

N:o 4.

Af herr **A. V. Ljungman**, om skrifvelse till Kongl. Maj:t angående utredning i fråga om anläggande af nya statsbanor och inlösande till staten af redan befintliga privatbanor m. m.

Att samfärdseln spelar en den största rol uti ett lands både ekonomiska och andliga utveckling, är ett lika allmänt erkänt förhållande som att *jernvägarne* bland nutidens samfärdsanstalter intaga det främsta rummet. Vårt land har också med en, i förhållande till dess jemförelsevis glesa befolkning, ringa nationalförmögenhet och stora utsträckning, rent af förvånansvärd hastighet skyndat att tillägna sig förmånen af att ega ett omfattande jernvägsnät; men sjelfva sättet, hvarpå detta skett, i för-
ening med den nästan fullständiga saknaden af en enhetlig plan för detta nät, har äfven medfört en ojämnhet i det sätt, på hvilket de särskilda landsdelarne blifvit tillgodosedda, och en ofullständighet, som med allt större tydlighet visar behovet af en ändring i verksamheten eller åtminstone ett afhjelpande af de värsta bristerna. Staten tarfvar därför synbarligen en fullständig *plan* för den återstående delen af sin verksamhet till näringslivets främjande inom riket medelst jernvägar, och detta icke allenast med hänsyn till Norrlands anspråk att erhålla sin stambana fortsatt från Boden till Torne elf samt försedd med nödiga bibanor, utan äfven med hänsyn till södra halfvan af riket, hvilken ingalunda kan sägas vara nog fullständigt eller på ett med statens bästa i allt fullt öfverensstämmande sätt tillgodosedd med för dess näringslifs rätta utveckling oumbärliga statsjernvägar.

Den ursprungliga äldsta planen för rikets förseende med jernvägar afsåg nemligen att ernå dessa dels genom byggandet af några få centralt belägna statsbanor, dels genom koncessioner åt aktiebolag att anlägga s. k. privatbanor. Härigenom har visserligen vunnits stora sträckor jernväg, men dessa hafva blifvit mycket ojemnt fördelade, på samma gång som mäktiga enskilda intressen förmått göra sig gällande på bekostnad af svagare sådana och förvärfva sig faktiska *monopol* af den allra största betydighet med hänsyn till äfven vidsträckta landsdelars hela framtida utveckling. Så kan t. ex. ett starkt privatbaneintresse ofta förhindra, det sådana banor anslutas till dess hufvudlinie, som kunna konkurrera med större delar af denna eller draga trafiken i någon mån från den nuvarande hufvudändpunkten till nya sådana, och det eger derigenom någon gång äfven ett faktiskt *veto* inom ett allt för betydande område mot byggandet af sådana jernvägslinier, som eljest skulle kunna löna sig. Derfor måste ock staten i sådana fall träda emellan och rädda dylika landsdelar undan det ekonomiska öfvervälde, som den lemnat i enskildas händer, och dymedelst möjliggöra för sådana trakter att tillgodose äfven sina intressen, om ej dessa landsdelar skall vederfaras orättvisa och om ej rikets nödigt fullständiga och planmessiga förseende med jernvägar skall offras.

Staten har visserligen under de senare åren måst allt mera frångå den ursprungliga planen att för egen räkning blott befatta sig med ett fåtal stambanor, då den dels inlöst flera privatbanor, dels i Norrland börjat genomföra ett nära nog uteslutande statsbanesystem; men detta är blott en ringa början till åstadkommande af ett fullständigare, mer planmessigt statsbanesystem äfven med hänsyn till de med statsbanor icke gynnade landskapen. Den *ofullständighet i rikets jernvägsnät*, som i flera fall uti ej oväsentlig mån vållats af rika enskilda personers eller kommuners förmåga att göra sina egna intressen gällande och att hålla andras berättigade önsknningar tillbaka, torde emellertid böra, i mån af behofvets betydighet och statens förmåga att afhjelpa detsamma, undanrödjas genom en tillräcklig komplettering, hvilken åter synbarligen endast på ett fullt tillfredsställande sätt samt inom den närmare framtiden kan åvägbringas genom statens mellankomst, derigenom att dels åtskilliga sådana viktigare linier nybyggas för statens räkning, hvilka eljest icke kunna antagas skola, snart nog åtminstone, komma till stånd, dels att i samband dermed flera för det planmessiga liksom för det äfven i ekonomiskt hänseende lyckade genomförandet af en sådan komplettering viktiga privatbanor genom inköp eller inlösande förvärflas åt staten. Men icke

blott för kompletteringen af rikets jernvägsnät, utan äfven af talrika andra skäl af betydighet är det af vigt, att staten förvärfvar sig flera af de mera vigtiga privatbanorna inom landet.

