

Nr 31.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående visst medgivande i fråga om framtida låneunderstöd av staten till järnväg från Gullabo till Torsås; given Stockholms slott den 21 januari 1916.

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen medgiva,

att den omständigheten, att arbetet å den koncessionerade järnvägsanläggningen från Gullabo till Torsås redan påbörjats, icke må utgöra hinder för framtida beviljande av låneunderstöd till nämnda järnväg från det anslag till understödjande av nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar, som kan komma att av riksdagen ställas till Kungl. Maj:ts förfogande.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Oscar von Sydow.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 21 januari 1916.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

Järnvägsföretag Vissefjärda—Gullabo—Torsås.

Den 14 oktober 1910 meddelade Kungl. Maj:t koncession å järnväg från Vissefjärda station å Karlskrona—Växjö järnväg till Torsås station å Östra Blekinge järnväg samt fastställde därvid till efterrättelse vid järnvägsanläggningens utförande plan för densamma.

Sedan berörda koncession med Kungl. Maj:ts samtycke överlåtits å Östra Blekinge järnvägsaktiebolag, har Kungl. Maj:t den 22 november 1912 medgivit, att järnvägen mellan Vissefjärda och Torsås finge delas uti två särskilda järnvägar, omfattande den ena bansträckan från Vissefjärda till Gullabo och den andra bansträckan från Gullabo till Torsås.

Enligt ett av kaptenen Einar Sahlén år 1912 upprättat kostnadsförslag beräknades järnvägsanläggningen från Gullabo till Torsås draga en kostnad av 392,000 kronor.

Uti en till Kungl. Maj:t den 31 december 1912 ingiven skrift anhöll Östra Blekinge järnvägsaktiebolag, att Kungl. Maj:t till utförande av järnvägen Gullabo—Torsås måtte bevilja bolaget ett statslån, motsvarande halva byggnadskostnaden för densamma.

Östra Blekinge järnvägsaktiebolags ansökan om statslån.

I denna skrift framhöll bolaget, att ehuru det för det dåvarande endast gällde att söka få hjälp till byggande av bansträckan Gullabo—Torsås, det dock vore bolagets avsikt att, sedan aktiekapitalet till denna bansträcka anskaffats, snarast möjligt upptaga arbetet med hopbringande av medel för banans fortsättande till Vissefjärda. I fråga om hela den sålunda förutsatta järnvägens nytta och behövlighet för orten anförde bolaget huvudsakligen:

Förhållandena vore sådana, att järnvägen Torsås—Vissefjärda skulle åstadkomma en betydlig trafikrörelse mellan kusttrakterna inom Torsås, Söderåkra (Bergkvara), Kristianopels m. fl. socknar och Södra Öland, å ena sidan, samt Vissefjärda och väster därom belägna trakter, å andra sidan. Över Bergkvara hamnplats vid kusten skulle nu rådande livliga export- och importverksamhet komma att ökas, i det att betydliga partier skogsprodukter, torv och sten m. m. skulle utskeppas samt stora mängder kalk från Öland samt i övrigt foder, gödningsämnen och kol intagas. Gullabo socken hade rika utvecklingsmöjligheter, som likväl ditintills icke blivit tillgodosedda, varför traktens yngre generation, som önskade utveckling och förkovran, lämnade orten och i stort antal utvandrade till Amerika. Byggdes järnväg till Gullabo, skulle förvisso denna emigration avtaga, enär genom järnvägen såväl jordbruket som skogsskötseln i orten skulle giva ett vida bättre resultat än ditintills; och högst betydliga ekonomiska fördelar skulle därigenom även utvinnas genom förädling av vissa i orten rikt förekommande naturprodukter, såsom torv samt grå och svart granit. Från Gullabotrakten försålde årligen omkring 900 boskaps kreatur och ett ännu större antal småkreatur, varav en stor del ginge till Karlskrona. Det syntes bolaget vara ett stort allmänt intresse, att ifrågavarande leveransmöjligheter till Karlskrona, varest en stor del militär vore förlagd, ökades.

