

N:o 163.

Af herr **A. V. Ljungman**, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående jernvägsanläggningar för statens räkning.

Uti Kongl. Maj:ts proposition, n:o 46, angående jernvägsanläggningar för statens räkning, har Kongl. Maj:t bland annat föreslagit Riksdagen att, under förbehåll att angifna vilkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttagas, besluta anläggning af en statsbana »från Göteborg öfver Kongelf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund, hvarför kostnaden beräknats till 16,216,500 kronor», under det att i det propositionen vidfogade statsrådsprotokollet yttrats, att »någon åtgärd från statens sida för anläggande af utfartsbanor till de viktigaste platserna vid sjelfva kusten för närvarande icke torde böra ifrågasättas, helst som landstinget beslutit bidraga till sådana jernvägars åstadkommande såsom enskilda banor». Då emellertid uppenbart och obestriddigt är, att de af mig i (den såsom bilaga till motionen i Andra Kammaren, n:o 4, tryckta) ansökan den 12 sistlidne december till Konungen om statsbanebyggande i Bohuslän såsom för samma läns mellersta skärgård och det egentliga hafsfisket oundgängliga framhållna tvenne utfartsbanorna till Orust och Sotenäset, icke kunna väntas komma till utförande inom rimlig tid såsom enskilda banor, och då länets landstings åberopade beslut om bidrag till sådana banors åstadkommande ju saknar rättsligt bindande kraft för framtiden, och sålunda redan i år kan af landstinget sjelft upphävas, samt helt säkert äfven blifver upphäfdt, långt innan åsyftade skärgård hunnit utvecklas till sådan välmåga, att den kan ens tänka på att sjelf skjuta i hop nödiga medel till några jernvägsanläggningar, och då den i statsrådsprotokollet omnämnda och, på grund af köpingen Lysekils stora inkomster af brännvinsförsäljning, såsom enskild bana utförbara bibanan Dingle—Lysekil

af lätt insedda skäl omöjligen ens kan blifva ifrågavarande skärgård och hafsfiske till någon afsevärd fördel, men väl måste lända desamma till fördel, så länge de nämnda två utfartsbanorna icke finnas till, samt då det vid byggandet af en så betydande och kostsam jernväg som den af Kongl. Maj:t föreslagna tydligen ligger synnerlig vigt uppå, att ändamålet icke förfelas och det önskade ekonomiska resultatet uteblifver i följd deraf, att de för skärgården och fiskerinäringen behöfliga linierna icke komma till stånd; så torde en sådan *ändring i de angifna villkoren*, hvarigenom för staten möjligast underlättas att, om nödigt, sjelf förverkliga sina önskingar med hänsyn till utvecklingen af Bohusläns jernvägsväsende, utan allt tvifvel vara fullt befogad. En sådan kan ock dess hellre vidtagas, som en förpligtelse för länets landsting att lemna kostnadsfri mark åt de bibanor till bohuslänska längdbanan, som staten möjligen funne för godt att framdeles bygga, ju fullt motsvaras af den fördel, som genom samma bibanor beredes länet.

För särskildt de stora öarne Orust och Tjörn, hvilka såsom bekant utgöra Bohusläns tätast befolkade del och ega rikets mest betydande stor-sjöfiske, skulle tillkomsten af den i statsrådsprotokollet omförmälda linien från station å längdbanan i Herrestads socken till *Ellös*, hvars byggande såsom statsbana af Konungens befallningshafvande i länet »på det kraftigaste förordats», erbjuda möjligheten af en framtida utveckling, äfven genom anslutning till densamma af grenlinier till flera af öarnes många förträffliga hamnar, på samma gång den af de framkastade förslagen ensam motsvarar fiskerinäringens kraf, hvilket senare deremot *icke* är fallet med den antydda bibanan från Svenshögens station å längdbanan, hvilken sistnämnda bibana dessutom kräfver så mycket större anläggningskostnad, att dess utförande måste ligga allt för aflägsset i tiden. Under sådana förhållanden är det uppenbart, att man i skärgårdens och fiskerinäringens intresse måste önska, att en lämplig anknypningspunkt för nämnda linie erhålles i Herrestads socken å längdbanan; och har af jernvägsstyrelsen undersökts ett alternativ för längdbanan öfver Sunningen, som jemte en den allra förmånligaste anknypningsstation i Torsberg äfven erbjuder 3,050 meter kortare längd och 738,000 kronor billigare anläggningskostnad för sjelfva linien än sträckningen öfver Uddevalla, men för den händelse den utvägen att åstadkomma den behöfliga anknypningspunkten ej anlitas, kan en, om än för ändamålet mindre förmånlig sådan, erhållas genom en föga betydande ändring i den af Kongl. Maj:t föreslagna sträckningen öfver Uddevalla.

På grund af hvad sålunda i största korthet anförts, får jag härmed hemställa:

att Riksdagen måtte bifalla Kongl. Maj:ts proposition om anläggning af en statsbana från Göteborg till Svinesund under följande ändrade vilkor, nemligen:

1:o) *att* af Göteborgs och Bohus läns landsting skall, så väl för den nämnda banan Göteborg—Svinesund som för de bibanor till densamma, hvilka staten möjligen kan komma att före utgången af år 1950 bygga, kostnadsfritt upplåtas:

dels för all framtid:

all mark till banbyggnad med dertill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallelvägar;

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar;

all mark för till följd af jernvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda vägar;

dels under arbetets fortgång:

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och grustäppter med dertill hörande vägar och sidospår behöflig mark, att vid arbetets slut aflemnas i då befintligt skick;

samt att upplåtelsen jemväl skall innebära förpligtelse att lemna ersättning för olägenheter till följd af försvårad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara må, som kunna anses härflyta af det genom jernvägens anläggning orsakade intrång;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan till äfventyrs kan komma att brista; och

2:o) *att* bemälda bana Göteborg—Svinesund å sträckningen genom Herrestads socken gifves ett för anslut-

ningen af en blifvande bibana till Orust lämpligare läge än det, den af jernvägsstyrelsen förordade linien erbjuder med anknytningspunkt blott i Uddevalla.

Om remiss till statsutskottet anhålles.

Stockholm den 12 mars 1897.

Axel Vilh. Ljungman.

Bilaga A till motionen n:o 163.

Till Konungen.

Då Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande härhos till Eders Kongl. Maj:t underdånigst öfverlemnar Göteborgs och Bohus läns landstings till Eders Kongl. Maj:t ställda underdåniga ansökning, att Eders Kongl. Maj:t täcktes »i nåder vidtaga nödiga åtgärder för anläggande såsom normalspåriga statsbanor af de på länets hushållningssällskaps och landstings bekostnad undersökta samt särskildt för bohüslänska hafsfiskebedriftens och skärgårdens utveckling den största betydelsen egande linierna» Uddevalla—Torp—*Ellös* och Torp—Saltkällan—Litsleby—Grebbe stad—*Krossekärr* i förening med Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs inlösen till statsverket och dermed följande utläggning till normal spårvidd samt bifogar de till detta ärende hörande ritningar och komitébetänkande, anser Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande sig böra såsom eget utlåtande anföra följande.

Beträffande dervid först frågan om Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs utläggning till normal spårvidd, har Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande förut varit i tillfälle att framhålla olägenheterna af denna jernvägs egenskap af smalspårig, som omöjliggör densammas användbarhet icke allenast till förbindande af statens jernvägsnät med blifvande behöfliga jernvägsanläggningar vid kusten, utan äfven till befordrande till det inre landet af hafsprodukter, som icke lämpa sig för omlastning. Denna jernvägs förändring till bredspårig skulle derfor utan allt tvifvel vara af stor betydelse för såväl aktieegarne som för den allmänna rörelsen; för aktieegarne, derfor att jernvägen i dess nuvarande skick hittills icke lemnat någon vinst i form

af utdelning och näppeligen i blifvande tid lärer komma att lemna någon nämnvärd afkastning, och för den allmänna rörelsen, därför att jernvägen, förändrad till bredspårig, icke allenast skulle kunna upptaga en större trafik, utan tillika, då någon omlastning af varor icke ifrågakom, göra fraktomkostnaderna billigare.

Landstingets hemställan om åtgärder för denna jernvägs inlösen af staten och utläggning till normal spårvidd synes därför i hög grad förtjent af Eders Kongl. Maj:ts nådiga uppmärksamhet.

Rörande den ifrågasatta anläggningen af en jernväg från Uddevalla öfver Torp till hamnen *Ellös* i Orusts vestra härad, så har Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i underdånigt utlåtande den 6 februari innevarande år i fråga om sökt koncession för anläggning af en jernväg mellan köpingen Lysekil och Frändefors station på Bergslagernas jernbana framhållit, hurusom *Ellös-fjorden*, belägen omedelbart innanför flera af de betydligaste fiskelägena inom länet, har den bästa och rymligaste hamnen på hela kusten, samt att en jernväg dragen derifrån till Uddevalla kommer att förbinda Orust, med sina 266 mantal och omkring 21,000 invånare, med fastlandet, hvarför det synes vara högst antagligt, att densamma i väsentlig mån skulle komma att främja ej allenast fiskenäringen och välståndet på Orust, utan ock, till föjd af *Ellös-hamneus* utmärkta beskaffenhet, samfärdseln i allmänhet. Förut väckta förslag om åstadkommandet af jernvägsförbindelse mellan *Ellös* och Uddevalla hafva emellertid strandat på den omständigheten, att jernvägen skulle utmynna vid en plats, der en smalspårig bana mötte, hvilket skulle nödvändiggöra de ditförda varornas omlastning; men då anordnandet af en förbindelse mellan nämnda ändpunkter nu grundar sig på förutsättningen af Uddevalla—*Venersborg*—*Herrljunga-banans* utläggning till normal spårvidd, tvekar icke Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande att på det kraftigaste förorda bifall till landstingets hemställan om åstadkommande af en jernvägsförbindelse emellan Uddevalla och *Ellös*.