För dylika vigtigare jernvägar, som det, så väl för nämnda komplettering af rikets jernvägsnät som för erhållandet af ett i allt hufvudsakligt åtminstone tillfredsställande statsbanesystem, är nödigt för staten att genom nybyggnad eller inköp af privatbanor förskaffa sig, äro att räkna dels sådana stamlinier, som sammanbinda mer betydande hufvudorter med hvarandra, dels sådana stam- eller grenlinier, som sammanbinda det inre landet med de främsta exporthamnarne, dels sådana linier, som med hufvudstaden sammanbinda landets aflägsnare hufvuddelar (så vidt möjligt hvarje län och dess hufvudort), dels sådana linier, som sammanbinda landets viktigaste stamlinier sins emellan eller landets jernvägsnät med angränsande länder och dels sådana linier som äro af särskildt framstående vigt för försvarsväsendet. En omsorgsfull granskning af en jernvägskarta öfver vårt land ådagalägger snart, både att staten icke är i besittning af flera redan befintliga jernvägslinier, som äro af den betydighet för det allmänna, att de ej borde tillhöra enskilda aktiebolag, och att flera större delar af landet ännu äro i saknad af till och med sådana jernvägslinier, som, enligt hvad nyss framhållits, borde finnas till såsom statsbanor.

De skäl, man gemenligen anført för utsträckningen af statens jernvägar till att omfatta åtminstone alla mer betydande jernvägslinier inom landet, äro, i största korthet anförda, hufvudsakligast följande:

Från *allmänt politisk och social synpunkt* har man nemligen framhållit förmånen af en sådan utveckling af jernvägsväsendet dels deruti, att så väl regeringsmagten som särskildt försvarsväsendet derigenom stärkes, dels deri, att det är en afgjord fördel för särskildt den mindre förmögna delen af folket, att staten derigenom får i sin hand bestämmandet af den finansiella planen för åtminstone alla de vigtigare jernvägarnes förvaltning, dels deri, att den talrika jernvägspersonalen derigenom kommer i en bättre ställning, än då den är i enskilda bolags tjänst, och dels deri, att de nämnda jernvägarnes hela förvaltning kommer under kontroll icke blott af regeringen, utan äfven af folkrepresentationen. Vidare har man från samma synpunkt påpekat, hurusom »summan af de materiella intressen och den ur dem härrörande magt, som jernvägsväsendet i sig inbegriper, vore för stor, för att det borgerliga samhället kunde öfverlåta en sådan institution åt enskilde» (i en allt för betydande omfattning åtminstone).

samt hurusom särskildt de större enskilda jernvägsbolagen vore ett slags stater i staten, verkande äfven till skada, och hurusom fara funnes, att den betänkliga betydelsen af det monopol, som alltid medföljer en privat jernvägsanläggning, skulle med tiden ökas, derigenom att densamma tillhör eller råkar i händerna på utländingar eller genom sammanslutningen af flera dylika anläggningar till större och mäktigare bangrupper, och att aktierna uti de enskilda jernvägarne till allt för stor del slutligen komme att stanna hos ett fåtal millionärer eller eljest öfvermågtiga privatintressen, som derigenom också skulle varda i tillfälle att efter sina sjelfviska syften i strid mot det allmännas behof leda eller inverka på den ekonomiska utvecklingen i hela landsdelar, o. s. v. — Såsom ytterligare skäl kunde man kanske anföra, att, då de flesta af rikets städer äro skuldsatta för lån till jernvägsanläggningar, man genom inlösande af dessa till staten undanröjde det väsentliga hinder mot nykterhetssträfvandena, som ligger i samma städers behof af stora inkomster af rusdrycksförsäljning för att kunna betala ränta och amortering af dessa lån, utan att derför betunga invånarne med ökad direkt skatt, samt att man eljest sannolikt har att emotse en utveckling af privatbaneintressenas inflytande inom Riksdagen derhän, att samma intressen blifva för det allmänna bästa vådliga.

