

Nr 363.

Av herr **Nilsson, Bernhard, m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition med anhållan om riksdagens yttrande i fråga om ytterligare understöd från statens sida för fullbordande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping.*

Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag har i en den 31 oktober 1932 dagtecknad framställning anhållit, att Kungl. Maj:t måtte »i den form Kungl. Maj:t kunde finna lämpligt ställa till bolagets förfogande ett belopp av ytterligare 2,260,000 kronor» för fullbordande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping, och Kungl. Maj:t har i proposition nr 263 anhållit om riksdagens yttrande angående denna framställning. Beträffande utredningen i ärendet hänvisas till propositionen, av vilken bl. a. framgår, att om vissa besparingsåtgärder, som Kungl. Järnvägsstyrelsen i sitt yttrande i ärendet ifrågasatt, iakttagas, det belopp som ytterligare erfordras för anläggningens fullbordande skulle kunna begränsas till omkring 2 miljoner kronor.

Undertecknade representanter för de av järnvägsanläggningen berörda landsdelarna vilja för sin del understryka departementschefens uppfattning, att det torde »vara tydligt, att ingen som helst möjlighet att på enskild väg anskaffa någon del av det erforderliga beloppet föreligger och att sålunda ett ytterligare statsunderstöd till nämnda belopp utgör en ovillkorlig förutsättning för att järnvägsanläggningen skall kunna fullbordas och tagas i bruk».

Efter att hava framhållit å ena sidan de skäl som tala för fullbordandet av banbygget och å andra sidan skälen i motsatt riktning anger departementschefen såsom sin mening, att ytterligare bidrag av statsmedel icke böra beviljas för ändamålet.

Till belysande av denna fråga tillåta vi oss framhålla följande synpunkter.

Om det gällde att *nu* taga ställning till frågan, huruvida ett dylikt järnvägsförstag borde igångsättas eller icke, torde det vara uppenbart att man — med hänsyn till de erfarenheter som under årens lopp vunnits beträffande motorfordonens möjligheter att tillgodose trafikbehovet — skulle komma till slutsatsen, att så *icke* borde ske. Andra synpunkter måste emellertid anläggas, sedan numera största delen av banbygget är utfört. Utom en del dyrbara konstbyggnader (broar o. d.) är järnvägsbanken praktiskt taget färdig med undantag av ett par kortare sträckor i Jönköping och dess närhet. Det utförda arbetet skulle, om detsamma lämnades ofullbordat, på mycket få ställen bliva till gagn men så gott som längs hela linjen vara till bestående olägenhet för ortsinnevanorna. Dessa hava mycket allmänt ansträngt sig till det yttersta i ekonomiskt avseende för att få den länge efterlängtade

järnvägen till stånd. Kommuner, bolag och enskilda hava genom aktie-teckning offrat över 3 miljoner kronor för att erhålla denna trafikled. Dessa uppoffringar hade icke skett, om staten underlåtit att genom sin ekonomiska medverkan möjliggöra företagens igångsättande och icke ställt i utsikt att detsamma skulle kunna fullbordas. För befolkningen i dessa kommuner skulle det innebära en den svåraste misräkning, om den skulle berövas varje nytta av gjorda uppoffringar. Ingen med förhållandena i orten verkligen förtrogen lär heller vilja påyrka att arbetet med företagens färdigställande nu skall avbrytas. Såsom bevis på insikten om gagnet av en förbindelse österut kan anföras, att även landskommuner vid den äldre linjen Borås—Ulricehamn tecknat aktier för byggandet av fortsättningslinjen, som ej berör deras område.

Vid bedömandet av statens utgifter för anläggningen ifråga bör beaktas, att denna befunnits erbjuda ett särskilt lämpligt arbetsobjekt under rådande arbetslöshet. Järnvägsarbetet har tidvis lämnat sysselsättning åt ända till 1,000 arbetare och intill årsskiftet 1933—1934 ha genom arbetslöshetskommissionen där utförts omkring 560,000 dagsverken. Järnvägsbolaget färdigbyggde omedelbart stationshusen och andra för järnvägen erforderliga byggnader — elva byggnader längs linjen — på grund av att de voro behöfliga för reservarbetarna samt nedlade betydande kostnader på såväl enskilda arbetarebostäders uppförande som på iordningsställande av andra till bostäder användbara byggnader, vilka bostäder järnvägsbolaget sedan förhyrt. Det nu återstående arbetet torde, efter vad vi tro oss veta, kunna i stor utsträckning utföras genom arbetslöshetskommissionens försorg. De medel, varom nu är fråga, torde därför väsentligen komma till användning för att sysselsätta eljes arbetslösa samt för beställningar hos industrier, som tillverka järnvägsmateriel.

Ehuru vi icke anse oss skickade att fälla något omdöme angående järnvägens blivande bärighet vilja vi dock framhålla, att sträckan Ulricehamn—Jönköping genomlöper en av södra Sveriges bästa skogstrakter samt att järnvägen otvivelaktigt kommer att medföra ett ej obetydligt trafiktillskott åt de järnvägar, till vilka den anslutes. En kommunikationsleds berättigande lär väl heller icke böra bedömas uteslutande med hänsyn till dess egen räntabilitet. Stort avseende måste fästas vid dess betydelse för den ort, som beröres därav. Det finnes intet skäl antaga, att utvecklingen av näringslivet och bebyggelsen längs efter den nya bandelen från Ulricehamn till Jönköping skall bli mindre än vad som blivit fallet längs den redan färdiga bandelen mellan Borås och Ulricehamn. Utefter sistnämnda linje har ny bebyggelse och ny företagsverksamhet uppstått i betydande omfattning. Riksdagen har ju också vid åtskilliga tillfällen anvisat stora belopp för anläggande av järnvägar, därvid andra synpunkter än utsikten till nöjaktig avkastning från själva företaget ansetts böra tillmätas avgörande betydelse.

På grund av vad sålunda anförts få undertecknade hemställa,

att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 263 ville uttala sig för att järnvägsanläggningen Ulricehamn

—Jönköping skall färdigställas samt besluta, att härför erforderliga medel skola anvisas på sätt i propositionen anges.
Stockholm den 28 april 1934.

<i>Carl Bengtsson.</i>	<i>Oscar Ericson.</i>	<i>Bernhard Nilsson.</i>
<i>G. Heïman.</i>	<i>John Björck.</i>	<i>Axel Nylander.</i>
<i>Joh. Johansson,</i> Friggeråker.	<i>Ivan Pauli.</i>	<i>Allan Holstenson.</i>
		<i>Felix Hamrin.</i>

I motionens syfte instämmer:

Oskar Hagman.
