

N:o 1.

Af Herr **C. W. Sjögren:** *Om beviljande af ytterligare understöd för jernvägsanläggningen emellan Nässjö och Oskarshamn.*

Ännu en gång kommer jag att taga Riksdagens uppmärksamhet i anspråk med afseende på det jernvägsarbete, som pågår emellan Nässjö och Oskarshamn, och som numera så långt framskridit, att statsmakterna rättvisligen hädanefter enligt min åsigt ej kunna undandraga det behöfligt understöd.

Då detta företag först började, var det för ögonblicket framkalladt af den hungersnöd, som hotade de Småländska provinser, hvilka jernbanan genomlöper, men man kan icke påstå att ens denna tillfälliga nöd var egentliga drifkraften till hela företaget. Det hade nemligen flera år förut varit å bane och var i sjelfva verket betingadt af dessa orters sträfsamma befolkningens insigt om behofvet af kommunikationer. Den förstod klart, att orternas ofantliga skogar, deras mångfaldiga större och mindre vattendrag, deras vidsträckta odlingslägenheter, deras jernmalmer m. m., aldrig skulle kunna tillgodogöras, utan en sådan pulsåder som en jernväg.

Allt detta, sammanlagdt med den omständigheten att en Engelsk entreprenör erbjöd sig bygga jernvägen och sjelf tillsläppa två tredjedelar af kostnaden, ingaf orten mod att bilda bolag och bolagets direktion djerfheten att icke allenast upprätta arbetskontrakt, utan äfven att börja arbetet innan man hade andra medel än den million, som tecknats att i penningar, arbete eller materiel utgå under loppet af tre år.

För att få vidare medel till arbetets bedrivande har bolaget måst upptaga lån mot öfverlåtelse af det beviljade anslaget och hypotek af preferenceaktier. Denna lånetransaktion har icke utan stora uppoffringar från bolagets sida kommit till stånd, hvaraf följer att 1869 års riksdags vilkor för anslaget nedtvungit detta till ett uti bolagets kassa influtet mindre belopp än den utlofvade millionen; och likafullt måste jag medgifva, att, utan detta löfte om

anslag hade arbetets fortsättande blifvit en omöjlighet äfven med de största ansträngningar å direktionens sida.

För öfrigt får jag hänvisa till tabellerna i jernvägs-komitéens betänkande och Herr Elworths reservation, hvilka handlingar innefatta alla skäl till bifall för hvad jag ämnar föreslå; dock måste anmärkas att bolagets direktion låtit till komitéen ingifva fullständigt kostnadsförslag, att detta förslag blifvit af komitéen granskadt och nedsatt, på sätt Herr Elworth riktigt omnämner, men att komitéen sedan dels afstyrkt vidare understöd till banan, dels användt dess tillvaro för förkastandet af åtskilliga andra banor. Komitéen har bestått af fyra riksdagsmän och två fackmän. Dessa fyra förstnämnda hafva således dikterat afslaget derföre att de troligen ansett sig bundne af ett beslut vid sistlidne riksdag, som med endast nio rösters majoritet gick igenom vid den gemensamma voteringen. Dessutom har komitéen åberopat vilkor vid första anslagets beviljande, som aldrig funnits, hvilket också bevisades vid 1870 års riksdag och fullständigt synes i Andra Kammarens protokoller.

Komitéeen, som föröfrigt antagit vårt byggnadsätt för bredspåriga banor, synes hafva resonnerat på följande sätt:

om denna jernväg upptoges i systemet för sekundära jernvägar borde den föreslagits smalspårig; hade den varit smalspårig, så hade den kostat mindre; bolaget har fått en million till skänks, öfriga bolag erhålla en fjerdedel med vilkor att afstå en del af dess inkomst utöfver $4\frac{1}{2}$ procent. Derföre har Nässjö—Oscarshamns-vägen fått lika med dem och bör ej hafva mera. Häremot vill jag endast anföra: att vägen var under byggnad innan komitéen fanns, och mera än ett år innan den sammanträdde; att den således icke kunde intagas i sekundär-systemet; att den icke kunde förändras till smalspårig sedan flera mil voro färdiga och rörlig materiel beställd och till en del hit anländ; att kostnaden icke kunde nedprutas sedan arbetskontraktet var upprättadt och plan för samma arbete af Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen granskad och af Kongl. Maj:t med små förändringar godkänd; att bolaget icke har fått en million utan blifvit tvunget att upplåna den, samt att denna väg således icke i något afseende kan sättas i paritet med de vägar, om hvilka komitéen för öfrigt sig yttrat.