Från särskildt *statsekonomisk synpunkt* har man förordat en dylik utsträckning af statsbanesystemet, emedan *dels* jernvägar äro att hålla för de allra lämpligaste statsdomäner, hvilkas värde i regeln oafbrutet stiger, under det att det i dem nedlagda och mestadels upplånta kapitalets värde minskas genom penningvärdets prisfall, *dels* statsjernvägar kunna (utan att för dem någon större del af det för landets näringslif nödiga kapitalet behöfver fastläsas uti jernvägsaktier och utan att landets kredit, såsom eljest i händelse af allt för många privatbanor lätt ske kan, behöfver störas genom misslyckade privatanläggningar) utföras med utomlands gemmenligen billigare än af enskilde upplånta penningar, hvadan vid inlösande till staten af privatbanor möjligen en ej ringa vinst kunde beredas riket genom de i dem innestående lånens konvertering, *dels* statsbanors anläggning kan, oafsedt alla tillfälliga konjunkturer, utföras jemnare och mindre så att säga ryckvis, under det att privatbanor väl oftast komma till stånd genom aktieteckning och utföras under tider af rådande öferspekulation, då prisen å så väl arbete som materialier äro högt uppgjade, *dels* ett planmessigt och med hänsyn till folkmängdens och näringslivets betydighet genomfördt system af statsjernvägar öfver hela riket bör icke blott

gifva en jemnare och mer tillfredsställande afkastning, än om statsbanorna till allt för stor del utgjordes af sådana genom folkfattigare och i ekonomiskt hänseende mindre betydande nejder dragna linier, som lemnade en otillräcklig afkastning, utan äfven möjliggöra billigare driftkostnad och i synnerhet förvaltning, då man ju eljest hade en särskild centralförvaltning för hvarje särskild bana, och *dels* statsbanorna i regeln blifva solidare utförda, utan att dock utgifterna för deras byggnad kunna sägas i förhållande till beskaffenheten öfverskrida hvad enskilda banor kosta, dervid ej får förbises, att staten till betydande både allmänt gagn och besparing kan bedriva jernvägsbyggnaden äfven under ekonomiskt tryckta tider, o. s. v. — Härtill kunde man väl ytterligare foga följande anmärkningar, nemligen *att* svenska staten nu säkerligen äfven kan, till följd af de ännu rådande konjunkturerna, förvärfva sig flera för densamma behöfliga enskilda jernvägar, vare sig genom inlösande af privatbanor eller genom nybyggnad, för ett jemförelsevis billigare pris, än om detta skall ske framdeles under ändrade förhållanden, samt *att* Sverige tvifvelsutan behöfver, ända till dess att dess ekonomiska utveckling gått så långt framåt, att det kan undvara lån för uppehållandet af den nödiga guldvalutan i riksbanken, fortfara med att utföra större allmänna arbeten, enär upptagandet 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 allmänna arbeten, d. v. s. jernvägar, knappast torde gifvas, fast staten naturligen dervid måste se till, att de upplånta kapitalen varda nedlagda i möjligast gifvande eller åtminstone icke uti förlustbringande företag och sålunda äfven söka att förvärfva eller bygga sådana jernvägar i den södra halfvan af riket, hvilka, på grund af tätare befolkning och högre ekonomisk utveckling i de trakter, de genomlöpa, förmå gifva en afkastning, som kan i väsentlig mån bidra till att täcka förlusten å banorna i den nordliga halfvan af riket.