Vidkommande slutligen landstingets framställning jemväl om beredande af anslag för anläggning af en jernbana från Uddevalla till *Grebbestad*—*Krossekärr*, hvilken bana till en mindre del skulle sammanfalla med linien Uddevalla—*Ellös*, så synes det Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande vara ur synpunkten endast af fiskerinäringens främjande klart, dels att, om en jernväg af staten anlades till en uthamn i norra delen af länet, så att äfven derifrån fiskeprodukter kunde befordras inåt landet, sådant skulle medföra stora fördelar, och dels att, med afseende å *Krossekärrs hamns* vitsordade egenskap att lemna tillträde till fartyg i allmänhet jemväl vintertiden, platsen

i sådant hänseende erbjuder afsevärd lämplighet för angörande af fiskefartygen.

Tages rörelsen i allmänhet och den jordbrukande befolkningens behof till utgångspunkt för frågans bedömande, så kan icke heller förnekas, att en bana, som kommer att genomlöpa en del af Lane samt Tunge, Qville och Tanums härad med tillhoppa 694 mantal och omkring 36,000 invånare, skulle för dessa orter blifva af ganska stor nytta; men i sådant fall torde kunna ifrågasättas, huruvida banans ändpunkt borde blifva Grebbestad. Framdrages deremot jernvägen till *Strömstad*, komme densamma äfven det jemförelsevis vidsträckta Vette härads invånare till del, och ett väsentligare bidrag till en förmånligare afkastning af bantrafiken blefve måhända följden, om banan slutade i en stad med redan befintliga ordnade förhållanden både för emottagande af personer och gods, än om dess ändpunkt blefve en ringa plats, så blottad på anordningar af alla möjliga slag, att allting der måste skapas från början, äfven om lokalförhållandena icke i allo lämpa sig derför.

Förlades jernvägens ändpunkt till *Strömstad* i stället för till *Grebbestad*, och sedan skulle med tiden sig visa, att hafsfisket för nödig utveckling och förkofran i och för sig påkallade särskilda anordningar för fiskeprodukternas aflemnande i *Grebbestad* för hastigare befordran inåt landet, torde det icke vara med särdeles stora svårigheter förenadt att åstadkomma en bibana från lämplig punkt på den förenämnda stambanan till *Grebbestad*—*Krossekärrens hamn*, till äfventyrs utan att statens medverkan behöfde i någon vidsträcktare mån derför tagas i anspråk.

Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande, som ansett sig böra på anmärkta förhållandena hänleda Eders Kongl. Maj:ts nådiga uppmärksamhet, hemställer underdånigast, huruvida och i hvad utsträckning Eders Kongl. Maj:t täcktes finna landstingets underdåniga ansökning om beredande af en jernväg inom länet jemväl i nordlig riktning nu böra till nådigt bifall föranleda.

Göteborg å landskansliet den 19 november 1886.

Underdånigst

G. Snolisky.

Henr. Westin.

Bilaga B till motionen 163.

Till Konungen.

Efter det Göteborgs och Bohus läns landsting uti underdänig skrifvelse den 29 oktober 1886 hos Eders Kongl. Maj:t anhållit om vidtagande af »nödiga åtgärder för anläggandet såsom normalspåriga statsbanor af de på Göteborgs och Bohus läns hushållningssällskaps och landstings bekostnad undersökta samt särskildt för bohuslänska hafsfiskebedriftens och skärgårdens utveckling den största betydelsen egande linierna Uddevalla—Torp—Ellös och Torp—Saltkällan—Grebbe stad—Krossekärr i förening med Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs inlösande till statsverket och dermed följande utläggning till normal spårvidd», samt efter det Skaraborgs och Elfsborgs läns landsting samtidigt till Eders Kongl. Maj:t ingått med underdäniga ansökningar om framställning hos Riksdagen »om inköp för statens räkning af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg och om berörda jernvägs utläggning till spårvidd lika med den å statens jernvägar», har Eders Kongl. Maj:t i nåder den 25 november 1886 täckts infordra yttrande häröfver från kongl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hvilken äfven den 4 sistlidne juni till Eders Kongl. Maj:t inkom med underdänigt utlåtande i ämnet. Då emellertid detta utlåtande dels är allt annat än förmånligt för de af landstingen gjorda hemställandena och dels i afseende på särskildt den statsekonomiska sidan af saken icke synes nog fullständigt behandlat eller riktigt bedömt ärendet, må tillåtas mig att, på grund af uppdrag från Göteborgs och Bohus läns landstings jernvägskomité, hos Eders Kongl. Maj:t till den för provinserna Bohus

län och Vestergötland så viktiga frågans ytterligare belysande i djupaste underdånighet göra följande påminnelser:

I.

Beträffande Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg

med hänsyn till

1:o) *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande.*

På samma gång styrelsen erkänner, att »det ovedersägligen vore en stor fördel för trafiken, om denna bana kunde erhålla samma spårvidd som de större jernvägarne, med hvilka den står i beröring, nemligen statens och bergslagernas», underskattar hon fullständigt den stora betydelsen af en normalspårig förbindelseled genom ett vidsträckt samt på grund af både folkmängd och odling viktigt landskap mellan dessa två jernvägar på de långa sträckningarna Göteborg—Laxå (229 km.) och Göteborg—Kil (232 km.) samt förbiser, att en sådan förbindelseled med ty åtföljande underlättad samfärdsel med Norge söder om Venern lika litet kan sakna värde för rikets försvarsväsende som en utfartsbana från hjertat af det inre landet till förträffliga och på sätt och vis redan af naturen försvarade hamnar i bohusslänska skärgården, i händelse t. ex. Göteborgs hamn skulle blifva af fienden blockerad eller stängd af is.

Styrelsen har vidare ej nog fäst sig vid banans betydelse såsom stamlinie för befintliga eller blifvande jernvägslinier i Skaraborgs eller i Bohus län samt de svårigheter, banans såväl smalspårighet som egenskap att tillhöra ett enskildt bolag innebära för den tidsenliga utvecklingen af samfärdseln inom dessa län, och hon har ej heller riktigt uppfattat banans helt olika värde för »transitotrafiken» i statens hand emot i det enskilda bolagets samt huru, jemte omlastningskostnaderna samt tidsspillan och osäkerheten af omlastningens nog skyndsamma utförande, differentialtariffer med flera af de andra jernvägarne beviljade förmåner hindra trafikens öfvergående från dessa jernvägar å Uddevalla—Venersborg—Herrljungabanen, hvadan utlåtandet i denna del ju ej ens gått frågan på lifvet, än mindre utredt densamma.

Styrelsens eget förslag att, »derest ett verkligt behof af banans ombyggnad framdeles skulle göra sig gällande, denna då bör ske för bolagets räkning», samt att, emedan en »utvidgning af spårvidden obestridligen skulle medföra fördel för det allmänna, det syntes vara skäligt, att för ombyggnad af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg till lika spårvidd med stambanorna statsbidrag då beviljas i form af lån eller anslag», innebär tydligen, frånsedt motsägelserna i detsamma, om det blefve realiseradt, hvad Bohus län vidkommer ett de befintliga förhållandenas *synnerliga förvärrande*, enär detta läns utsigter att erhålla de för dess ekonomiska utveckling oundgängliga jernvägarne, så sorgligt små de än äro, dock derigenom skulle komma i ett ofantligt mycket *sämre* läge än det nuvarande, och enär nya hinder mot Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs framtida inlösande till staten tvifvelsutan tillkomme, i fall omändringen af spårvidden verkställes på ett »billigare sätt», än att banan derefter motsvarade de anspråk, man med fog ställer på en statsbana. Några förhoppningar om att Riksdagen skulle än ytterligare gynna Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs aktiebolag med något »anslag eller lån» finnes väl för öfrigt icke. När denna jernväg anlades, erhöles nemligen af statsverket ett lån af 3,240,000 kronor eller något mer än *dubbelt* så mycket, som bolaget sjelft genom aktieteckning tillsköt, och detta stora statslån derjemte *räntefritt* i tre år samt derefter med blott *fyra* procents årlig ränta. Andra privatbanor hafva deremot, med undantag allenast för några få de allra äldsta, fått lån blott till högst samma belopp, som bolagen sjelfva tillskjutit, och detta utan all räntefrihet samt mot en årlig ränta af fem eller lägst fyra och en half procent. Vidare fick Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägsaktiebolag rätt att »till riket tullfritt införa de maskinerier, vagnar och verktyg m. m., hvilka vid jernvägsarbetet erfordrades, jemte för jernvägen behöfliga räler, lokomotiver, stående maskiner och vändplaner», m. fl. förmåner. Då nu är tydligt, dels att tre års räntefrihet å hela det betydliga statslånet är att betrakta såsom ett direkt anslag, och dels att en *lägre* ränta, än staten sjelf faktiskt betalat för sina upplånta penningar, ju innebär detsamma som ett årligt statsunderstöd, och då Riksdagen väl icke gerna bör utan alldeles ovanligt talande skäl bevilja ett sådant bolag en förmån, som den icke genast kan bevilja alla de öfriga; så torde ej heller utsigterna för en dylik sakens gång som den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna vara stora. Emot ett nytt låneunderstöd talar dessutom att, då ett sådant väl svårligen kan komma i fråga att lemnas till högre belopp än högst halfva kostnaden för omändringen, hvadan alltså ett betydande

nytt tillskott blefve nödigt från aktieegarne, bolaget, trots denna uppoffring, dock genom den ökade skulden finge än svårare att reda sig samt än längre in i framtiden måste invänta den tidpunkt, då aktierna komma att lemna utdelning åt sina eare.

Styrelsens förslag innebär sålunda i verkligheten, att Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg bör förblifva sådan den nu är.

2:o) Omändringen till normal spårvidd.