Den hufvudsakliga invändning, på hvilken 1870 års riksdags knappa majoritet lät påskina att den lade mycken vikt, var, att bolaget eller dess målsmän skulle utlofvat, att om bolaget finge en million anslag, skulle det icke begära mera. 1869 års riksdagsbeslut, skrifvelsen derom till Kongl. Maj:t och Dess nådiga skrifvelse i ämnet till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen innehålla ingendera ett enda ord om detta förbehåll vid anslagets beviljande. Bolaget har aldrig förbundet sig härtill och icke skulle det varit en Riksdag värdigt att på detta sätt bringa ett enskildt bolag uti tvång att för-

skjuta undsättning till nödlidande provinser, på vilkor som hvar och en kunde inse skulle tillintetgöra både undsättning och bolag. Men — under förutsättning att bolaget ingått på att aldrig begära mera än löftet om en milion, då arbetet blifvit färdigt och godkänt, kvarstår likväl som ett faktum, att bolaget efter att hafva uppfyllt de föreskrifna villkoren i denna stund har omkring $2\frac{3}{4}$ mil af jernvägen från Oskarshamn färdiga och för godstrafik upplåtna samt kommer i vår att ytterligare öppna från Nässjö till Ekesjö 2 mil, hvarförutom 1 Svensk mil är terrasserad och ett större parti rails, tvänne lokomotiver, godsvagnar m. m. inköpta; och att detta är fullgjordt utan minsta bidrag från Statens sida.

Dessutom torde tagas i betraktande att, då motionen om anslag framställdes vid början af 1869 års riksdag, man ej visste af annat sätt för understöd till jernvägsbyggnader, än det som kommit de Skånska banorna m. fl. till del. Det omkast häruti, som skedde vid den riksdagen och föranledde en underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t med framställning i det syfte att bolag för anläggande af jernvägar här i riket framdeles borde tilldelas anslag, motsvarande en fjerdedel af den för en dylik jernvägsanläggning beräknade kostnaden, inträffade, som bekant, icke förrän mot sista dagarne af riksdagen, och säkert är att, om detta varit känt förut, bolaget då begärt och sannolikt erhållit en fjerdedel af anläggningskostnaden, helst det är föga troligt att ens med en fjerdedels anslag af anläggningskostnaden något jernvägsföretag, som kostar 9 millioner, kommer till stånd. Den enskilda krediten kan ej sträcka sig så långt och det är knappast tänkbart, att, sedan kostnadsförslagen blifvit nedbringade till det minsta möjliga, någon entreprenör åtager sig byggnaden med vilkor att tillsläppa större delen af kostnaden mot likvid af obligationer och aktier till deras nominela värden. Dessutom förefinnes ett annat obestriddigt faktum, att om detta bolag ej af Staten kan bekomma den hjälp, jag härmed begär, lär det blifva bolaget alldeles omöjligt att gå i land med detta företag. Man må ej heller förbise, att denna väg är en ytterligare fortsättning af södra stambanan och såsom sådan kommer att tillföra statsbanorna anseelig inkomst, hvarförutan en blick på kartan visar att denna bana är första maskan uti det för rationelt ansedda jernvägsnätet. Hvad den kan vara af för nytta i strategiskt hänseende tillkommer mig icke egentligen att bedöma, men det är i dessa omhvälfningarnes och annektionernas tidevarf tyvärr icke otänkbart, att man, förr än mången anar, kan komma att bittert ångra att denna jernbana icke blifvit af statsmakterna kraftigt understödd. Den kanske snart nog vore rätt god att hafva.

För att belysa huru långt arbetet fortskridit, sättet hvarpå det utförts, samt bolagets utgifter till den 1 Januari 1871 för arbetets bedrivande, får jag bifoga utlåtande ifrån Statens och bolagets kontrollanter samt utdrag ur bolagets räkenskaper.

På det inga misstydingar framdeles i denna fråga må kunna försökas, vill jag nämna att det understöd, jag nu ämnar begära, icke det ringaste åsyftar någon rubbning uti de vilkor, hvarunder 1869 års Riksdag lemnade en millions anslag.

För att nu göra bolagets behof af hjälp och storleken deraf tydlig, vill jag här lemna en summarisk öfversigt af dess ställning:

Hela jernvägen, 14 mil, kostar i ett för allt 9,350,000 R:dr.

Tillgångar härtill:

Obligationer	3,086,077	„
Preference-aktier	3,086,077	„
Aktieteckning, cirka	1,000,000	„
Lån på utlofvade statsanslaget, sedan ränta och lånepåkostnader afgangt, kontant infutet cirka	800,000	„
Brist, som måste anskaffas	1,377,846	„

hvilken summa bolaget svårligen läser kunna anskaffa.

