrona-bolaget om Calmar-banans anslutning till dess bana vid Emmaboda och öppnade en aktieteckning, som för närvarande uppgår till omkring 300,000 R:dr, ehuru teckningen pågått blott några få veckor.

Det är på denna bandel mellan Calmar och Emmaboda vi härigenom påkalla Riksdagens uppmärksamhet. Genom densamma i förening med Carlskrona—Wexiö-banan skulle den nu på kommunikationsanstalter vanlottade sydöstra delen af Småland och östra Blekinge, ett område af mera än 100 kvadratmil och med en befolkning af omkring 250,000, få ungefär lika beqväma transportmedel som det öfriga Sverige söder om Mälaren. Spanmålen från det fruktbara Öland och från den i allmänhet välodlade småländska kusten vid Calmar sund skulle på denna väg lätt söka sig fram till det inre Smålands mindre fruktbara trakter; denna ös outtömliga kalkförråd skulle kunna erbjudas åt samma trakter till så lågt pris, att kalk kunde användas till förbättring af deras kalkfattiga åkerfält; boskapen från det inre landet skulle hinna konsumtionsorterna, utan att, såsom nu, hafva genom transporten förlorat en del af sitt hull och följaktligen äfven en del af sitt värde; och de vidlyftiga skogarne, hvilkas produkter nu icke sällan vid hamnarne säljas till ett pris, som knappt betäcker transportkostnaden, och hvilka derföre i allmänhet vanvårdas, ja förföljas med eld och yxa, skulle vinna så mycket i värde, att egarne insåge, att de äro värda

både skydd och vård. Sydöstra Småland skulle ej längre förblifva en i en afkrok belägen endast vid sina yttersta gränser af allmänna rörelsen berörd och upplifvad skogsmark, och den sträfsamme Smäländningen skulle ej längre tvingas att årligen förspilla hundratusentals dagsverken af menniskor och dragare, för att transportera sina produkter till hamnarne och derifrån afhemta sina behof. Den demoraliserande forslingen skulle upphöra och arbetet skulle kunna till både folkets och landets fromma användas till jordens odling och nyttiga produkters alstrande. Man skulle ej vidare så ofta höra talas om *det fattiga* Småland och de svåra årens hemsökelse skulle antagligen ej blifva mera förkrossande för dessa trakter, än för andra med goda kommunikationsanstalter försedda landsdelar.

Men, som vi förut nämnt, dessa trakter äro ej rika nog att bygga jernvägar på egen bekostnad. Derföre hafva ock vid denna riksdag redan motioner blifvit väckta om bidrag till byggande af en jernbana från Carlskrona öfver Emmaboda till Wexiö, och derföre våga äfven undertecknade hos Riksdagen vördsamt anhålla om understöd för en jernvägsbyggnad från Calmar öfver Nybro köping med anslutning till Carlskrona—Wexiö-banan vid Emmaboda, innefattande en väglängd af 5 mil 11,000 fot, för hvilken kostnaden uppgår

för bredspårig bana med tung öfverbyggnad	R:dr 3,125,000: —
för dito med lättare „ „	3,022,500: — och
för smalspårig (3,5 fot)	„ 2,030,000: —

enligt de kostnadsförslag, som af Distriktchefen m. m. Major C. Adelsköld blifvit upprättade.

Rörande banans spårvidd hafva vi inga önsknigar att framställa, emedan vi äro öfvertygade, att äfven den mest smalspåriga skulle för den allmänna trafikens behof vara tillfredsställande. Endast den önskan våga vi uttala, att jernvägen Calmar—Emmaboda måtte få samma spårvidd, som bestämmes för linien Carlskrona—Wexiö. Skulle statsmakterna anse en smalspårig jernväg vara tillfyllestgörande till flottans station, så anse vi Calmartrakten äfven böra vara dermed belåten.

