

N:o 27.

Af Hr Gyllenram: Om anvisande af ett anslag å 300,000 R:dr för en enskild jernvägsanläggning mellan Westervik och Linköping.

Utaf den till innevarande Riksdag affåtna nådiga proposition, om Statsverkets tillstånd och behof, inhemtas att länen norr om Gefle—Dala-jernvägen nu hafva att emotse en lycklig lösning af den inom orterna sedan längre tillbaka med varmt intresse omfattade jernvägsfrågan. Det tillgodoseende från statens sida, som härigenom beredes dessa län, torde berättiga ett anspråk från Gotland, att äfven, om än indirekt, komma i åtnjutande af en något så när likartad förmån; och detta så mycket hellre som fordringarne på statens mellankomst här inskränkes inom väsentligen trängre gränser och som öns befolkning aldrig kan komma i direkt åtnjutande af de numera erkända fördelar, som tillskyndats fastlandets öfriga provinser genom utförandet af statens stambanenät och genom de med betydliga statsbidrag utförda enskilda jernvägarne.

Till statsrådsprotokollet för den 10 innevarande månad yttrar Herr Statsrådet och chefen för Kongl. Civil-departementet, rörande de norrländska jernvägarne: "Rättvisa och billighet mot Norrlands innevånare bjuder ock att i någon mån göra dem delaktiga af enahanda stora fördelar, som genom anläggning af "stambanor i södra och mellersta Sverige bereds dessa landsdelars befolkning, "helst de förra i sin mån bidragit till anskaffande af de betydliga belopp, hvilka "dessa stambanors anläggning kostat." — Men Gotlands befolkning har, liksom Norrlands, i sin mån ock bidragit till anskaffandet af de många millioner R:dr, hvilka efterhand blifvit anvisade utaf Riksdagarne för utförande af de för orterna så viktiga och nyttiga stam- och enskilda jernbanorna. Männe icke befolkningens
på

på Gotland anspråk på statens mellankomst för främjandet af öboarnes fördelar i detta hänseende då äro lika så berättigade som de för Norrland framhållna?

Under nuvarande förhållanden kan man våga det påståendet, att Gotland icke har den ringaste fördel af någon statens eller enskild jernväg inom fastlandet. Den del af året, hvarunder seglationen är afbruten, är, förmedelst postångfartyget, öns närmaste beröringspunkt med fastlandet öfver Westervik; sjövägen dit från Wisby är ock den kortaste. Ifrån Westervik återigen till närbelägnaste station på den östra stambanan, Linköping, är tio och en half mil.

Det vill häraf vara klart, att, så länge öns befolkning icke kan under vintermånaderna hafva någon för rimligt pris utförbar samfärdsel med fastlandsprovinserna eller de större konsumtionsorterna, måste förnämligast ladugårdssötseln äfvensom möjligen annan industri inom ön befinnas i ett allt annat än tillfredsställande och tidsenligt skick, och att alla öfriga förmåner för handeln i allmänhet, hvilka betingas af möjligheten att vid gynnsamma konjunkturen kunna uppträda på marknaden, skola genom det afskilda läget och svårigheten att komma i beröring med jernvägsnätet, af affärsmän inom Gotland aldrig kunna begagnas.

Man har därför inom ön fäst at synnerligen lifliga förhoppningar på förverkligande af en sedan några år omhandlad jernväg från Westervik till östra stambanan. Om denna jernväg kommer till stånd, så vore i detta hänseende mycket vunnet för Gotlands befolkning; man kan våga det påståendet, att detta är ett hufvudvilkor för utvecklingen af landtbruk och industri inom ön.

Det har visserligen blifvit sagdt, att samma fördelar skulle tillskyndas öns befolkning genom den under åtskilliga år bearbetade Oskarshamn-Nässjö-banan. Det kan vara möjligt att, om denna jernbana en gång blir färdig, afståndet till exportorten Göteborg blir kortare än öfver Linköping och Jönköping. Om än detta blefve förhållandet, kvarstår dock en omständighet att beakta och denna är af framstående vikt under vinterseglationen; det eger nemligen vida större sannolikhet för sig att, sedan skärgårdarne börjat isbeläggas, kunna komma närmare in till fasta landet i Westervikstrakten än utanför Oskarshamn, dit afståndet dessutom är mycket längre. De år t. ex. då drifisen tidigare än vanligt besvärar seglationen, skall det ofelbart visa sig, att sundet emellan Ölands norra udde och svenska fastlandet blir så sammanpackadt af ismassor, att hvarje försök att närma sig ens de yttre skären utanför inloppet till Oskarshamn skola blifva fruktlösa. Detta kan återigen icke gerna i regeln inträffa med skären utanför inloppen till Westervik, emedan den rörliga ismassan, sedvanligen följande hafsströmmens riktning, löper förbi de flacka skären och kan icke der så hopa sig som inom kusterna af ett bredare eller smalare sund.

