

## N:o 54.

Af Herr **A. V. Ljungman:** *Angående anvisande af medel för utredning af kostnaderna för inlösandet till staten af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga-banan och anläggande af jernväg dels från Uddevalla till Grebbestad—Krossekärr, dels från lämplig punkt å denna linie till närmast Uddevalla belägen tjenlig uthamn.*

Den stora, allt mer sig ökande betydelse, bohuslänska sillfisket synes komma att ega såväl som den kända omständigheten, att detsamma sannolikt redan efter förloppet af omkring fyra årtionden upphör för att sedan efter en längre mellantid ånyo återbegynna med en liknande period, manar till kraftiga åtgärder för tillgodogörandet af den yppade rikedomskällan. Fångsten har nemligen redan efter blott några få års förlopp så hastigt ökats, att den innevarande vinter öfverstigit tvåhundra-tusen tunnor, oaktadt densamma i saknad af tillräcklig afsättning måst i hög grad inskränkas; och om man nu också ej kan hoppas, det innevarande fiskeperiod skall i längd kunna mäta sig med den näst föregående under åren 1748—1808, så bör dock fångstens riklighet till följd af nutidens större hjälpmedel såväl med hänsyn till fiskets utöfning som framför allt med hänsyn till den lättare och mångsidigare afsättningen varda icke blott långt rikligare, utan äfven mycket hastigare kunna bringas upp till de ofantliga belopp, som kännetecknade de föregående periodernas mest gifvande skeden. Då man sålunda till exempel under förra fiskeperioden (1748—1808) först 1755 kunde uppdrifva fångsten till närmare 75,000 tunnor och densamma först efter tolf års förlopp,

det år 1760, öfversteg 200,000 tunnor, så ingifver den redan vunna erfarenheten från innevarande fiskeperiod hopp om att man snart nog bör kunna nå samma fångstbelopp som under sistförflutna periodens bästa tid, och detta till och med redan under den del af perioden, då sillen anländer tidigare på året, är af högre värde och bäst lämpar sig för saluberedning medelst saltning och rökning, samt att man, när fisket når sin största höjd, skall erhålla fångster, som högst betydligt öfverstiga äfven dem, som fingos under förra fiskeperiodens mest gifvande tid. Fångsten ökades nemligen under sistnämnda period så småningom derhän, att den vid medlet af 1780-talet uppgick till omkring en million tunnor och vid medlet af 1790-talet, då fisket nådde sin höjdpunkt, till omkring två millioner tunnor.

Då emellertid hafssillens ymniga besök vid bohuslänska kusten äro periodiska, och innevarande period, såsom nämnts, icke kan med säkerhet påräknas fortfara utöfver fyrtio år, så torde det ock vara tydligt, att bohuslänska sillfisket icke vare sig kan eller bör i likhet med andra näringar under en längre tidrymd så småningom utvecklas till allt högre betydenhet, utan att en dylik utveckling i stället medelst kraftiga åtgärder snarast möjligt måste helt hastigt åvägabringas, på det att icke de tillfällen till ekonomisk vinst, som sillens besök lemna, till största delen måtte lemnas obegagnade. Det ymniga sillfiskets periodicitet medgifver nemligen icke den för andra näringar normala långsammare utvecklingen, utan kräfver en särskild verksamhet och särskilda uppoffringar vid fiskeperiodens början för ernåendet af högsta möjliga resultat. Sillfiskebedriftens undantagsställning fordrar undantagsåtgärder, om den i sillens besök sig teende förvärfsmöjligheten skall såsom sig bör tillgodogöras.

Icke blott i Sverige under föra sillfiskeperioden, utan i än högre grad i utlandet har man ock genom offentligt understöd sökt gynna hafs-fisket och särskildt sillfisket dels genom tullskydd och exportpremier, dels genom förlagslån eller bidrag till materiels anskaffande, dels genom samfärdselsförbättringar. Sålunda offrar till exempel Frankrike sedan lång tid tillbaka årligen högst betydliga belopp till hafs fiskets befrämjande, och i Skottland lemnades under bortåt ett halft århundrade ett premium af från 1,80 till 3,60 kronor för hvarje tunna saltad sill. Ett liknande sätt, att medelst rikliga premier understödjda hafs fisket, användes äfven hos oss med framgång under den förra hälften af sistförflutna sillfiskeperioden. Numera torde dock alla dylika direkta sätt att hastigt upphjelpa en ny näring anses mindre tidsenliga, hvarförutom i fråga om Bohuslän deras förmånliga verkningar naturligen upphöra samtidigt med

sjelfva fiskeperioden, hvadan de alltså snarare bidraga att öka än minska de ofantliga svårigheter, hafssillens slutliga försvinnande från kusten alltid måste föra med sig. Helt annorlunda förhåller det sig deremot med det slags understöd, som består i åvägabringandet af ounbärliga samfärdselsförbättringar, hvilka, på samma gång de påskynda fiskerinäringens *fria* utveckling till allt större höjd, också i mån af sin betydighet väcka till lif och förkofran andra näringar samt fortfara att verka äfven efter en fiskeperiods slut, då de högst väsentligt böra bidraga till förmildrandet af de en slik ekonomisk rubbning åtföljande olägenheterna.