Genom den hittills erhållna aktieteckningen för linien Calmar—Emmaboda (uppgående till ungefär en sjundedel af kostnaden för smalspårig bana) har man trots sig finna, att denna jernväg ej utan stora svårigheter kan ernås, om Statens bidrag skulle inskränka sig till endast en fjerdedel af anläggningskostnaden; men då den för denna jernvägsanläggning i orten tillsatta komité icke saknar anledning till den förhoppning, att banbyggnaden skulle till största delen öfvertagas af en eller annan jernvägsentreprenör, endast man hade att erbjuda en fullt betryggande säkerhet för en någorlunda nöjaktig afkastning af jernvägens aktier under en icke allför kort tidrymd,

hvarunder industrien och rörelsen kunde utveckla sig och bereda en tillfredsställande trafikinkomst, våga vi för Riksdagen föreslå,

att Riksdagen för en jernvägsanläggning från Calmar öfver Nybro till Emmaboda ville åtaga sig ansvarighet under en tid af tolf (12) år efter färdigbyggandet för en årlig nettobehållning, beräknad till fem (5) procent å totalsumman i det kostnadsförslag, som vinner antagande och som i intet fall får öfverstiga tre millioner Riksdaler Riksmünt.

Då denna bandel komme att sträcka sig nästan i hela sin längd genom tätt befolkade trakter; då ungefär $\frac{3}{5}$ delar af densamma eller sträckan mellan Calmar och Nybro redan nu företer en trafik, som knappt i Sverige har sin like, och som föranledt Major Adelsköld att i sitt utlåtande yttra, att "denna afdelning, oberoende af det hela, säkert skulle komma att lemna en god ränta på det jemförelsevis obetydliga anläggningskapitalet"; då den vid sin ena ändpunkt har en af landets betydligare småstäder, som står i en högst liflig ångbåtsförbindelse med det fruktbara Öland, så är det i hög grad sannolikt, att banans afkastning blir så stor, att Statens möjliga uppoffring till följd af en åtagen räntegaranti under tolf år blefve vida mindre än genom anvisandet af ett understöd, uppgående till en fjerdedel af anläggningskapitalet.

Skulle detta oaktadt Riksdagen ej finna lämpligt att bevilja den af oss här ofvan föreslagna räntegaranti, hvarigenom ifrågavarande jernvägs tillkomst vore fullt betryggad, så finnes det måhända någon möjlighet att få arbetet utfördt, om Staten utfäster sig att betäcka en del af kostnaderna därför. Men då vi med kändedom om den af sednaste årens missväxter hårdt träffade ortens tryckta ekonomiska ställning nästan betvifla, att jernvägens byggnad skulle kunna utföras med tillhjälp af ett statsbidrag, uppgående till endast en fjerdedel af anläggningskostnaden, och då vi anse bäst att genast uttala denna mening, så utbedja vi oss vördsamt att såsom alternativ få föreslå,

att Riksdagen för en jernvägs byggande mellan Calmar och Emmaboda öfver köpingen Nybro anslår en million, om banan bygges bredspårig, eller sjuhundra tusen Riksdaler Riksmünt, om den bygges smalspårig, utan återbetalningsskyldighet, varande det bolag, som kommer att utföra byggnaden, skyldigt att underkasta sig de bestämmelser såväl rörande arbetets utförande som banans trafikrande, hvilka statsmakterna finna lämpligt föreskrifva.

Vi hafva vid framställandet af detta vårt förslag icke förbisett, att Statsverkets tillgångar i närvarande tidpunkt äro hårdt anlitade, men vi

hafva ändå ansett oss böra framlägga detsamma, på det att, om Riksdagen skulle besluta att bereda någon större penningtillgång, äfven det må kunna komma under Riksdagens pröfning och möjligen vinna det afseende, som det såväl från allmän som provinciell synpunkt betraktadt så väl förtjenar.

Stockholm den 28 Januari 1870.

O. E. L. Dahm.

F. Pettersson,
från Calmar län.

J. Jonasson,
från Calmar län.

J. Samuelsson,
från Kronobergs län.

J. M:son Englander,
från Kronobergs län.

Gust. Jonsson,
från Calmar län.

Uti förestående motions sednare alternativ instämmer

Carl Axel Mannerskantz.

N:o 174.

Af Herr **O. Wijk**: *Om ytterligare minskning af Manufaktur-diskontens nuvarande kreditiv i Riksbanken.*

Sedan Riksdagen år 1868, i anledning af då väckt motion om upphörande af Manufaktur-diskontens kreditiv i Riksbanken, beslutat, i öfverensstämmelse med Banko-Utskottets deröfver afgifna utlåtande, att indragning af kreditivet successive borde ske, minskades detsamma vid nämnda riksdag från 2,250,000 till 2,000,000 R:dr. I följd af vid sistlidna riksdag väckt förslag i samma