Innan bolagets ansökning om statslån ännu varit föremål för Kungl. Maj:ts prövning, inkom Kungl. Maj:ts befallningshavande i Blekinge län den 25 augusti 1915 till Kungl. Maj:t med en skrivelse, däri Kungl. Maj:ts befallningshavande anförde följande:

Kungl. Maj:ts befallningshavande i Blekinge län.

Stenindustrin inom Blekinge län hade allt sedan det pågående krigets början arbetat under synnerligen ogynnsamma förhållanden, vilket haft till följd, att flera firmor inom länet helt och hållet nedlagt sin rörelse, under det att andra sett sig nödsakade att i större eller mindre omfattning inskränka driften. Den därav förorsakade arbetslösheten hade redan på sina håll antagit oroväckande dimensioner, och någon förbättring därutinnan genom ökad verksamhet inom stenindustrin torde näppeligen vara att förvänta, så länge kriget påginge. Under sådana omständigheter syntes det vara av största vikt, att alla möjligheter, som yppade sig att bereda nya arbetstillfällen åt de kategorier arbetare, varom vore fråga, omsorgsfullt tillvaratoges. För östra Blekinges vidkommande skulle det i

detta avseende otvivelaktigt vara av stor betydelse, om den koncessionerade järnvägsanläggningen Gullabo—Torsås redan under år 1915 kunde påbörjas. Styrelsen för Östra Blekinge järnvägsaktiebolag hade jämväl förklarat sig beredd att omedelbart påbörja arbetet, så snart sökt statslån beviljats eller visshet vunnits, att utsikter till erhållande av sådant lån icke genom arbetets påbörjande äventyrades. Enligt gjorda beräkningar skulle åtminstone ett par hundratal stenhuggare och andra grovarbetare från stenhuggeridistriktet i östra delen av länet kunna beredas arbete vid ifrågavarande järnvägsanläggning. Då bolaget jämväl ställt i utsikt fria resor för arbetarna å Östra Blekinge järnväg, skulle de svårigheter, som för familjeförsörjare alltid vore förenade med arbetsanställning å annan ort, så gott som helt och hållet bortfalla.

På grund av det anförda hemställde Kungl. Maj:ts befallningshavande, att därest bolagets ansökan om statslån icke kunde omedelbart bifallas, Kungl. Maj:t täcktes vidtaga sådana åtgärder, att byggnadsarbetet det oaktat redan under år 1915 måtte kunna med tillgängliga medel påbörjas, utan att möjligheten för bolaget att framdeles erhålla det sökta statslånet därigenom äventyrades.

Väg- och
vattenbyggnadsstyrelsen.

I ärendet avgav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen infortrat utlåtande den 20 september 1915 och anförde därvid, bland annat:

Då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett, att en noggrannare kontrollering av den för företaget upprättade arbetsplanen och särskilt av de därtill hörande kostnadsberäkningarna, även innefattande granskning av arbetskvantiteterna, behöfde ske med stöd av förslaget granskning på marken, hade styrelsen till dylikt uppdrag den 21 juni 1915 förordnat distriktschefen i södra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren A. Blomberg, som den 10 september 1915 till styrelsen ingivit renstakningsritningar och utredning. Då emellertid de av distriktschefen Blomberg uppgjorda ritningarna högst betydligt avveke från fastställda planer, och då kostnadsförslaget visade en förhöjning av ej mindre än 105,000 kronor eller från 392,000 kronor till 497,000 kronor, hade styrelsen *dels* tillskrivit bolaget med förfrågan, huruvida bolaget under sådana omständigheter vidhölle sin ansökan, *dels ock* remitterat renstakningsritningarna till Kungl. Maj:ts befallningshavande i Kalmar län med anhållan om Kungl. Maj:ts befallningshavandes yttrande i ärendet. Redan den 14 september 1915 hade bolaget inkommit med en skrivelse till styrelsen, däri bolaget meddelat *dels* att en av distriktschefen Blomberg enligt de av honom utarbetade renstakningsritningarna föreslagen omstakning och flyttning av stationerna vid järnvägen motiverats av vissa aktieteckningsvillkor och godkänts av bolaget, samt *dels* att bolaget, oaktat den höjda byggnadskostnaden, ändock önskade realisera järnvägsföretaget. Kungl. Maj:ts befallningshavande i Kalmar län hade i skrivelse den 20 september 1915 tillstyrkt, att det av distriktschefen Blomberg upprättade förslaget måtte godkännas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade för sin del ej något att erinra mot den gjorda omstakningen, då densamma syntes vara för orten lämplig. Vid kontrollräkning av distriktschefen Blombergs kostnadsberäkningar hade styrelsen ej heller funnit anledning till anmärkningar.