På grund af hvad jag sålunda haft äran anföra, får jag vördsammast föreslå följande alternativer, nemligen:

- 1:o antingen att Riksdagen måtte bevilja Nässjö—Oskarshamns jernvägs-aktiebolag ett lån å 1,300,000 R:dr R:mt, mot pant af aktier i serien B., och torde detta lån få amorteras och förräntas på så sätt, att, sedan obligationer och preference-aktier erhållit sin ränta och utdelning, återstoden af jernvägens inkomst afsattes att betala ränta och amortering på statslånet, innan någon aktieegare i serien B. erhöle någon utdelning, hvarjemte lånet torde få räntefritt innehafvas under de närmaste två åren;
- 2:o eller att Staten öfvertog aktier för 1,300,000 R:dr uti serien B., med vilkor att statsverket äfven erhöle aktier för den redan utlofvade millionen, när den utfaller;
- 3:o eller ock att ett ytterligare bidrag af 1,000,000 R:dr R:mt måtte anvisas såsom anslag utan återbetalningsskyldighet, allt under de vilkor dels Riksdagen och dels Kongl. Maj:t derutöfver kan komma att föreskrifva.

Stockholm den 23 Januari 1871.

C. W. Sjögren.

I förestående motion instämma:

A. Rundbäck.

Carl Fr. Tenger.

Gust. Jonsson.

P. M. Johansson.

P. M. Gunnarsson.

C. J. Kjellman.

J. M:son Englander.

J. Samuelsson.

P. Petersson.

Thure Ekenstam.

Till Kongl. Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader.

Härmed får jag vördsamt lemna följande rapport för fjerde kvartalet af år 1870 öfver Oskarshamns-Nässjö jernvägsarbete.

Under detta kvartal har arbetet fortgått mellan Oskarshamn och sjön Ryningen samt mellan Eksjö och Nässjö, och har arbetsstyrkan varit i

Oktober cirka	1000 man,
November	750 „
December	600 till 400 „

Arbetet har utgjorts af terrassering, byggnad af trummor och bromurar, uppsättning af hägnader, ballastning och utläggning af öfverbyggnaden.

Utaf den 14 mil långa linien äro nu i Svenska mil

	31/12 1869		30/9 1870		31/12 1870	
	Terrasserad banvall.	Under arbete varande.	Terrasserad banvall.	Under arbete varande.	Terrasserad banvall.	Under arbete varande.
Oskarshamn—Ryningen . . .	1,40	0,25	2,82	0,49	2,99	0,26
Mariannelund	0,30	0,07	0,30	0,07	0,30	0,07
Eksjö—Nässjö	0,73	0,22	1,69	0,30	1,90	0,15
Summa	2,43	0,54	4,81	0,86	5,19	0,48
	2,97		5,67		5,67	

Sålunda befinnes vid 1870 års slut tillsammans cirka 5,19 Svenska mil banvall terrasserad och 0,48 Svenska mil af svårare terräng med synnerligast bergsprängning under arbete. Mot sjelfva terrasseringsarbetet har ej förekommit anmärkning, men väl att på den s. k. färdiga delen återstår att uttaga jordskärningarne till behörig bottenbredd och verkställa bättre afdikning i allmänhet för vattnet. Uti bergskärningarne befanns början nu gjord med stensättning mot banvallen.

Mot arbetet å trummor och bromurar har under detta kvartal icke varit skäl till anmärkning, detsamma är till och med omsorgsfullt utfördt. Vid

Eksjö bro har ej under detta qvartal arbetats, men deremot äro Forshults bromurar färdiga och jernreglar till denna och Lagmansrå bro beställda och användes tills vidare träreglar. Vägportsmurarne vid Forshult och Slätthult äro färdiga och de vid Sjöslätt nära färdiga. En större kulvert för vatten till Skinnaryds qvarn på Nässjö—Eksjö-linien är under arbete och med omsorg lagd samt till $\frac{3}{4}$:delar färdig. Trummorna hafva på flera ställen väl små dimensioner, men då dessa äro bestämda af expropriationsnämnden, så är intet att dervid anmärka.

Ballastning är verkställd på 1,5 Svenska mil emellan Oskarshamn och Sjöslätt samt på 0,37 Svenska mil mellan Eksjö—Nässjö, men återstår äfven å detta arbete mycket att komplettera. Räler och sleeper äro från Oskarshamn mot Sjöslätt utlagde på 2,2 Svenska mil, och ehuru de äldre och sämre sleepers användas, så hafva de nya och nu till en del levererade giltiga dimensioner och form.

Uti Oktober ankommo 2 lokomotiver, som användas till ballast och öfrig transport mellan Oskarshamn och Sjöslätt. Det ena är ett gammalt mindre lokomotiv från Ystadsbanan, och det andra från England af Fairlies patent med 8 hjul och 21' afstånd mellan de yttre och 11' mellan de inre hjulaxlarne och väger 478 centner (20 tons) med kol och vatten.