Att »det ovedersägligen vore en stor fördel för trafiken», om Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg utlades till normal spårvidd, har till och med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen medgifvit, men icke mindre nödvändig är en sådan omändring af banans spårvidd för att den skall varda tjenlig såsom en trafiken upptagande och till bohuslänska kusten eller vestra stambanan eller bergslagernas jernvägar ledande stamlinie för befintliga eller blifvande jernvägar i Skaraborgs län. Äfven de tvenne föreslagne normalspåriga jernvägslinierna till bohuslänska skärgården förutsätta en sådan omändring, hvars »verkliga» behöflighet redan nu och ej blott »framdeles» alltså ej torde vara af nöden att vidare motivera.

Kostnaden för Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs omändring till normalspårig är af distriktchefen major Atterbom beräknad till 1,565,000 kronor, från hvilket belopp emellertid bör dragas värdet för äfven enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning användbara stålskenor med 182,000 kronor, då en ombyggnadskostnad af 1,383,000 kronor erhålles. Härtill bör läggas värdet för ny rullande materiel med 5,000 kronor för kilometer eller 455,000 kronor för den 90,7 kilometer långa banan, då man erhåller ett totalbelopp af 1,838,000 kronor, en summa, som helt säkert torde vara högt nog tilltagen, eftersom kasserade materialier och den gamla rullande materielen ju ega ett ej ringa värde, hvilket ej fråndragits, och eftersom nya stålskenor ytterligare anskaffats för att å banan utläggas. Styrelsen ökar visserligen denna summa dels med 38,500 kronor för 11 nya banvaktstugor, dels med höjandet af den öfliga tilläggsprocenten från eljest vanliga 15 till 20 procent; men om entreprenör, i enlighet med ofta uttalade önsknningar, blefve anlitad för arbetets utförande, hvartill anledning ju för öfrigt redan finnes deri, att staten inskränkt sin jernvägsbyggnadsstyrelsens verksamhet till blott norrländska stambanan, så är det väl knappast att betvifla, att ju icke arbetet kan åstadkommas för det af major Atterbom

beräknade beloppet, utan att därför något det minsta af styrelsens fordringar behöfver åsidosättas.

Af nöden är emellertid oundgängligen, såsom nedan skall visas, att omändringen af banans spårvidd åstadkommes icke för jernvägsbolagets egen räkning utan genom statens försorg efter skedd inlösen, på det att densamma må kunna motsvara sin bestämmelse med hänsyn till Bohuslän och för att den icke, till följd af bolagets för ändamålet otillräckliga krafter, skall blifva utförd på ett sådant sätt, att svårigheter derigenom beredas för jernvägens framtida inlösande till statsverket.

3:o) *Skälen för inlöandet till staten.*

Jemte de talrika skäl af mer allmän betydelse, utaf hvilka så många anförts dels uti min motion vid riksdagen år 1885, angående skrivelse till Kongl. Maj:t om utredning rörande erforderliga åtgärder för vinnande af ett hela riket omfattande statsbanesystem, dels och i synnerhet uti »komiténs för afgifvande af förslag till åtgärder i syfte att upphjelpa den ekonomiska ställningen i landet» betänkande den 19 november 1886 med hemställan om förvärfvande åt staten af sådana »enskilda jernvägar, som hafva mer än rent lokal betydelse», kunna följande motiv af mera särskild natur åberopas till stöd för inlöandet af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg, nemligen:

A) *Ur statens synpunkt.*

Med hänsyn till statens intressen är att märka:

att banan innehafves af ett enskildt bolag på vilkor, som långt ifrån kunna anses betryggande med hänsyn till bevakandet af dessa intressen;

att banan har en för trafikens ombesörjande och utvecklingen af traktens samfärdsmedel olämplig spårvidd, hvars fullt tillfredsställande utvidgning till lika bredd med å statens jernvägar icke genom bolagets försorg är att vänta;

att banan i statens ego skulle få en stor betydelse för samfärdseln mellan vestra stambanan och dels bergslagernas jernvägar, dels Skaraborgs läns smalspåriga jernvägar samt fortsatt ut mot hafvet erbjuda en den *genaste* utfartsväg till detta från en stor del af det inre landet och särskildt från de på begge sidor om Venern mot vester löpande jernvägarne trafikområden;

att banan vidare i statens ego skulle främja samfärdsmedlens utveckling och näringslivets höjande uti särskildt tvenne betydande län, nemligen Skaraborgs och Bohus', derigenom att den komme att erbjuda dels en lämpligare förmedlingslinie för upptagande af trafiken med Skaraborgs läns smalspåriga jernvägar, dels mer passande anknytnings- eller utgångspunkter för nya jernvägslinier både uppåt Skaraborgs län och utåt bohuslänska skärgården, än om banan fortfarande skall tillhöra ett enskildt bolag;

att det obestriddigen vore förmånligt för statsverket att besitta en sådan med vestra delen af vestra stambanan konkurrerande utfartsbana, genom hvars egande staten kunde i fullaste mått utveckla och tillgodogöra sig trafiken mellan det inre landet och hafvet uti ifrågavarande del af riket;

att banans förvärfvande af staten, omändring och kraftigare trafikering skulle medgifva uppskof med anläggningen af ett eljest kanske snart nog nödigt andra spår å vestra delen af vestra stambanan.

att banan i statens ego skulle få värde äfven såsom en inkomstbringande samfärdsanstalt, hvilken kunde i sin mån bidraga till minskandet utaf de olägenheter, som härröra ur flera af särskildt de nordligaste statsbanornas allt för ringa afkastning; samt

att banan, såsom belägen i en af rikets tätast befolkade trakter samt af stor betydelse för tre län, just vore särskildt lämpad att ställas i spetsen vid början utaf ett allmännare inlösande af viktigare enskilda jernvägar till staten, enär utsigterna till bifall från Riksdagen i fråga om densamma vore större än i fråga om någon annan privatbana.

B) *Ur trafikens synpunkt.*

För trafiken skulle Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs inlösande till staten medföra de obestriddiga förmånerna af dels banans ombyggnad till normal spårvidd på fullt tillfredsställande sätt och dels banans både kraftigare och ändamålsenligare trafikering emot billigare och rättvisare fraktsatser samt med vidtagande af för vissa näringar särskildt nödiga anordningar, såsom t. ex. för transporten af färsk fisk, smör m. m. (Jemför Betänkande, angående den beslutade planen för Göteborgs och Bohus läns landstings verksamhet att befordra anläggandet af för Bohus läns utveckling oundgängliga jernvägar. Stockholm 1886, sid. 82—83).

C) *Ur det inre landets och särskildt ur Skaraborgs läns synpunkt.*

Jemte hvad förut anförts om banans betydelse såsom en gen utfartsväg till hafvet och som en lämpligare förmedlingslinie för trafiken till eller från

vestra stambanan eller bergslagernas jernvägar med befintliga eller blifvande jernvägar i den åt Venern vettande delen af Skaraborgs län, kan här särskildt framhållas banans ökade värde i statens ego för spanmålshandeln, deruti att den blifver fortsatt ut till för anläggning af s. k. elevatorer lämpliga hamnar i bohuslänska skärgården, hvarigenom till den spanmålsproducerande landsbygdens förmån vunnas dels ökad konkurrens bland spanmålshandlarne till prisens uppehållande, dels betydligt mindre kostnader för spanmålens flyttning, vård och lastning vid exporten.

D) *Ur Bohus läns och särskildt bohuslänska skärgårdens synpunkt.*

Då Bohus län med dess vidsträckta skärgård, ett det rikaste hafsfiske och en betydande, fast under trycket af ogynnsamma konjunkturer lidande sjöfart samt ett deraf beroende skeppsbyggeri, skulle kunna med hänsyn till särskildt nämnda näringar kraftigt höjas i ekonomisk utveckling och välstånd genom de nu föreslagna jernvägarnes utförande såsom statsbanor, men Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs inlösen till staten, såsom nedanför skall visas, utgör en förutsättning för dessa banors tillkomst, och då en anknötning af dessa linier i stället till bergslagernas jernvägar (vid t. ex. Trollhättan, Öxnered eller Frändefors) omöjligen kan medföra samma förmåner och särskildt icke erbjuda samma fördelaktiga samfärdsel med Skaraborgs län — sträckningen Öxnered—Göteborg—Herrljunga mäter nemligen 162 km., men sträckningen Öxnered—Håkantorps—Herrljunga blott 68 km. — eller samma möjlighet af en blifvande normalspårig linie från Håkantorps öfver Skara och Tidavad till å ena sidan Moholm eller Töreboda och å den andra Gullspång eller Otterbäcken; så finnes ock både i det trängande behovet af bohuslänska näringslivets upphjelpande och fördelen deraf för riket ett tungt vägande skäl för Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs inlösende till statsverket. Denna jernväg skulle nemligen i statens hand få en helt annan betydelse för de bohuslänska jernvägssträfvandena, än den nu besitter såsom tillhörande ett enskildt bolag, hvilket i förening med bergslagernas jernvägars aktiebolag utöfvar ett *faktiskt veto* mot allt jernvägsbyggande (af enskilde) i Bohus län med hopp om ekonomisk framgång.

E) *Ur jernvägsbolagets synpunkt.*

Endast med hänsyn till en del af aktieegarnes sträfvanden att använda aktiebolaget såsom magtmedel för att hindra uppkomsten af nya jernvägs-

anläggningar i särskildt den vester om Venern belägna bandelens omnejd kan det finnas orsak att motsätta sig inlösandet till staten, hvilket deremot ytterligare motiveras ur billighetshänsyn, enär det ej kan hållas för vare sig rättvist mot den del af riket, banan genomlöper, eller för det allmänna förmånligt, att ett jernvägsföretag, som med statens understöd bragts till stånd under helt andra förhållanden och förutsättningar, nu så nedtryckes af konkurrensen från vestra stambanan, att dess egare icke förmå bringa banan uti ett för trafiken fullt tillfredsställande skick eller nog kraftigt med användning af lika billiga fraktsatser som staten trafikera densamma, utan snarare att banan efter skälig ersättning till bolaget öfvertages af staten (jmför den Elfsborgs läns landstings ansökan bilagda landstingsmotionen af G. T. Bergman.)