Från särskildt *näringslivets synpunkt* har man anfört till förmån för ett mera omfattande, planmessigt statsbanesystem, att riket endast genom ett sådant kan ernå ett möjligast fullständigt, alla dessa hufvuddelar tillgodoseende järnvägsnät, enär derigenom de talrikare vordna, mer lönande liniernas öfverskott möjliggör att utan för stor risk och förlust anlägga äfven mindre lönande linier uti folkfattigare och jemförelsevis blott föga i ekonomiskt hänseende utvecklingsbara landsdelar, på samma gång som de blifvande jernvägslinierna böra varda mer rättvist fördelade öfver hela riket, än om denna fördelning skall nära nog uteslutande förblifva be-

roende af enskilda privatintressens olika förmåga att göra sig gällande, och om stora delar af landet fortfarande skola få bidraga till att andra sådana erhålla statsjernväg utan att sjelfva hafva fått åtnjuta någon motsvarande fördel, att den genom ett slikt statsbanesystem vunna enheten i förvaltningen skulle medföra stora förmåner med hänsyn till snabbhet, punktlighet och enkelhet i trafiken, att det vore en betydande fördel för näringsidkande i allmänhet och den mindre förmögna befolkningen i synnerhet, att man genom ett sådant system undsluppe de tryckande monopol i enskildes händer, som privatbanorna medföra, och att staten får i sin hand valet af den ledande finansiella planen för åtminstone de viktigare jernvägarne inom landet, så att å ena sidan tarifferna å dessa i den mån amorteringen af anläggningskostnaderna och de ökade trafikinkomsterna det medgifva, kunna till näringslivets fromma nedsättas, hvilket ju ej, i samma grad åtminstone, kan väntas af de enskild vinst hufvudsakligast afseende jernvägsaktiebolagen, och å andra sidan förmögnare trafikanter eller mäktiga intressen ej kunna tillgodose sig på den stora allmänhetens bekostnad medelst differentialtariffer, hvarigenom den fria konkurrensen inskränkes och svårigheter uppstå för mindre näringsidkare att arbeta sig fram och kunna bestå i täflan med de större, och att staten genom ett dylikt statsbanesystem blefve i tillfälle att genom särskilda anordningar vid trafiken och genom billigare fraktsatser upphjelpa sådana näringar, som deraf vore i behof under särskildt det första svaga skedet af deras utveckling o. s. v.

Efter öfvergången till ett mer fullständigt statsbanesystem än det närvarande kunde helt visst äfven, till stort gagn för det hela, koncessionsväsendet något inskränkas, så att vid meddelandet af koncessioner å privatbanor hänsyn i högre grad, än hittills kunnat ske, toges till det allmännas kraf på en sådan mer *planmessig* anordning af jernvägsförbindelserna, hvarigenom bättre resultat vunnes med mindre offring af medel och mindre skuldsättning för riket samt enskilde mer skyddades mot tvånget att afstå sin jord äfven för byggandet af sådana jernvägar, som hufvudsakligast afsåge icke fyllandet af ett allmänt samfärdsbehof, utan snarare att beröfva städer deras gamla handelsområde eller att draga trafiken från förut befintliga jernvägar m. m. dylikt.

Erfarenheten från utlandet talar vidare mycket för en utsträckning af statsbanorna till att omfatta åtminstone alla de viktigare jernvägslinierna inom landet, då man t. ex. i Danmark, Tyskland, Belgien och Italien med afgjord ekonomisk framgång både inköpt privatbanor till staten

och dessutom ytterligare utvidgat statsbanenätet med nybyggda linier, och inom statsvetenskapen hafva länge nog de mest framstående forskarne i detta specialämne från och med R. von Mohl och K. Knies in till G. Cohn och A. Wagner allt allmänna och bestämda uttalat sig till förmån för att jernvägarne inom hvarje land med mer utvecklade politiska och ekonomiska förhållanden, till största parten åtminstone, böra vara statsbanor.

Det är emellertid klart, att staten vid inlösande af privatbanor, som äro lämpliga för statsbanesystemet samt hembjudas åt honom, får taga hänsyn till icke blott dessas anläggningskostnad, utan äfven, och detta till och med företrädesvis, deras beskaffenhet samt ekonomiska värde och politiska betydelse.

