

N:o 141.

Af herr **C. F. Petersson** i Dänningelanda m. fl., om beviljande af ett låneanslag å 1,800,000 kronor till jernvägsanläggning emellan Elmhult och Emmaboda.

Sedan flera förslag till jernvägar genom sydöstra Småland och Blekinge, afsedda att sammanbinda dessa på kommunikationer så vanlottade bygder med hamnar vid Östersjön, af en eller annan orsak strandat — måhända hufvudsakligen därför att erforderligt byggnadskapital saknats — så har det oaktadt intresset för lättare kommunikationer genom trakter, som på sådana med rätta anse sig helt och hållet försummade, på intet sätt svalnat eller afstannat.

Behovvet af transportvägar för de orters produkter, såsom spanmål, ladugårdsalster, jern, gjutgods och virke af diverse slag, hvilka nu på dåliga och långa vägar måste forslas till närmaste jernvägsstation, har visat sig alltför i ögonen fallande att icke väcka till lif ett företag, som kan bereda direkt samfärdsel med så väl statsbanan och skånska jernvägsnätet samt hamnar inom sistnämnda provinser som ock med hamnar vid Östersjön.

Kongl. Maj:t har ock den 28 sistlidne september uppå särskilda ansökningar i nåder beviljat koncessioner å jernvägsanläggningar dels från Elmhult å södra stambanan öfver Alshult till Tingsryd, dels ock från sistnämnda ort till Emmaboda å Karlskrona—Vexjö-jernvägen.

Denna jernväg skulle utgå från norra ändan af Elnhults station i hufvudsakligen ostlig riktning och fortsätta söder om Fansjön, norr om Grettasjön och söder om Femlingen; vidare norr om Härlunda kyrka fram till södra stranden af sjön Asnen samt medelst en bro öfvergå Karlshamn—Vislanda jernväg norr om Alshults station, hvarefter banan på något mer än en kilometers sträcka skulle följa nyssnämnda jernväg

och sedermera återtaga sin ostliga riktning samt passera söder om Urs-hults kyrka och derefter uppnå Tingsryds by vid sjön Tikens norra strand samt derifrån, efter att hafva vid Tingsryd korsat landsvägen mellan Sandsjö och Urshult, framdragas till södra ändan af sjön Ygden och der skära vägen mellan Tingsryd och Linneryd samt vidare öfver Bagganäs, Skyttemåla, Hästeskalla och Grefvamåla till södra stranden af sjön Vickholmen, vid Bro öfvergå Ronneby-ån, hvarifrån banan i närmast ostlig riktning skulle ledas till södra ändan af Bagsjön samt slutligen framgå i nordostlig riktning norr om Långasjön samt söder om Harebosjön och Hällesjön till vestra ändan af Emmaboda station på Karlskrona—Vexjö jernvägsaktiebolags bana.

Kostnaden för ifrågavarande jernvägssträcka, som är 98,5 kilometer lång och afsedd att blifva bredspårig med så kallad lätt öfverbyggnad, uppgår, enligt godkända och fastställda ritningar och kostnadsförslag, till ett sammanräknadt belopp af 2,447,000 kronor, häri inbegripet rullande materiel och allt öfrigt, som för jernvägens behöriga drift erfordras.

Vidkommande nu denna anläggningskostnad, så torde något hinder icke förefinnas för det den 9 i denna månad bildade jernvägsbolaget Elmhult—Emmaboda att, om dess bolagsordning vinner nådigt bifall, under vanliga vilkor erhålla halfva kostnaden såsom lån af staten. Men för underlättandet af möjligheten för bolaget att anskaffa den återstående hälften har bolaget uttalat sin önskan och förhoppning, att jemväl som lån erhålla något mera än hälften, d. v. s. få i sin helhet som lån till banans byggande i det närmaste trefjederdelar af hela kostnaden. Då bolaget icke vågat ställa förhoppning på direkt statsbidrag, har bolaget dock vågat tro, att staten i detta särskilda fall skulle medgifva lån till förenämnda belopp, då det gäller för en så vidt omfattande ort ett för densamma så viktigt och allmänt företag. Att ett till trefjederdelar af jernvägens kostnad lemnadt lån icke kan blifva för staten förlustbringande, finna vi vara tydligt, då den årliga räntan fullt motsvarar den ränta staten gifver, och genom den årliga amorteringen af två procent erhåller staten år för år i banan större säkerhet.

Då emellertid jernvägen i fråga för så väl resande som all transport från Skåne till Karlskrona samt Kalmar och tvärt om blir kortare än vägen öfver Alfveta—Vexjö samt, enligt vår åsigt de fördelar och lättnader i kommunikationer, som alltså, till följd af berörda jernväg, om den förverkligas, uppkomme, kunna tillgodoräknas icke allenast delar af Allbo, Kinnevalds, Konga och Uppvidinge härad af Kronobergs län, utan jemväl provinsen Skåne likasom Kalmar stad och vissa orter af Kalmar län med Öland samt staden Karlskrona med några nejder af

Blekinge län, hvarjemte jernvägen tillika varder till stort gagn för staten vid dess transporter så väl under fredliga dagar som i händelse af ett krig; så och då bolaget icke vill eller bör utan i högsta nödfall använda utländskt kapital till jernvägens åstadkommande, våga vi vördsam samt föreslå,

att Riksdagen måtte för en jernvägs anläggning mellan Elmhult öfver Ålshult och Tingsryd till Emmaboda bevilja som lån 1,800,000 kronor, att utgå under åren 1890 och 1891 med hälften årligen och med bestämmelse att räntefrihet beviljades för tiden intill den 1 oktober 1891, då jernvägen, enligt Kongl. Maj:ts nådiga resolutioner, skall varda färdigbyggd, att annuiteten beräknas till 6 procent, deraf 4 procent ränta å oguldna kapitalbeloppet, samt för öfrigt under de vilkor, som kunna varda stadgade.

Om remiss till statsutskottet anhålles, och torde ritning, kostnadsförslag och koncessionshandlingarna få öfverlemnas till statsutskottet.

Stockholm den 26 januari 1889.

C. F. Petersson.

S. Wieslander.

Magnus Andersson.

Johan Petersson.