4:o) *Jernvägens kostnad och afkastning i statens ego.*

Enligt hvad ofvan vid behandlingen af frågan om jernvägens omändring till normalspårig anförts, torde kostnaden för sjelfva banans ombyggnad, i händelse entreprenör anlitas för arbetets utförande, sannolikt icke öfverstiga utaf distriktschefen major Atterbom beräknade 1,383,000 kronor, hvartill kommer kostnaden för anskaffandet af ny rullande materiel genom kongl. styrelsen för statens jernvägstrafik med 455,000 kronor eller tillsammans 1,838,000 kronor för blotta omändringen. Läggas härtill vidare jernvägsbolagets skuld till staten, hvilken vid 1887 års slut utgjorde 2,406,979 kronor 10 öre, men vid tiden för inlöandet bör hafva ytterligare minskats, samt 50 procent af de nuvarande aktieegarnes verkligen inbetalta aktiekapital såsom skälig lösningssumma; så kommer man till ett totalbelopp för den 90,7 km. långa jernvägens hela kostnad, sedan den blifvit inlöst och omändrad till normalspårig, som betingar en kostnad för km., hvilken icke gerna kan i verkligheten komma att öfverstiga 52,000 till 54,000 kronor, en summa, som i förhållande till medelkostnaden för en km. statsbana måste anses ganska låg och som betydligt understiger hvad som utgifvits för de inlösta norrländska banorna (för linien Sundsvall—Torps-hammar t. ex. 105,071 kronor för km.) Det är att märka, det jernvägsbolaget icke har någon annan verklig fordringsägare än svenska staten, utan i öfrigt är skuldfritt.

Afkastningen af banan, efter det hon kommit i statens ego, torde helt visst blifva ganska god och långt större, än hvad den nu är, till följd dels af den, på grund af kraftfullare samt af omlastningar och hvarjehanda tariff-

olikheter ej längre hindrad drift, betydligt ökade trafiken, dels af anslutningen af nya linier från Bohus' och Skaraborgs län, dels ock af banans långt ökade betydelse såsom utfartsbana, derigenom att hon fortsattes genaste vägen mot hafvet ut till en komplex af hamnar, som erbjuder de rymligaste lägenheter till mångsidig och icke inom någon branche i en hand monopoliserad affärsrörelse. Banan är nemligen redan nu, trots sin smalspårighet och öfriga ofvan nämnda olägenheter för trafiken, en af de allra främsta utfartsvägarne för rikets hafreexport.

Enligt tab. litt. A 2 uti »komiténs för afgifvande af förslag till åtgärder i syfte att upphjelpa den ekonomiska ställningen i landet» betänkande den 19 november 1886 uppgifves skilnaden mellan inkomster och driftkostnader för banan under åren 1881—1885 hafva utgjort i medeltal 175,307 kronor för år, hvilket belopp, kapitaliseradt efter 4½ procent, visserligen angifver ett ekonomiskt värde å banan af blott 3,895,711 kronor; men dessa summor torde, om banan inlöses till staten och omändras till normalspårig, på grund af ofvan anförda skäl kunna med visshet antagas skola högst betydligt ökas.

II.

Beträffande de föreslagna bohuslänska jernvägslinierna

med hänsyn till

1:o) *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande.*

I likhet med i fråga om Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg gör styrelsen åtskilliga anmärkningar mot de af Göteborgs och Bohus läns landsting insända kostnadsförslagen öfver de af samma landsting begärda jernvägslinierna, enligt hvilka anmärkningar den beräknade anläggningskostnaden bör ökas för linien Uddevalla—Torp—Ellös med 208,000 kronor och för linien Torp—Saltkällan—Krossekärr med 224,000 kronor samt dessa båda linier sålunda antagas skola kosta i utförande, den förra 2,385,000 kronor och den senare 2,940,000 kronor. Dessa anmärkningar äro emellertid grundade på förutsättningen af anläggningens utförande genom kongl. jernvägsbyggnadsstyrelsen, men då dennas verksamhet nu blifvit inskränkt blott till stambanan längs Norrland, torde skäl nog föreligga att låta de ifrågavarande liniernas byggnad utföras af entreprenör, i hvilket fall de

ursprungligen beräknade beloppen af 2,177,000 kronor för linien till Ellös och 2,716,000 kronor för linien till Krossekärr sannolikt torde vara tillräckliga.

Vidare framställer styrelsen anmärkningar med hänsyn till de föreslagna ändpunkterna vid sjön för de nämnda båda linierna, hvilka anmärkningar nedanföre skola besvaras. Att någon »kostnad för hamnanläggning vare sig i Ellös eller Krossekärr icke finnes upptagen i de uppgjorda jernvägsförslagen» har sin grund deruti, att denna kostnad icke gerna kan spela någon större rol i fråga om arbeten af den betydhet som de begärda jernvägslinierna och att det tycktes vara tids nog att befatta sig med uppgörandet af »ett på noggrann undersökning grundadt förslag till behöfliga hamnanläggningar med lastbryggor och andra inrättningar vid de ifrågasatta ändpunkterna», om utsigt visade sig att erhålla samma jernvägslinier utförda i verkligheten. Beträffande åter åstadkommandet i fråga om Morlanda—Ellös och Grebbestad—Krossekärr af en utredning utaf »huruvida de lokala förhållandena i öfrigt kunna vara lämpliga för anläggning afför större fiskeri- och skeppningsrörelse erforderliga samhällen såsom ändpunkter för dit ledande jernvägar», så har en dylik utredning redan egt rum (jmför Betänkande, angående den beslutade planen för Göteborgs och Bohus läns landstings verksamhet att befordra anläggandet af för Bohus läns utveckling outhärliga jernvägar, sid. 45, 50—57, 89—90) och kommer att ytterligare fullständigas utaf Göteborgs och Bohus läns landstings jernvägskomité, hvilken nyligen af samma landsting tilldelats ett förslagsanslag till sina arbetens afslutande.

Styrelsen erkänner väl äfven de dessförutom nog uppenbara sanningarna, att Bohus län, »som nu är jmförelsevis vanlottadt i afseende på landkommunikationer, obestriddigen är i behof af jernvägar» och att, »då provinsens tillgångar måhända ej förmå åstadkomma desamma, talande skäl finnas för ett verksamt biträde från statens sida»; men styrelsen förbiser, att det enda under för handen varande förhållanden möjliga sättet för Bohus län att erhålla de för dess ekonomiska utveckling outhärliga jernvägarne är, att de komma till stånd såsom statsbanor, samt att Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg och bergslagernas jernvägar i verkligheten besitta ett visserligen ej rättsligt, men icke dess mindre faktiskt *veto* mot sådana privata jernvägsanläggningar inom Bohus län, som kunna påräkna ekonomisk framgång. Alla försök att på enskild väg skaffa Bohus län nya jernvägsförbindelser hafva därför ock blifvit till intet, hvarpå ett färskt exempel föreligger från den 1 sistlidne juli, då koncessionen för Lysekil—Frändefors—Sikhalls

jernväg förföll. En privatbana till bohüslänka skärgården vare sig från Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs nuvarande ändpunkt vid sjön eller från någon station å bergslagernas jernvägar (t. ex. Trollhättan, Öxnered eller Frändefors) skulle nemligen blott få släpa trafik *till* dessa jernvägar utan att få deltaga i den stora vinst, hon derigenom beredde dessa, under det att samma skärgårdsbana icke skulle kunna påräkna att få mottaga mer trafik *från* nämnda jernvägar, än dessas egare funne för godt låta gå åt bohüslänka skärgården. Genom användning af differentialtariffer eller refaktier eller genom att neka fullständig samtrafik, hvilket de äro berättigade till, kunna de helt och hållet tillintetgöra en bohüslänka skärgårdsbana; och att dylik fara för en sådan bana verkligen existerar, derpå innebär t. ex. bergslagernas jernvägars afvisande af Riksdagens anbud år 1886 om nedsättning af räntan å statslånet med $\frac{1}{2}$ procent, om jernvägen ville underkasta sig af Kongl. Maj:t föreskrifven jemkning i koncessionsvilkoren ett det tydligaste bevis. Magten att kunna hindra tillkomsten af i viss mån med den egna linien och dess ändpunkt konkurrerande företag skattades nemligen högre än nedsättning i räntan å skulden, och detta till och med af ett jernvägsbolag, som ej ens kunde fullgöra sina förbindelser emot fordringsegarne.

2:o) *De föreslagna jernvägsliniernas och deras ändpunkters lämplighet.*

Valet af både linier och ändpunkter har egt rum efter en grundlig utredning af Göteborgs- och Bohus läns landstings jernvägskomité i dess samma landstings ansökan till Eders Kongl. Maj:t åtföljande betänkande samt i öfverensstämmelse med dels det redan i en vördsam promemoria till statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet den 12 december 1881 framlagda resultatet af de under åren 1873—1883 på grund af Eders Kongl. Maj:ts förordnande utförda undersökningarna rörande bland annat offentliga åtgärder till bohüslänka sillfiskets främjande, dels länets hushållnings-sällskaps af anslag till undersökning af de ifrågavarande linierna beledsagade uttalanden, dels den i den lokala tidningspressen framhållna allmänna meningen inom provinsen och dels de bohüslänka riksdagsmännens i Andra Kammaren motioner vid riksdagarne åren 1882 och 1883 samt petition till Eders Kongl. Maj:t den 10 maj 1884, hvadan det sålunda tydligen skett efter ett det mognaste öfvervägande af alla de faktorer, som vid ett sådant val äro att taga i betraktande.