Vid besigtningen medföljde jag lokomotivet med dess tåg af 12 lastvagnar från Oskarshamn 2 mil uppåt linien till Bohult och gick lokomotivet jemnt och bra i krökarne samt kändes blott helt obetydliga stötar och ryckningar utefter banan. Vid bankarne utefter linien öfver kärren mellan Calmarvägen och staden kändes huru bankarne gungade och tillsades att till en början använda mindre hastighet der än på öfriga delar.

Vid Oskarshamns och Sjöslätts stationer är ej ännu någonting vidgjordt, utom att vid Oskarshamn är tegel anskaffadt till stationshuset och en kallmur lagd på framsidan af plattformen.

Af ofvanstående tablå synes att under detta qvartal är arbetet icke utsträckt längre än hvad det var vid tredje kvartalets slut. Direktionens afsigt är ock att icke gå längre, förrän delen Oskarshamn—Sjöslätt är öppnad för trafiken. Banan hinner nog att i denna nedanstående månad mellan Oskarshamn och Sjöslätt terrasseras och förses med sleeper och räler, men ballastning kan icke ske förrän väderleken blir tjenlig eller i Mars, men detta hindrar icke att transport af gods kan börja i Februari månad; återstår sedan arbetet å stationerna och komplettering af banan å den öppnade delen. Linien Eksjö—Nässjö anser jag icke kunna öppnas förrän i nästkommande Juli månad.

Motala den 9 Januari 1871.

A. Grafström,

Chef i östra väg- och vattenbyggnads-distriktet.

På begäran af direktionen för Nässjö—Oskarshamns jernvägs aktiebolag att i egenskap af dess verkställande direktör och kontrollerande ingenjör yttra mig öfver beskaffenheten af nämnda jernvägs riktning och solidité, får jag härmed nöjet meddela:

att jernvägens riktning, såsom vid Sjöslätt, Ryningsnäs och Mörlunda stationer berörande Emmådalens bördiga slättland, vid Lillsjödalen uppfångande trafiken på 2—3¹/₂ mils afstånd från Fagerhults, Åsheda, Lenhofda och Elghults m. m. skogrika socknar, vid Hultsfred trafiken på 2 mils afstånd från staden Wimmerby och Kinda kanal, vid Mariannelund trafiken från de ännu nästan orörda skogstrakterna vid och emellan sjön Sommen, Södra Wi och Rumskulla samt slutligen direkt berörande Ekeshöjden stad med dess stora trafikområde — efter min öfvertygelse är den enda riktiga och fullt inkomstbringande för en jernväg emellan Nässjö och Oskarshamn;

att, hvad soliditeten af de hitintills färdigbyggda delarne af nämnde bana beträffar, densamma, såsom med samtliga bankar utfyllda till fast botten, samtliga trummor af öfver en qv.-fots vattenarea af tuktad sten på fast botten, samtliga broar med landfästen och pelare af tuktad granit, utmärkt väl murade i portlands cement, med i allmänhet ballast af utmärkt beskaffenhet, 1,5 fot djup och med rörlig materiel, konstruerad för 15 skålp:s skenvigt — fullt ut kan jämföras med Statens jernvägars och säkerligen, i vissa delar åtminstone, öfverträffar åtskilliga i Sverige utförda enskilda jernbanor.

Oskarshamn den 21 December 1870.

W. Gagner.

Löjtnant i Kongl. Väg- och Vattenbyggnads-korpsen.

Utdrag ur en skrifvelse från Herr Majoren och Riddaren A. Grafström till direktionen för Nässjö—Oskarshamns jernvägs aktiebolag:

— — — — På Direktionens fråga om huru jag i dag fann lokomotivet och banan, får jag nämna, att då jag till Bohult på cirka 2 mil från Oskarshamn åtföljde lokomotivet Hultenheim af Fairlies konstruktion, med dess last af grus och railer, gick lokomotivet mycket jemnt och bra, och, hvad banan beträffar, har jag ej skäl till anmärkning mot dess säkerhet för blifvande trafik. — — —

Angående riktningen af den jernväg Direktionen låtit utstaka emellan Oskarshamn och Ekesjö och som af Kongl. Maj:t blifvit gillad, får jag nämna, på grund af hvad jag känner om de orter, som gränsa till densamma, att den enligt min åsigt är utlagd på bästa sätt för att komma i beröring med de punkter, derifrån mesta trafiken är att påräkna till Oskarshamn.

Oskarshamn den 19 December 1870.

A. Grafström.

Chef i östra väg- och vattenbyggnads-distriktet.

Uppgift på Nässjö--Oskarshamns jernvägs aktiebolags utgifter till den 1 Januari 1871 R:mt R:dr 2,941,197: 40.

Oskarshamn den 16 Januari 1871.

C. J. Rosengren.

Att förestående uppgift är i öfverensstämmelse med nämnda bolags mig förevisade räkenskaper, betygar

Oskarshamn å rådhuset, som ofvan.

Å Borgmästare-embetets vägnar:

Ludv. Dahlström.

(Sigill.)