Frågan om privatbanors inlösande till staten i större omfattning väcktes i svenska Riksdagen till lif redan vid 1878 års riksdag och upptogs senare af mig vid 1885 års riksdag, hvarefter den af Kongl. Maj:t den 19 mars 1886 tillförordnade »komitén för afgifvande af förslag till åtgärder i syfte att upphjelpa den ekonomiska ställningen i landet» uti ett den 19 november samma år afgifvet betänkande tillstyrkte, »att enskilda jernvägar, som hafva mer än rent lokal betydelse, böra af staten förvärfvas, när sådant kan ske till antagligt pris och när förvärfvandet i öfrigt är för samhället förmånligt, samt att åtgärder för detta ändamål böra så fort ske kan vidtagas». Anspråken åter på anläggning af nya statsbanor icke blott från de norra provinserna utan äfven från södra halfvan af riket synas år efter år vara i tilltagande, och Kongl. Maj:t har äfven förra året genom att anbefalla förberedande undersökningar af några jervägslinier visat någon benägenhet att tillmötesgå dessa anspråk. Under sådana förhållanden och då frågan om statsbanornas ytterligare utsträckning såväl genom inköp af privatbanor som genom nybyggnad är en fråga af den allra största betydenhet samt därför säkerligen äfven förtjenar en den grundligaste *utredning*, som ådagalägger både i hvilken mån tidens allt mer ökade anspråk fordrar en särskildt efter de ekonomiska förhållandenas beskaffenhet och kraf utvidgad *plan* för rikets förseende med statsbanor och i hvilken omfattning statens finansiella ställning medgifver en sådan plans genomförande; så får jag härmed hemställa,

det Riksdagen måtte *dels* i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t låta genom sakkunnige män utreda

i hvilken omfattning, för vinnandet af ett så vidt möjligt hela riket tillgodoseende statsbanesystem, nya jernvägslinier böra såsom statsbanor anläggas och redan befintliga privatbanor i samband dermed till staten inlösas, dels för sagda ändamål ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett förslagsanslag, hvars belopp statsutskottet behagade föreslå.

Om remiss till statsutskottet anhålles.

Axel Vilh. Ljungman.

Bilaga.

Till Konungen.

Sedan Eders Kongl. Maj:t nådigst anbefalt Kongl. jernvägsstyrelsen att verkställa fullständiga undersökningar för en statsjernväg längs genom Bohuslän 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 Bohuslän 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 *förderfbringande* 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 verksamaste 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 åvägabragta 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 hafsfiskeidkande 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 qvarstå såsom ett i allt högre grad verkande medel till förminskande af olägenheterna utaf det ymniga sillfiskets upphörande. 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 behöfvas, 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 utsigt 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 prisgifves 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 Bohuslän har en ganska fullständig *utredning af länets jernvägsfråga med hänsyn särskildt till hafs fiskets 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 både länets landsting och riksdagsmän i Andra Kammaren. Fullständigast hafva hafs fiskebedriftens 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 Bohusländsk Fiskeritidskrift om »Bohusläns hafs fiske 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 hufvud-orterna för hafsfisket i bohuslänska skärgården äro 1:o *Orust och Tjörns fögderis skärgård*, för hvilken bästa jernvägsförbindelse kan erhållas genom en linie från Uddevalla längs Bokenäset med ändpunkt vid Morlanda—Ellöshamnarne, och 2:o *Sotenäs och Kville häraders skärgård*, för hvilken en eller flera jernvägsstationer vid sjön kan erhållas genom en linie utmed Bottnafjorden till bäst befunnen 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 uthamnshana från Göteborg och den *norra* genom en utfartsbana till Grebbestad—Krossekärr (med utgrening till den ändpunkterna närbelägna Sannäsfjorden). 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 Bohuslän 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 Bohusläns utsigter att sent omsider en gång erhålla jernvägar tydligen än smärre, än de hittills varit; och ligger deruti ett ytterligare skäl för statsbanebyggande i Bohuslän 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 Bohuslän den 29 oktober 1886, dels den af mig den 28 september 1888 ingifna underdåniga skrift rörande denna ansökan, dels ock bifogade tryckta skrift om »Bohusläns 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 Rabbalskede till Sotenäs härad eller åtminstone linierna till *Morlanda—Ellös* och *Sotenäs härad* i förening med antingen

byggandet af den ifrågasatta jernvägen längs Bohusläns 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 samfärdselns förbättrande inom bohuslänska skärgården. Nionde samlingen. Göteborg 1890.

C) Bohusläns hafsfiske och dess främjande. Göteborg 1896.