Vid valet af linierna har sålunda först och främst tagits hänsyn till

dels fiskerinäringens och skärgårdens kraftigaste främjande, dels erhållandet af på samma gång möjligast korta, mest gifvande och största invånareantal gagnande linier, och vid valet af ändpunkterna har i främsta rummet afsetts erhållandet af de platser till sådana, hvilka besitta de största naturliga förmånerna för en blifvande utveckling, enär de ifrågasatta jernvägarne ju böra betraktas såsom anläggningar för århundraden och ej blott för den närvarande tidens i Bohus län rådande små förhållanden, hvadan det ju ej kunde försvarats, om man i stället velat låta det i en småstad eller badort boende ringa fåtalet invånares särskilda fördel få till säkerligen obotlig skada bestämma utvecklingen för en så pass betydande landsort som den ifrågasvarande. De nya förhållanden, som framkallas genom jernvägarne, kräfva såsom bekant ofta helt nya koncentrationsplatser för näringslivet, och att vid byggandet af jernvägar i Bohus län lägga dessa med hänsyn icke till trafikens, näringslivets och befolkningens kraf, utan till de i verkligheten ganska obetydliga småstäder eller badorter, som der uppstått på grund af helt andra förhållanden, det vore sålunda allt annat än klokt och skulle blott leda derhän, att ändamålet med jernvägarne förfelades. Ingen vare sig stad, köping eller badort finnes för öfrigt af sådan storlek och utveckling uti Bohus län att den kan på grund af blott sin egen betydenhet skaffa nödig trafik åt en jernväg, utan måste denna trafik i Bohus län ernås genom att förlägga linierna efter näringslivets kraf. På sådant sätt har man ock med synnerlig framgång handlat i Norra Amerika, der man aldrig tvekat att till ändpunkt för äfven en den största jernväg välja den plats, som besitter de bästa naturliga förmånerna, äfven om den för tillfället är obebyggd. Erfarenheten från såväl utlandet som vårt eget land ådagalägga för öfrigt med hvilken förvånansvärd hastighet samhällen med nödiga anordningar »både för mottagande af personer och gods» uppstå vid jernvägsändpunkter och välbelägna jernvägsstationer, hvarpå t. ex. Esbjerg i Danmark och Great Grimsby i England kunna anföras såsom med hänsyn särskildt till fiskerinäringen mycket talande bevis.

Beträffande de särskilda linierna och de mot deras ändpunkter gjorda anmärkningarna må i största korthet anföras följande:

A) *Linien Uddevalla—Torp—Morlanda—Ellös.*

Valet af denna linie har skett med hänsyn hufvudsakligast till dels ändpunkten i den för hafs fisket och sjöfarten mest betydande delen af skär-

gården, dels vinnandet af största möjliga trafikområde och trafikutsigter samt lämplighet för anslutning af grenlinier, dels ock erhållandet af en den genaste och ändamålsenligaste fortsättning af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg till de rymligaste och bästa uthamnarne i bohuslänska skärgården, på sätt i det Göteborgs och Bohus läns landstings ansökan till Eders Kongl. Maj:t såsom bilaga åtföljande betänkandet från samma landstings jernvägskomité närmare ådagaläggas.

Vidkommande åter *Morlanda—Ellös* såsom ändpunkt för den ifrågasatta linien kan här, såsom tillägg till hvad nyss åberopade betänkande (sid. 50—57) derom innehåller, anmärkas:

att trakten, der ändpunkten förlagts, eger den största betydelsen för fiskerinäringen, sjöfarten och skeppsbyggeriet inom Bohus län. Orusts vestra härad har nemligen flera och större fiskelägen, talrikare fiskarebefolkning, dyrbarare utrustning med fiskefartyg och båtar samt en kraftigare fiskebedrift än någon annan trakt inom länet. Om värdet å fiskefartyg och båtar tages såsom måttstock för bedömandet af fiskets utveckling, kommer 30,45 procent af detta värde för hela Göteborgs och Bohus län på Orusts vestra härad. Ellösfjorden är sedan fordomtima känd såsom en hufvudplats för det periodiska sillfisket och föranledde sålunda anläggandet af Bohus läns äldsta fiskeläge, Gullholmen, redan under förra hälften af 1200-talen; och var denna fjords rykte om välbelägenhet för samma sillfiske så stort, att norska regeringen under förra hälften af 1600-talen, vid utbyte (»Mageskifte») af hemman vid denna fjord mot å andra ställen belägna sådana, plägade förbehålla sig rätten att å stränderna af de bortbytta hemmanen få anlägga sillsalterier, o. s. v. Ellös egde ock under slutet af Bohus läns norska tid egen tullkammare (»Toldbod»), hvarom både äldre handlingar och ännu befintligt namn å platsen för deusamma bära vittne;

att platsen eger bohuslänska skärgårdens rymligaste och bästa hamnar, den rikligaste tillgång å grus och sand samt sött vatten och ett det allra yppersta läge för anläggning af såväl stad som hvarjehanda bekvämligheter för den blifvande trafikens ombesörjande. Sött vatten kan sålunda erhållas i tillräckligt mått både vid Ellös och Morlanda, såsom redan den geologiska beskaffenheten af platsen utvisar, och finnes vid Morlanda (nära Malösunds-hamnen) källvatten i sådan ymnighet, att blott få af rikets städer torde hafva något liknande att uppvisa, och skulle i en aflägsnare framtid en större stad der uppstå, finnes tillfälle till vattenledning från de närbelägna Torebo- och Rödssjööarne, en förmån, hvartill motsvarighet saknas för de öfriga till jernvägsändpunkter ifrågasatta platserna inom bohuslänska

skärgården — Fiskebäckskil saknar sålunda t. ex. nödig tillgång å både sött vatten och grus m. m. för att kunna tillfredsställa äfven de allra minsta anspråk å en jernvägsändpunkt, o. s. v. Redan färdiga bekvämligheter för ombesörjandet af en blifvande jernvägstrafik till och från sjön finnas visserligen lika litet vid Morlanda—Ellös som vid de öfriga till jernvägsändpunkter tid efter annan ifrågasatta platserna i den mellersta delen af bohuslänska skärgården; men den förra platsen eger dock den obestriddiga förmånen att ega ett det vidsträcktaste utrymme för dylika bekvämligheter, något som deremot alls icke är fallet med de senare, vid hvilka tillräckligt utrymme antingen saknas, såsom vid t. ex. Arvidsvik å Marstrands Koö, eller måste vinnas genom kostsam expropriation af en dyrbar badinrättning, såsom vid Lysekil, o. s. v.;

att platsen har ett långt större och folkrikare uppland i sin närhet än någon af de täflande platserna i Bohus läns mellersta skärgård, samt eger ett det bästa läge i förhållande till färdiga eller till utförande fastställda eller blott föreslagna och vederbörligen tillstyrkta samfärdsmedel, såsom landsvägar, farleder, inseglingsfyr, telefon- och postförbindelser, o. s. v., hvadan platsen obestriddigen är bättre skickad än någon annan i nämnda skärgård att varda en väl behöflig koncentrationsplats för näringslivet i denna del af skärgården och en hufvudort för utbytet mellan landsbygdens och skärgårdens produkter;

att platsen, när allt detta sammanställes och när i betraktande tages, att den ensam är fullt lämplig såsom ändpunkt för en fortsättning af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg till hafvet—Lysekil, är såsom sådan till och med rent af omöjligt — och att den är, så att säga, särskildt dandad till att spela samma rol för bohuslänska hafs fisket som Great Grimsby t. ex. för det engelska, obestriddigen är den för ändamålet bäst skickade; så att något det minsta tvivel ej heller bör kunna finnas derom, att man vid valet af ändpunkten för den ifrågavarande linien till Bohus läns mellersta skärgård icke skulle träffat just den rätta platsen.

B. *Linien Torp—Saltkällan—Grebbe stad—Krossekärr.*

Valet af denna linie har skett med hänsyn till erhållandet af dels de för norra bohuslänska skärgårdens hafs fiske och sjöfart mest välbelägna hamnarne såsom ändpunkt och dels det största trafikområdet och de bästa trafikutsigterna i förhållande till liniens längd, på sätt i ofta återopade be-

tänkande från Göteborgs och Bohus läns landstings jernvägskomité utförligare påvisats.

Beträffande liniens ändpunkt vid sjön, hafva såväl Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborg som kongl. v g- och vattenbyggnadsstyrelsen anmärkt, att det vore fördelaktigare, »om banan slutade i en stad med redan befintliga ordnade förhållanden både för mottagande af personer och gods, än om dess ändpunkt blefve en ringa plats, så blottad på anordningar af alla möjliga slag, att allting der måste skapas från början, äfven om de lokala förhållandena icke i allo lämpa sig dertf r», hvarjemte den f rre myndigheten sökt framhålla de fördelar, som skulle vinnas, om den från Torp   Uddevalla—Ellös-linien utgående jernvägen framdroges ända till Strömstad, som antogs ega »redan befintliga ordnade förhållanden för mottagande af personer och gods.» Häremot kan, till hvad redan ofvan i motsatt syfte framlagts, i korthet anföras, dels att med de fordom meddelade stadsprivilegierna alls icke följde de rent naturliga förmåner, som äro af n den för att en plats skall vara lämplig till ändpunkt f r en jernväg med ett visst ekonomiskt syfte, dels att Strömstad, i afseende på »befintliga ordnade förhållanden» f r den ifrågavarande trafikens ombesörjande m. m., och möjligheten af att åstadkomma det med hänsyn dertill n diga, långt ifrån  r lyckligare lottadt än t. ex. Grebbestad—Krossekärr, och dels att den ifrågavarande jernv gsliniens ändpunkt skulle blifva icke blott Krossekärr, utan Grebbestad och Krossekärr i förening samt att man till och med kunde nöja sig med att låta linien tills vidare få stanna i Grebbestad, som är ett af länets största fiskelägen samt en jemförelsevis ingalunda obetydlig handelsplats och badort och på intet sätt »så blottadt på anordningar af alla slag», som kunde tyckas framgå ur de åberopade orden. Då fråga var å bane att draga bergslagernas jernvägar till bohuslänska kusten, blefvo Grebbestads och Krossek rrs hamnar föremål för en noggrann undersökning och jemte de invid dem utmed sjön liggande platserna befunna mycket tjenliga såsom ändpunkt till och med f r denna Sveriges största enskilda jernväg samt såsom sådana långt att föredraga framför Strömstad.