Styrelsen erinrade vidare därom, att 1910 års riksdag till låneunderstöd åt enskilda järnvägar beviljat och ställt till Kungl. Maj:ts disposition ett extra anslag

av 7,500,000 kronor att utgå under fem år från och med år 1912 med 1,500,000 kronor årligen, dock så att belopp, som ej blivit till utgående under ett av dessa år anvisat, finge för ett efterföljande år av samma femårsperiod disponeras, samt att av denna fond för det dåvarande återstode endast 5,000 kronor.

För att emellertid ifrågakarande järnvägsföretag skulle kunna påbörjas i det av bolaget framhållna och av Kungl. Maj:ts befallningshavande i Blekinge län vitsordade behjärtansvärda ändamålet att avhjälpa de bland stenhuggeribefolkningen i Blekinge inträffade ogynnsamma arbetsförhållandena, hade styrelsen, med stöd jämväl av vad i vissa fall tidigare tillämpats, ansett sig böra ifrågasätta, att de för detta jämförelsevis mindre järnvägsföretag behövligen lånemedlen, utöver ovannämnda 5,000 kronor, försträcktes ur handels- och sjöfartsfonden.

Styrelsen hemställde därför, att Kungl. Maj:t täcktes *dels*, med ändring av förut för järnvägen mellan Gullabo och Torsås gällande plan, fastställa till efterrättelse vid järnvägsanläggningens utförande förut omförmälda, av distriktschefen Blomberg den 10 september 1915 upprättade, medelst plan- och profilritningar åskådliggjorda plan därför, *dels ock*, med fastställande av den av styrelsen verkställda kostnadsberäkningen, slutande, såvitt den sålunda beräknade kostnaden finge läggas till grund för bestämmandet av det sökta statslånets belopp, å 497,000 kronor, för utförande av järnvägsanläggningen från Gullabo till Torsås på vanliga villkor bevilja ett lån å 248,500 kronor, att med 5,000 kronor utgå av de medel, som av 1910 års riksdag ställts till Kungl. Maj:ts disposition till låneunderstöd för enskilda järnvägar och med 243,500 kronor försträckas ur handels- och sjöfartsfonden.

Vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse fanns fogat ett av järnvägsaktiebolaget till styrelsen ingivet intyg av den 14 september 1915 från notarius publicus i Karlskrona, att aktier i bolaget till bestridande av kostnaden för järnvägsanläggningen från Torsås till Gullabo tecknats till ett sammanlagt belopp av 248,700 kronor eller sålunda till ett belopp, som med 200 kronor överstiger halva den av distriktschefen Blomberg beräknade anläggningskostnaden, 497,000 kronor.

Intyg an-
gående aktie-
teckning.

I anledning av vad sålunda i ärendet förekommit fastställde Kungl. Maj:t den 16 oktober 1915, med upphävande av den för järnvägen Gullabo—Torsås gällande plan, till efterrättelse vid järnvägsanläggningens utförande den förut omförmälda, av distriktschefen Blomberg upprättade planen ävensom det av Blomberg uppgjorda kostnadsförslaget, slutande å ett belopp av 497,000 kronor. Därjämte beviljade Kungl. Maj:t Östra Blekinge järnvägsaktiebolag för utförande av samma järnvägsanläggning ett lån å 150,000 kronor att utgå från handels- och sjöfartsfonden och lyftas i statskontoret. I sammanhang härmed för-

Kungl. Maj:ts
beslut den
16 oktober
1915.

klarade sig Kungl. Maj:t hava för avsikt att framdeles till riksdagen avlåta proposition därom, att riksdagen måtte medgiva, att den omständigheten, att arbetet å samma järnväg redan kunde hava påbörjats, icke finge utgöra hinder för framtida beviljande av låneunderstöd till järnvägen från det anslag till understödjande av nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar, som kunde komma att av riksdagen ställas till Kungl. Maj:ts förfogande.

