

N:o 211.

Af herr **A. V. Ljungman**, om *skrifvelse till Kongl. Maj:t angående ett hela riket omfattande statsbanesystem m. m.*

Vid riksmötena åren 1885 och 1897 väcktes af mig i Andra Kammaren motioner om utredning för åstadkommande af en plan för det successiva genomförandet af ett så vidt möjligt hela riket tillgodoseende statsbanesystem, och då den sedan dess gångna tiden i förening med de allt större vardande öfverskotten i statskassan än mer ådagalagt behofvet af ett dylikt fullständigare statsbanesystems åvägabringande; så får jag härmed, under hänvisning till mina motioner i ämnet uti Andra Kammaren år 1897, n:o 4, och år 1898, n:o 218 (sid. 13—48, 58—65), hemställa,

det Riksdagen måtte *dels* i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes 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, hvares belopp statsutskottet behagade föreslå.

Stockholm den 28 januari 1899.

Axel Vilh. Ljungman.

Bilaga.

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 hafs fisket mest betydande delarne af densamma uppstått allvarliga farhågor med hänsyn till de synnerligen stora olägenheter för samma skärgårdsdelar och hafs fiske, som helt visst blefve följden 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 jernvägs-linier, som äro af nöden för de delar af skärgården, som äro för hafs fisket mest betydande, följden helt naturligt blifver, att förmånen af jernvägs-förbindelse 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 skär-gårdsdelar 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 sill fisket grundade affären tillhört icke fiskaresamhällena sjelfva, utan de helt annat näringslif och helt andra intressen egande städerna, hvadan, då sillfiske-

perioden 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 näringslivet nödiga anordningar bringa fiskaresambhällena 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 hafs-fiskebedrift.

Att jernvägarne, såsom nutidens främsta och verksammaste samfärdsmedel, spela den främsta rolen i fråga om hafs-fiskebedriftens 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 hafs-fiske och ett högt utveckladt badortsväsende trifvas icke tillsammans. Först genom jernvägsnätets utsträckning *till sjelfva de egentligt hafs-fiske 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 hafs-fiskebedrift. 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 fiskaresambhällena konkurrerande stora badorterna till del, enär i sådant fall de fiskaresambhällena, som hafva att uppbära hafs-fiskebedriften, 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 fiskaresambhällena, 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 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 behövas, utan äfven medföra största gagnet och i högsta grad bidra 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 brännvinsförsäljningsmonopol 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 konkurrenser 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 både länets 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 Bohusläns 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) *Orusts 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 Quille 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 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 städe 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 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 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 Rabbalshede till Sotenäset

*) Enligt Kongl. Maj:ts proposition, 1897, 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 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 Orusts 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.
-