F r den ifrågavarande linien emellertid sluta vid Grebbestad, minskas densammes längd med 1,91 km. och anläggningskostnaden med 76,000 kr., hvarjemte ett eljest snart nog n digt sidospår ned till Grebbestads hamn af 2,2 km.:s längd och beräknadt att kosta 65,000 kr. inbesparas. Väljes  ter linien till Strömstad, ökas längden från resp. 57,09 eller 59 km. till 86,035 km. och kostnaden från resp. 2,640,000 eller 2,716,000 kr. till 3,867,000 kr., och om derjemte en för trafiken tvifvelsutan outhärlig 4,73

km. lång bibana från Norra Litsleby till Grebbestad tillägges, så ökas längden till 90,765 km. och kostnaden till 4,166,000 kr.

Att det för norra Bohus län är önskligt att erhålla så mycket jernväg som möjligt, kan ej bestridas; men vid valet af en ändpunkt med hänsyn både till hafsfiskets kraf och till vinnandet af största resultat med minsta kostnad, måste företrädet tydligen gifvas åt den centralt i förhållande till den ifrågavarande delen af länet belägna Grebbestad. Att hela den söder om Strömstad belägna vidsträckta skärgårdens produkter skulle forslas lång väg sjöledes upp till denna stad för att sedan med jernvägen föras söder ut igen, innebär ju tydligen en orimlighet, hvarför den korta bibanan till Grebbestad är en nödvändighet, om icke en jernväg söder ifrån länet till Strömstad skall förfela sin bestämmelse med hänsyn till skärgården och hafsfisket. Det är för öfrigt så långt ifrån att Strömstad är bättre lämpadt såsom jernvägsändpunkt än Grebbestad med hänsyn till nödiga bekvämligheter för trafiken, att just motsatsen är förhållandet. En år 1881 af ingenjör J. Danielsson utförd undersökning för en jernväg till Strömstad från Mons station å Dalslands-banan ådagalade nemligen, att utrymme för anläggning af godsstation saknades vid hamnen, hvarför man nödgades nöja sig med en blott helt obetydlig personstation i sjelfva staden och att förlägga hufvudstationen på 2,2 km.:s afstånd derifrån vid inre ändan af den trånga och till dels starkt uppgrundade Holkedalskilén.

3:o) *Skälen för liniernas utförande icke af enskilda bolag, utan af staten.*

Såsom redan ofvan vid skärskådandet af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande framhållits, hafva de redan befintliga, inom länet ända enskilda jernvägarne dels i vissa hänseenden medfört en egennyttig önskan hos egarne, att nya jernvägar icke måtte komma till stånd inom Bohus län, och dels skapat mycket kraftiga ändpunktsintressen, som äro mer än tillräckligt mäktiga att hindra de bohuslänska sträfvandena, mot hvilka de alltid visat sig afvoigt stämda och hvilka de alltid förmått på ett eller annat sätt tillintetgöra. Detta Bohus läns utveckling hämmande förhållande förvärras tydligen i den mån dessa ändpunktsintressen år efter år tilltaga i styrka, så att om icke staten träder räddande emellan, så finnas för Bohus län inga utsigter att erhålla de för dess utveckling oundärliga jernvägarne. Skulle emellertid emot all sannolik beräkning enskilda jernvägar med stort understöd från statens sida ändock komma till stånd, så är dock föga antagligt, att det varder de ur näringslivets och det allmänna

bästas synpunkt verkligt behöfliga linierna, som blifva utförda, utan snarare att utaf den monopoliserade brännvinshandeln gynnade stads- eller köpingssamhällen dervid göra sina intressen gällande, hvarefter de sålunda erhållna linierna till följd af den ringa ekonomiska dugligheten nog, sedan konkurs väl egt rum, finge öfvertagas af staten, som då ytterligare erhöle en eller annan på dess inkomster tärande jeruväg att dragas med, i stället för att, om staten sjelf tagit både valet och byggandet af linierna om hand, den skulle haft stor fördel af de bohuslänska jernvägarne.

Samfärdsanstalter af den betydelse, som jernvägarne ega, böra behandlas såsom *allmänna* och ej blott kommunala eller enskilda angelägenheter, enär det innebär en stor fara för det allmänna, om de enskilda intressena få göra sig för mycket gällande, derigenom att det i verkligheten öfverlåtes åt enskilda rikare kommuner eller personer att bestämma samfärdsväsendets hela utveckling i större delar af riket. Allestädes, der så skett, har resultatet ock blifvit allvarliga olägenheter för det allmänna.

Ett ytterligare skäl för staten att öfvertaga byggandet af de ifrågasatta linierna finnes deri att det, såsom äfven i ofta återopade betänkande (sid. 82—83) framhållits, eljest är föga antagligt, att dessa linier, om de mot förmodan komme till utförande såsom enskilda företag, skulle blifva på ett sådant sätt trafikerade, att de med hänsyn till bohuslänska hafsfiskets och skärgårdens upphjelpande motsvara sin bestämmelse.

Skäl finnas slutligen för staten att öfvertaga de ifrågavarande liniernas anläggning deruti, att derigenom en vidsträckt skärgård med en lofvande fiskebedrift och en nu ty värr aftynande sjöfarts- och skeppsbyggerinäring upphjelpas och att det inre landet beredes förmånen dels af att för billigt pris erhålla en sund och närande föda i samma skärgårds fiskeprodukter, och dels af en gen utfartsväg till öppna hafvet, samt att tillfälle sålunda gifves en emigrerande befolkning att, i stället för att lemna riket, slå sig ned och vinna god bergning i bohuslänska skärgården, på sätt förut under i viss mån liknande förhållanden med framgång försökts i Skottland. Samma skäl, som så kraftigt tala för att staten bör ega åtminstone de viktigare jernvägarne inom landet, kunna dessutom naturligen äfven återopas såsom stöd för att staten om nödigt äfven skall draga försorg om deras byggande.

4:o) *De föreslagna liniernas kostnad samt afkastning i statens ego.*

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande, skulle anläggningen af de ifrågavarande 99,56 km. långa linierna betinga en utgift af till-

sammans 5,325,000 kronor eller 53,485 kronor för km., men, om entreprenör anlitas för utförandet, torde kostnaden sannolikt icke komma att öfverstiga ursprungligen beräknade 4,893,000 kronor eller 49,146 kronor för km. Utsträckes i senare fallet, enligt Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes förslag, den nordgående linien till Strömstad, men förses med en kort bibana till Grebbestad, ökas kostnaden till 6,343,000 kronor eller 48,300 kronor för km. af de tillsammans 131,325 km. långa linierne. I hvilketdera fallet som helst ställer sig sålunda kostnaden för km. för de ifrågasvarande linierna alls icke hög i förhållande till hvad statens banor eljest kostat i anläggning för km.

Att de ifrågasvarande linierna, om de komma till utförande såsom statsbanor i förening med Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs inlösen, äfven skola lemna staten tillräcklig afkastning, därför borgar dels den i förhållande till liniernas längd mycket talrika och idoga befolkningen inom liniernas områden och vid deras ändpunkter, dels den ökade trafik, de måste tillföra den för dem båda gemensamma stamlinien öfver Uddevalla och Venersborg till Herrljunga samt vestra stambanan, dels den ökade export från det inre landet, som kommer att öfver Venersborg och Uddevalla söka hafvet vid Ellös, samt den denna export motsvarande importen, dels ock den trafik, som måste blifva följderna af det lifliga utbytet mellan skärgårdens och det inre landets produkter vid ändpunkterna. Man bör vidare vid bedömandet af denna fråga icke förbise, hvarken att Ellös med de dit från båda sidorna om Venern förande jernvägarne blir den närmast belägna hamnen vid öppna hafvet för en mycket stor och betydande del af riket, eller att Morlanda—Ellös så företrädesvis lämpar sig för anläggning af s. k. elevatorer för spanmålshandelns underlättande eller att import af stenkol m. fl. artiklar lätt låter bringa sig i samband med exporten af spanmål, o. s. v.

Att nu i fråga om särskildt linien till Ellös den omständigheten, att jernvägen dit når hafvet redan vid Uddevalla, icke skall hindra det denna linie erhåller en mycket betydande trafik, torde kunna inses från talrika liknande fall både inom och utom riket, hvilka ådagalägga, att uthamnsbanor både äro behöfliga och kunna bära sig, samt att trafiken långt ifrån alltid blott söker den närmaste platsen. Vidkommande banan till Morlanda—Ellös har man icke heller någonsin betviflat, att den skulle få tillräcklig trafik, men väl hyst fruktan för att den skulle få så mycket sådan, att dess ändpunkt derigenom skulle blifva en allt för besvärlig konkurrent för redan förut befintliga städer eller stadlika platser.

Tvifvelsutän behöfver Sverige, ända till dess att dess ekonomiska utveckling gått så långt framåt, att det kan undvara utländska lån för uppehållet af den nödiga guldvalutan i riksbanken, fortfara med att utföra större allmänna arbeten, enär upptagande af lån för andra än rent produktiva ändamål skulle förstöra landets kredit, och några andra produktiva ändamål för en fortsatt upplåning i nödig omfattning än just större allmänna arbeten, d. v. s. jernvägar, knappast torde gifvas; men klart bör också vara, att staten, för att en sådan lånerörelse icke måtte varda i längden stjelpande, i stället för så småningom hjelpande, äfven måste se till att de upplånta kapitalen varda nedlagda i möjligast gifvande eller åtminstone icke i förlustbringande företag. Staten måste alltså söka att erhålla jernvägar i den sydligare delen af landet, hvilka på grund af dennas tätare befolkning och högre ekonomiska utveckling förmå gifva en afkastning, som kan i någon mån åtminstone bidra till att täcka förlusten å banorna i det nordliga Sverige; och att det så tätt befolkade Bohus län vid ett sådant framtida jernvägsbyggande måste tagas i betraktande, torde äfven vara ganska tydligt. Få om ens någon enda af rikets provinser torde nemligen erbjuda sådana tillfällen till jernvägsbyggnader, af hvilka man på goda skäl kan emotse, att de skola lemna önskelig afkastning, som just Bohus län.