För tillgodonjutande av den bolaget sålunda förunnade förmån stadgade Kungl. Maj:t, bland annat, följande villkor, nämligen att arbetet å järnvägsanläggningen skulle med en arbetsstyrka av minst 200 man påbörjas senast den 15 november 1915, varom bevis, utfärdadt av vederbörande kronofogde, skulle ingivas till civildepartementet; att vid anskaffande av arbetsmanskap för järnvägens utförande företråde skulle lämnas åt arbetslösa sten-, byggnads- och andra grovarbetare från orten; samt att, därest bolaget framdeles bleve tilldelat statslån att, på sätt Kungl. Maj:t förutsatt, utgå från utav riksdagen beviljat anslag till understödjande av enskilda järnvägsanläggningar, bolaget skulle vara pliktigt att omedelbart i dess helhet till statskontoret återbetala ifrågavarande lån ur handels- och sjöfartsfonden.

Intyg om
arbetets
påbörjande.

Med anledning av de sålunda av Kungl. Maj:t uppställda villkoren för beviljande av omförmälda låneunderstöd anser jag mig här böra omnämna, att Östra Blekinge järnvägsaktiebolag den 3 december 1915 till civildepartementet ingivit ett så lydande intyg i fråga om arbetets påbörjande å järnvägen:

»Sedan Kungl. Maj:t, med anledning av Östra Blekinge järnvägsaktiebolags underdåniga ansökan om erhållande av ett lån av allmänna medel för byggande av järnvägen Torsås—Gullabo, i nåder föreskrivit, att arbetet å detta företag skulle vara påbörjat denna dag med en arbetsstyrka av minst 200 man, så har jag, på bolagets begäran, nu inställt mig å de platser på den ifrågavarande järnvägslinjen, där arbetet redan den 12 i denna månad påbörjades, och därvid funnit, att den arbetsstyrka, som nu är sysselsatt med jordschaktnings- och terrasseringsarbeten å linjen, uppgår till 263 man, vilka uppgiva sig till största delen vara hemmahörande i Blekinge län. Vilket härigenom till bevis meddelas.

Torsås den 15 november 1915.

Edv. Erikson.

Kronofogde i Södra Möre härad.»

Departements-
chefen.

Såsom Östra Blekinge järnvägsaktiebolag i sin ansökan om låneunderstöd framhållit, är anläggandet av en järnväg mellan Gullabo och Torsås, särskilt med hänsyn till dess tänkta fortsättning till Vissefjärda, tvivelsutan av stor betydelse icke blott för de orter, järnvägen