En annan jernväg, utmynnande vid Östersjöns kust från det inre af fastlandet, Oxelösund--Flens-jernvägen, kunde måhända ock synas blifva af fördel för Gotlands befolkning. Men bekantskapen med förhållandena motsäger detta antagande.

Dels är afståndet från Wisby till Oxelösund betydligt längre än till Westerviks angoringspunkt, Spårö båk, dels omöjliggör detta afstånd att, om landet icke kan angöras utanför Oxelösund och samma hinder äfven skulle möta i närheten af Spårö båk, postångfartyget icke kan hinna samma dag till Ölands norra udde, der postverket anordnat åtgärder för den gotländska postens aflemnande och emottagande, och att samma dag före mörkrets inbrott uppnå hamnen i Wisby.

Af det anförda torde få anses ådagalagdt, att den tillernade jernvägen emellan Westervik och Linköping är den för Gotland fördelaktigaste af de jernbanor, hvilkas ändpunkter ligga på östra kusten af Östersjön. Men äfven för statsverket skall denna jernväg, då den blifvit fullbordad, visa sig fördelaktig. Under nuvarande förhållanden får postverket vidkännas ganska dryga uppoffringar för sommarpostföringen till och från Gotland. Denna kostnad kan med allt skäl antagas blifva mycket förminskad, då sjötransporten blir inskränkt till den kortare vägen Westervik—Wisby — med fullkraftig ångbåt 4 à 5 timmars gång.

Om till allt detta lägges, att den af Kongl. Maj:t år 1870 tillsatta komité för utarbetande af förslag till jernvägssystemet inom riket fästade den vigt vid den här omhandlade jernvägen, att komitéén, fastän jernvägen icke var undersökt från den föreslagna Östra stambanan längre än till Gamleby köping, uppförde jernvägen inom det s. k. sekundära nätet den sjunde i ordningen bland 33 föreslagna banor, dervid betonade särskildt denna jernvägs synnerliga vigt för Gotland, så torde de anspråk icke kunna fränkännas all vigt, hvilka Gotlands befolkning ställer på statens mellankomst för möjliggörandet af den föreslagna jernvägen Westervik—Linköping.

Den uppgjorda beräkningen för kostnaden af jernvägen Westervik—Linghem, tio och en half mil med tre fots spårvidd, slutar med en summa i rundt tal af 2,970,000 riksdaler. Den nu föreslagna ändring af anknjtningen till Östra stambanan vid Linköping antages icke medföra ökad kostnad, enär terrängen och afståndet äro lika till båda dessa ställen från den punkt, der banan skulle afvika från den primitiva utstakningen. Emellertid hafva de sedan förslagets uppgörande, 1869 och 1871, inträffade prisstegringar å arbetslöner och materialier nödvändiggjort kostnadssummans höjande till minst tre och en half million riksdaler. Häraf är nära en tredjedel tecknad i orter, banan kommer att genomlöpa, och återstoden, omkring 2,400,000 riksdaler, måste upplånas. Den under de till tre beräknade byggnadsåren erforderliga räntan är ej i kostnadsförslaget upptagen och skall helt visst, om ej staten mellankommer med ett räntan motsvarande belopp, enligt nedanstående beräkning uppgående till i rundt tal 300,000 R:dr, utan menigheterna skulle nödgas att antingen ytterligare öka kapitalupplåningen eller teckningssumman, tillintetgöra hela företaget och under en lång tidsföljd undanhålla Gotlands befolkning den af jernvägsanläggningen förväntade förmånen.

Antagligen måste bolaget få vidkännas en räntefot efter fem och en half

för hundralet, emedan ingen annan säkerhet för lånet än jernbanan med materiel är att erbjuda, och om byggnadstiden bestämes till tre år, så skulle under det första byggnadsåret bolaget hafva att erlægga ränta på

R:dr 2,400,000, hvilket gör för 3 år	R:dr 165,000: —
det andra året, sedan under det första en million R:dr blifvit använd på arbetet, ränta på 1,400,000 eller för 2 år	„ 110,000: —
och under det sista året, efter det att en million R:dr äfven blifvit använd i likhet med det föregående året, räntan på R:dr 400,000 med	„ 22,000: —
	<u>R:dr R:mt 297,000: —</u>

eller i rundt tal 300,000 R:dr.

På grund af hvad jag sålunda haft den äran att anföra, får jag vördsam samt föreslå:

att Riksdagen ville såsom anslag utan återbetalningsskyldighet lemna till det bolag, som kan komma att utföra anläggningen af en jernväg om tre (3) fots spårvidd emellan Westervik och Linköping, ett belopp af Trehundratusen (300,000) Riksdaler, motsvarande räntan på byggnadskostnaden under de tre (3) år, arbetet är afsedt att fortgå, och att utbetalas under det första året, hvilket förutsättes blifva år 1874

med	R:dr 165,000: —
det derpå följande året 1875, med	„ 110,000: —
och den sista delen år 1876 med	„ 25,000: —
	<u>R:dr R:mt 300,000: —</u>

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles.

Stockholm den 30 Januari 1873.

H. Gyllenram.