De skäl, som föranledt särskildt Göteborgs och Bohus läns landsting att hos Eders Kongl. Maj:t redan nu anhålla om byggandet af tvenne statsbanelinier till bohuslänska skärgården i förening med Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs inlösande till statsverket, hafva utförligare framlagts uti det landstingets skrifvelse åtföljande betänkandet samt här ofvan endast blifvit föremål för en mer sammanträngd komplettering i en eller annan punkt. Rättvisan kräfver ock att Bohus län förhjelpes ur det sorgliga läge, hvori det råkat derigenom, att rundt kring detsamma genom statens kraftiga medverkan enskilda jernvägar bragts till utförande, hvilka till följd af sitt läge snart sagdt omöjliggöra för Bohus län att sjelft skaffa sig ens det i afseende på jernvägsförbindelser allra nödigaste, och detta i synnerhet som staten, genom att i detta hänseende gå nämnda landstings önsknings till mötes, kan kraftigare, billigare och varaktigare främja en lofvande fiskebedrift och en vidsträckt skärgård, än på något annat sätt är möjligt (jmför ofta åberopade betänkande, sid. 25—30, 37—39, 80—83). Det är sålunda väl bekant, hvilken ofantligt stor rol jernvägarne spelat i afseende på hafsfiskets utveckling i Storbritannien och Nederländerna och hurusom hafsfiskebedriftens högre ståndpunkt nu för tiden rent af förutsätter jernvägarne såsom förmedlare af fångstens afsättning och spridning.

En alldeles särskildt stor betydelse skulle de ifrågavarande jernvägarne få för Bohus län deruti, att dess periodiska sillfiske påkallar en den intensivaste verksamhet med hänsyn icke blott till detta fiskes bästa tillgodogörande, utan äfven till skapandet af ett så varaktigt välstånd i skärgården, att det förmår motstå de synnerligen svåra olägenheterna af sillfiskets en gång förestående upphörande. Sedan sillfiskeperioden tagit slut, skulle jernvägarne nemligen kvarstå såsom välsignelsebringande inrättningar, hvilka i högre grad än någon annan vare sig anstalt eller åtgärd skulle bidra till förmildrandet och botandet af den genom sillfiskets upphörande skärgården tillfogade ofantliga förlusten.

Att emellertid hvarken de redan befintliga jernvägarne till bohuslänska kusten eller den förbättring af den ena af dem, som skulle blifva följden af densammas inlösande till staten och omändring till normalspårig, kunna göra till fyllest för bohuslänska skärgården och hafs fisket, är klart redan deraf, att samtliga dessa jernvägar sluta vid inre ändan af långt in uti landet inskjutande fjordar, samt därför också erfordra en alldeles för lång och besvärlig samt stundom äfven till följd af hopade ismassor farlig insegling, hvartill kommer, att deras ändpunkter ligga mycket för långt aflägsna från största delen af skärgården samt icke ega ständigt salt vatten vid kajerna eller lastbryggorna äfven i ytan, hvarigenom de ock äro odugliga för anordnandet af en storartad handel med färsk fisk på sådant sätt, som t. ex. eger rum i Great Grimsby vid engelska östkusten och som utgör en oundgänglig förutsättning för en möjligast kraftig hafs fiskebedrift. Dessa jernvägar måste för den skull bringas i förening med hafvet i den främsta delen af skärgården i afseende på betydelsen för fiskebedriften såväl som i den aflägsnaste, och vinna dessa önsknningar ur fiskerinäringens synpunkt i vikt och värde derigenom, att de sammanfalla med önsknningarna ur landtbrukets synpunkt på en förbättrad utfartsväg till Bohusbugten.

Då emellertid undfåendet af dessa jernvägs linier till bohuslänska skärgården och denna utfartsväg från det inre landet till samma skärgårds främsta hamnar förutsätter Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs inlösande till statsverket, men ovisst är, huruvida denna jernvägs egare verkligen vilja till ett skäligt pris afstå från densamma och icke hellre önska att behålla honom såsom ett magtmedel till förhindrandet af andra jernvägars uppkomst i deras bana angränsande nejder; så är det obestriddligen af vikt för sakens bedömande att erhålla bestämd uppgift från Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs aktiebolag öfver, till hvilket pris eller på hvilka vilkor det vill åt staten öfverlåta jernvägen.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får jag härmed, enligt uppdrag från Göteborgs och Bohus läns landstings jernvägskomité, uti djupaste underdånighet hemställa,

det täcktes Eders Kongl. Maj:t vidtaga n diga åtgärder f r det slutliga bifallandet af Göteborgs och Bohus', Elfsborgs samt Skaraborgs läns landstings ifrågavarande ansökningar.

Tjörn den 28 september 1888.

Underd nigast:

Axel Vilh. Ljungman,

Ordförande i Göteborgs och Bohus läns landstings jernvägskomité.

Bilaga C till motionen n:o 163.

Till Konungen.

Sedan Eders Kongl. Maj:t nådigst anbefalt kongl. jernvägsstyrelsen att verkställa fullständiga undersökningar för en statsjernväg längs genom Bohus län såsom en fortsättning af den till staten inlösta vestkustbanan, hafva inom bohuslänska skärgården och särskildt inom de för det egentliga hafsfisket mest betydande delarne af densamma uppstått allvarliga farhågor med hänsyn till de synnerligen stora olägenheter för samma skärgårdsdelar och hafsfiske, som helt visst blefve följderna deraf, att Eders Kongl. Maj:t låte byggandet af jernvägar i Bohus län afslutas med utförandet af nämnda jernvägslinie längs länet och öfverlemnade byggandet af utfartsbanorna från samma jernvägslinie och det inre landets jernvägsnät åt den enskilda företagsamheten. Bohuslänska fiskaresamhällena äro nemligen icke i den ekonomiska ställning, att de förmå åstadkomma några enskilda jernvägar, hvarför, om staten icke drager försorg om byggandet äfven af de jernvägslinier, som äro af nöden för de delar af skärgården, som äro för hafsfisket mest betydande, följderna helt naturligt blifver, att förmånen af jernvägsförbindelse blott varder ett ytterligare *monopol* för städerna och köpingen Lysekil, samt att särskildt nämnda delar af skärgården komma i det *allra sämsta* läge, som gerna låter tänka sig, och i ett vida mer *förderbringande* sådant än under förra sillfiskeperioden», vid hvars upphörande samma skärgårdsdelar såsom bekant nedsjönko i fattigdom och elände utan all like.

En omfattande och grundlig utredning har ådagalagt, att orsaken till det sorgliga resultatet af de föregående sillfiskeperioderna legat uti en näringsutöfningens felaktiga anordning på sådant sätt, att den på sillfisket grundade

affären tillhört icke fiskaresamhällena sjelfva, utan de helt annat näringslif och helt andra intressen egande städerna, hvadan, då sillfiskeperioden upphörde, både kapital och företagsamhet saknades i skärgården för att åstadkomma och uppbära sådana nya näringsformer, som kunde ersätta den svunna sillfiskebedriften. All klok utveckling af bohuslänska skärgårdens ekonomiska förhållanden och all offentlig omvårdnad om dessa måste för den skull i främsta rummet vara rigtade på att genom förbättrad *samfärdsel* och eljest för näringslifvet nödiga anordningar bringa fiskaresamhällena i det läge, att de sjelfva kunna öfvertaga största delen åtminstone af den på fisket grundade affärens skötande och derigenom vinna den ekonomiska kraft, som är af nöden för att uppbära en högt stående hafsfiskebedrift.

Att jernvägarne, såsom nutidens främsta och verksammaste samfärdsmedel, spela den främsta rolen i fråga om hafsfiskebedriftens upphjelpande är ofta ådagalagdt och vitsordas äfven af utlandets erfarenhet; men den oundgängliga förutsättningen därför är, att de för ändamålet ävägabragta jernvägarne åstadkomma *genaste förbindelse mellan hufvudorterna i skärgården för fiskfångstens utöfning och det inre fiskförbrukande landets jernvägsnät*, samt att dessa jernvägar erhålla sin ändpunkt i just de nämnda orterna i skärgården och *icke* i de bränvinsspridande stora badorterna; ty verkligt hafsfiske och ett högt utveckladt badortsväsende trifvas icke tillsammans. Först genom jernvägsnätets utsträckning *till sjelfva de egentligt hafsfiske idkande hufvudorterna i skärgården* varder nemligen möjligt för dessa att segerrikt bestå i konkurrensen med de privilegierade och bränvinsförsäljande samhällena om den på fisket grundade affären samt derigenom äfven ernå ett sådant välstånd, som allena förmår att uppbära en högt stående, tidsenligt utvecklad hafsfiskebedrift. Jernvägarne äro, liksom så mycket annat, till gagn hufvudsakligast blott för den, som får dem, och skulle för skärgården blifva till största förderf i stället för gagn, om de allenast komme de med fiskaresamhällena konkurrerande stora badorterna till del, enär i sådant fall de fiskaresamhällena, som hafva att uppbära hafsfiskebedriften, blott skulle blifva än värre *utsugna*, än redan är fallet.

De till *hufvudorterna i skärgården för fiskfångstens utöfning* utdragna jernvägarne skulle icke blott under den innevarande sillfiskeperioden skapa ett sådant välstånd inom fiskaresamhällena, som både före och vid sillfiskeperiodens upphörande kunde möjliggöra uppkomsten af sådana näringsformer, som äro egnade att ersätta den försvinnande sillfiskebedriften, utan äfven efter sillfiskeperiodens slut kvarstå såsom ett i allt högre grad verkande medel till förminskande af olägenheterna utaf det ymniga sillfiskets upp-

hörande. Det välsignelsebringande inflytandet af sådana jernvägar skall helt visst tydligast visa sig just vid och efter sillfiskeperiodens förestående slut, då de komma att icke blott mest behövas, utan äfven medföra största gagnet och i högsta grad bidraga till skärgårdens uppryckande ur de iråkade svårigheterna. Jernvägar allenast till de stora badorterna skulle deremot tydligen medföra en helt och hållet motsatt verkan samt blott öka den ekonomiska svagheten och eländet i skärgården, utan att ens lemna någon utsigst qvar till ekonomisk uppryckning.