närmast skulle komma att beröra, utan även för en vidsträcktare bygd. Fullgoda skäl hava därför synts föreligga att med försträckning från statens sida underlätta järnvägens tillkomst. Det anslag till allmän lånefond för enskilda järnvägar, som 1910 års riksdag beviljat och ställt till Kungl. Maj:ts förfogande att utgå under fem år från och med år 1912, har emellertid, med undantag av allenast ett belopp av 5,000 kronor, sedan länge blivit för sitt ändamål disponerat. Under vanliga förhållanden skulle därför säkerligen med prövning av bolagets omförmälda ansökan fått anstå, tills nya medel för ändamålet blivit av riksdagen beviljade. Från annan synpunkt ansågs det dock vara av vikt, att frågan om låneunderstöds beviljande åt järnvägsaktiebolaget bleve skyndsamt företagen till avgörande. Som bekant har nämligen till följd av den nuvarande krisen stenindustrin inom vissa delar av vårt land arbetat under särdeles svåra förhållanden. Såsom en följd härav har arbetslöshet i avsevärd omfattning uppkommit bland stenarbetare, och denna arbetslöshet har särskilt gjort sig gällande bland annat inom Blekinge län. För att minska verkningarna av denna arbetslöshet, var det av synnerlig betydelse, att arbetena med den nu ifrågavarande järnvägsanläggningen kunde med det snaraste påbörjas. Järnvägsaktiebolaget förklarade sig också vara villigt härtill, men endast under förutsättning att bolaget omedelbart beviljades ett mindre låneunderstöd med bibehållen utsikt därjämte att sedermera erhålla lån till halva anläggningskostnaden. Av dessa skäl beslöt Kungl. Maj:t, enligt vad redan omnämnts, den 16 oktober 1915 att för tillfället bevilja bolaget ett låneunderstöd å 150,000 kronor från handels- och sjöfartsfonden och förklarade i sammanhang därmed sin avsikt vara att framdeles till riksdagen avlåta proposition av förut angivet innehåll. Handels- och sjöfartsfonden är emellertid icke avsedd att lämna understöd åt företag av nu ifrågavarande slag. Då lånebeloppet därför borde så snart som möjligt återbäras till fonden, föreskrev Kungl. Maj:t tillika såsom villkor för låneunderstödet åtnjutande att, därest bolaget framdeles bleve beviljat statslån att, på sätt Kungl. Maj:t förutsatt, utgå från särskilt, av riksdagen beviljat anslag till understödjande av enskilda järnvägsanläggningar, bolaget skulle vara pliktigt att omedelbart i dess helhet till statskontoret återbetala det ur handels- och sjöfartsfonden beviljade lånebeloppet. Såsom jag redan förut antytt, har till följd av den sålunda vidtagna anordningen och i enlighet med vid låneunderstödet beviljande meddelade bestämmelser arbetet å järnvägsanläggningen ifråga i mitten av november månad 1915 kunnat påbörjas och arbetstillfälle därvid kunnat beredas ett icke ringa antal sten- och andra grovarbetare, särskilt från Blekinge län.

Enligt gällande av riksdagen meddelade bestämmelser för åtnjutande av lån från allmänna järnvägslånefonden får understöd från denna endast anvisas till *nya, ännu ej påbörjade* järnvägsanläggningar. I den proposition, som Kungl. Maj:t förut denna dag beslutit avlåta till riksdagen angående anslag till allmänna järnvägslånefonden för femårsperioden 1917—1921, är motsvarande bestämmelse föreslagen för låneunderstöds beviljande från det nya anslaget. Därest, såsom man torde kunna antaga, en sådan bestämmelse kommer att inflyta bland villkoren för det nya anslagets användning, skulle understöd ej kunna från fonden anvisas till den nu ifrågavarande anläggningen. Vid sådant förhållande torde, såsom Kungl. Maj:t jämväl förutsatt vid meddelande av omförmälda beslut den 16 oktober 1915, riksdagens medgivande böra utverkas, att den omständigheten, att arbetet å järnvägsanläggningen redan påbörjats, icke må utgöra hinder för framtida beviljande av låneunderstöd till järnvägen från det anslag till allmänna järnvägslånefonden, som kan komma att av riksdagen beviljas. Jag vill i detta sammanhang erinra därom, att 1914 års senare riksdag (skrivelse nr 290) lämnat bifall till en av Kungl. Maj:t gjord liknande framställning i fråga om en järnvägsanläggning mellan Gånghester och Ulricehamn (proposition nr 283).

Under åberopande av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att den omständigheten, att arbetet å den koncessionerade järnvägsanläggningen från Gullabo till Torsås redan påbörjats, icke må utgöra hinder för framtida beviljande av låneunderstöd till nämnda järnväg från det anslag till understödjande av nya, ännu ej påbörjade enskilda järnvägsanläggningar, som kan komma att av riksdagen ställas till Kungl. Maj:ts förfogande.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Adelgren.