Redan af det skälet, att fiskaresamhällena icke sjelfva förmå åstadkomma de för skärgårdens förkofran oundgängliga jernvägarne, bör vara klart, att, om *staten* icke bygger dem, så komma de icke till stånd, utan nämnda samhällens välfärd äfventyras eller rättare sagdt prisgifvas åt de med privilegier och bränvinsförsäljningsmonopol gynnade samhällena. Då emellertid *staten* helt visst kan utan ekonomisk förlust förse bohuslänska skärgården med de nämnda, för fiskarebefolkningen nödiga jernvägarne, synes det ock riktigt, att *staten* tager saken om hand och efter en på tillräcklig utredning grundad *plan* utför hvad som ådagalagts vara nödigt för ändamålets vinnande; ty med mindre så sker, blifver samma befolkning ej tillgodosedd, utan riskerar tvärtom att komma i möjligast sämsta läge derigenom att fiskaresamhällenas konkurrenter i täflan om den på fisket grundade affären så fullständigt besegra fiskarens egna samhällen, att det icke kan blifva fråga om ens någon tanke på ett lifskraftigt näringslif vidare i dem.

Inom Bohus län har en ganska fullständig *utredning af länets jernvägsfråga med hänsyn särskildt till hafsfiskets behof* egt rum under de senaste femton åren och gifvit upphof åt en rätt utförlig litteratur samt dels tvenne riksdagsmotioner, dels ock flera ansökningar hos Eders Kongl. Maj:t från länets både landsting och riksdagsmän i Andra Kammaren. Fullständigast hafva hafsfiskebedriftens kraf blifvit framhållna i den af länets landsting 1885 tillsatta jernvägskomiténs år 1886 lemnade utförliga betänkande och år 1889 afgifna utlåtande samt i bifogade tryckta uppsats ur Bohuslänska Fiskeritidskrift om »Bohusläns hafsfiske och dess främjande» (Bil. A, sid. 14—15, 19, 25—29, 37—39, 45, 46—68, 70—71, 72, 75—76, 80—91, 94—124. Bil. B, sid. 26—31, 49—59, 63, 68, 69—77. Bil. C, sid. 25—42, 46, 47). Då emellertid hvarje ärlig och samvetsgrann utredning af bohuslänska hafsfiskeförhållandena alltid *måste* komma till det resultat, att de mest betydande hufvudorterna för hafsfisket i bohuslänska skärgården äro 1:o *Orust och Tjörns fögderis skärgård*, för hvilken bästa jernvägs-

förbindelse kan erhållas genom en linie från Uddevalla längs Bokenäset med ändpunkt vid Morlanda—Ellöshammarne, och 2:o) *Sotenäs och Qville häraders skärgård*, för hvilken en eller flera jernvägsstationer vid sjön kan erhållas genom en linie utmed Bottnafjorden till bäst befunden ändpunkt å norra eller vestra kusten af Sotenäs härad, samt att de återstående, för hafsfisket mindre betydande delarne af bohuslänska skärgården kunna tillgodoses, den *södra* genom en uthamnsbana från Göteborg och den *norra* genom en utfartsbana till Grebbestad—Krossekärr (med utgrening till den ändpunkterna närbelägna Sannäsfjorden); skall här ej vidare ordas derom. Dessa utfartsbanor och särskildt den till Morlanda—Ellös kunna vinna ökad betydelse för hafsfisket genom framtida fortsättning eller genom anslutning af grenlinier (Bil. A, sid. 40, 45. Bil. B, sid. 71—73, 77.)

Hufvudorsakerna till att Bohus län så länge blifvit utan jernvägar ligger dels och främst uti tillkomsten af *Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg* och det af densamma skapade ändpunktsintresset i Uddevalla (Bil. A, sid. 66, 85—86. Bil. B, sid. 30, 36, 49. Bil. C, sid. 28, 40, 41), dels i den, den bohuslänska skärgården försvagande behandling, som städse egt rum från statens sida. Varder nu nämnda jernväg med understöd från statsverket omlagd till normal spårvidd, då blifva af lätt begripliga skäl Bohus läns utsigter att sent omsider en gång erhålla jernvägar tydligen än smärre, än de hittills varit; och ligger deruti *ett ytterligare skäl för statsbanebyggande i Bohus län och särskildt för bohuslänska skärgårdens tillgodoseende med statsjernvägar.*

På grund af hvad sålunda i korthet anförts och med hänvisning till dels Göteborgs och Bohus läns landstings underdåniga ansökan om statsjernvägar i Bohus län den 29 oktober 1886, dels den af mig den 28 september 1888 ingifna underdåniga skrift rörande denna ansökan, dels ock bifogade tryckta skrift om »Bohus läns hafsfiske och dess främjande» (sid. 25—42), får jag härmed i djupaste underdånighet hemställa:

det Eders Kongl. Maj:t täcktes i nåder vidtaga åtgärder för byggandet såsom normalspåriga statsbanor af de utaf Göteborgs och Bohus läns landsting 1886 begärda utfartsbanorna med en grenbana från Lågum*) å linien mellan Saltkällan och Rabbalshede till Sotenäset

*) Enligt Kongl. Maj:ts proposition, n:o 46, sid. 40, är den station, från hvilken grenbanan till Sotenäs härad bör utgå, förlagd till *Dingle*.

eller åtminstone linierna till *Morlanda—Ellös* och *Sotenäset* i förening med antingen byggandet af den ifrågasatta jernvägen längs Bohus läns fastland eller ock *Uddevalla—Venersborg—Herrljunga* jernvägs inlösande till statsverket och dermed följande utläggning till normal spårvidd.

Hoga den 12 december 1896.

Underdånigst

Axel Vilh. Ljungman,

Riksdagsman för Orust och Tjörns häraders domsaga.

Såsom bilagor följa:

A) Betänkande angående den beslutade planen för Göteborgs och Bohus läns landstings verksamhet att befordra anläggandet af för Bohusläns utveckling oumbärliga jernvägar. Stockholm 1886.

B) Handlingar rörande åtgärder till samfärdsels förbättrande inom bohuslänska skärgården. Nionde samlingen. Göteborg 1890.

C) Bohus läns hafsfiske och dess främjande. Göteborg 1896.

Bil. D till motionen n:o 163.

Till herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet.

Med anledning af kongl. jernvägsstyrelsens nyligen ingifna underdåniga utlåtande med förslag till anläggandet af en så kallad »norra vestkustbana» längs genom Bohus län från Göteborg till Svinesund vid norska gränsen får jag, med hänsyn till det olika värde, de i detta utlåtande föreslagna sträckningarna ega för den valkrets jag representerar i Riksdagens Andra Kammaré, härmed vördsammast framhålla *dels 1:o* den öster om sjön Stora Hällungen dragna liniens stora företräden deri, att den erhåller tvenne stationer, af hvilka den södra (Ucklum) erbjuder möjligheten af en bibana åt öster och den norra (Svenshögen) möjligheten af en bibana åt vester (till Orust), under det att linien öfver Stenung erhåller blott en enda station, som *icke* erbjuder liknande möjligheter, och *dels 2:o* behovet af att linien något vester om Uddevalla i Herrestads socken gifves ett sådant läge, att en lämplig anknypningspunkt erhålles för den af länets landsting 1886 såsom statsbana begärda och af Konungens befallningshafvande i länet »*på det kraftigaste förordade*» utfartsbanan till Morlanda—Ellös; ty endast genom iakttagande häraf kan Orusts och Tjörns fögderi hoppas att undfå något gagn eller åtminstone någon *möjlighet* af gagn utaf den »norra vestkustbanan» *under den närmare framtiden*.

Såsom skäl för dessa önskningsars tillmötesgående kan anföras, att Orusts och Tjörns fögderi utgör den fruktbaraste, tätast befolkade och väl äfven mest utvecklingsbara delen af Bohus län, och att nämnda utfartsbana från lämplig anknypningspunkt i Herrestads socken till Morlanda—Ellös

kommer att för omkring 40,000 invånare och länets mest betydande hafsfiske erbjuda möjligheten af en *storartad utveckling i ekonomiskt hänseende*, under det att ett förbiseende af hvad redan 1886 af länets landsting begärts och nu af mig ytterligare framhålles med all säkerhet komme att för en mycket lång tid hämma utvecklingen uti i fråga varande länsdel samt *bringa förderf öfver dess skärgård och hafsfiske*, beträffande hvilket senare är att märka, att det enligt all utlandets erfarenhet är storsjöfisket och icke sillfisket inomskärs, som egentligen är i behof af och främjas genom jernvägsförbindelser.

I afseende på anknytningen till »norra vestkustbanan» af nämnda utfartsbana till Morlanda—Ellös vore visserligen det af kongl. jernvägsstyrelsen jemväl undersökta vestligare alternativet öfver *Sunningen* förmånligast, men äfven en jemförelsevis obetydlig flyttning af det förordade östligare alternativet öfver *Uddevalla* med hänsyn till dess sträckning genom Herrestads socken bör kunna motsvara ändamålet.

Sakens ofantliga betydelse för den valkrets, jag representerar, och vigten af att ej afstänga en talrik befolkning från »norra vestkustbanans» trafikområde, om detta skall lemna den behöfliga trafiken, har nödgat mig att fästa uppmärksamheten å ofvan omförmälda förhållanden.

Stockholm den 8 februari 1897.

Axel Vilh. Ljungman,

Riksdagsman för Orust och Tjörns häraders domsaga.