Såsom sådana det bohuslänska sillfisket befrämjande samfärdselsförbättringar äro att anse dels inrättandet af nya behöfliga telegrafstationer, dels inomskärsfarledernas noggrannare utprickning och i ett fåtal fall äfven uppudring eller sammanbindande medelst kortare kanaler, dels föreningen af ett par af de med hänsyn till skärgården och hafsfisket lämpligast belägna uthamnarne med det inre landets jernvägsnät medelst anläggningen af de därför nödiga jernvägssträckorna. Af dessa samfärdselsförbättringar är det emellertid hufvudsakligast de sistnämnda, som äro eftersträfvansvärda, enär de, efter hvad utlandets erfarenhet på det tydligaste gifvit vid handen, skulle icke blott i långt högre grad än något annat medel befrämja hafsfiskets och skärgårdens uppblomstring, utan äfven gagna andra näringar samt hela den trakt, de genomlöpa, och sålunda åt deras område föra med sig en mångsidigare förhöjd ekonomisk verksamhet och ett allmänt framåtskridande till ett allt mer växande välstånd. För Bohuslän särskildt är denna omständighet af så mycket större vigt, som de ymniga sillfiskena ej utan skäl ansetts snarare som en synnerlig förbannelse än som en välsignelse för landskapet. De föregående fiskena hafva nemligen hufvudsakligen blott riktat sillberedningsverkens egare, hvilka vid periodens upphörande öfvergåfvo skärgården, under det att landskapets egen befolkning försjök i den djupaste fattigdom såväl i skärgården som på landsbygden, der landtbruket försummats derigenom att de för detsamma behöfliga arbetskrafterna lockats bort till sillfisket. Dessa olägenheter skulle emellertid förekommas eller åtminstone förmildras genom anläggandet af jernvägssträckor, som på samma gång de tillfredsstälde fiskets och skärgårdens behof äfven afsågo landtmananäringarnes förkofran inom största möjliga del af länet och derigenom möjliggjorde för dessa en konkurrens med fisket om arbetskrafterna. Enligt erfarenheten från såväl utlandet som Bohuslän kan ingen af dessa förmåner i nämnvärd grad nås genom en om ock aldrig så mycket ökad ångbåtstrafik utmed kusten,

oafsedt att en sådan lifligare ångbåtsfart säkerligen skulle lända sillfisket inomskärs till ej ringa men genom sillens oroande.

De egenskaper, som krävas af en till ändpunkt för en dylik fisket och skärgården afseende jernväg tjenlig uthamn äro dels möjligast för-månligt läge i förhållande till öppna hafvet, fiskeplatserna, fiskelägena och skärgården, de redan befintliga jernvägarne och det öfvervägande antalet fiskkonsumenters hemort, dels rymlighet med hänsyn icke blott till sjöfarten, utan äfven till uppförandet af byggnader för såväl handel och näringar som befolkningen. En hamn, som eger lång eller besvärlig insegling, saknar nödig isfrihet eller utrymme för anläggandet af stad eller har ett oförmånligt läge med hänsyn till landskapets ekonomiska utveckling, bör naturligen icke ens ifrågasättas såsom ändpunkt för en så dyrbar anläggning till skärgårdens och hafsfiskets förkofran som en jernväg. Tagas nu samtliga dessa synpunkter i betraktande, visar det sig snart, att de linier, som på samma gång skulle tillfredsställa både skärgården och den i afseende på sanfärdseln mest vanlottade delen af Bohuslän, vore dels en linie från *Uddevalle* förbi *Qvistrum* till *Grebbe-stad*—*Krossekärrshamnen*, dels en linie från sydvestligaste punkten å nyss nämnda sträckning ut till den *Uddevalle* närmast belägna och för det afsedda ändamålet mest tjenliga uthamn. Såsom ändpunkt för denna sistnämnda jemförelsevis obetydliga linie har man särskildt fäst sig vid *Fiskebäckskil* (med *Stockevik* eller *Rågårdsvik*) eller vid *Ellös*, och har af länets hushållningssällskap bekostats undersökning för normalspårig jernväg med lätt öfverbyggnad mellan *Uddevalle* och båda dessa alternativt såsom ändpunkt föreslagna hamnplatser. Äfven den förstnämnda längre sträckningen mellan *Uddevalle* och *Grebbe-stad*—*Krossekärr* har på samma sällskaps bekostnad blifvit undersökt i samband med en föreslagna linie till norska gränsen, men med hänsyn särskildt till fisket torde en genare rigtning i närheten af ändpunkten vid hafvet än den redan undersökta böra väljas.

De här föreslagna jernvägssträckorna skulle *dels* lyfta icke blott sillfisket, utan äfven det öfriga hafsfisket upp till dess rätta höjd genom ökad och underlättad afsättning för fångsten, *dels* möjliggöra för det inre landet att i allt högre grad draga förmån af bohuslänska hafsfisket genom en tillräckligt snabb och vidsträckt spridning icke blott af den färska hafsfisken, utan äfven af alla de produkter, som fisket lemnar, *dels* bringa en betydande del af mellersta Sverige i samband med möjligast isfria uthamnar vid *Skagerack*, *dels* undanrödja eller åtminstone förminska de betydande olägenheter, som under föregående århundraden åtföljt det ymniga sillfisket, genom att bidraga till ett fiskerinäringens

förmånliga koncentrerande kring jernvägsändpunkterna och till öfriga näringars förkofran uti norra och mellersta delarne af Bohuslän. För den föreslagna kortare linien till mellersta skärgården tillkommer dessutom den betydelse, densammas utförande uppenbarligen skulle komma att ega med hänsyn till det ifrågasatta befästandet af norra inloppet till Uddevalla, hvarförutom densamma för en stor del af mellersta Sverige skulle komma att utgöra den genaste utfartsvägen till öppna hafvet, intill dess Trondhjemsbanans område vidtager.

Bohuslän förmår emellertid icke sjelft genom egna krafter åstadkomma dessa jernvägar. Skärgården är nemligen för fattig och spridd, jorden på landsbygden för mycket styckad och intressena i det föga sammanhängande landskapets skilda härad för stridiga för att en slik, den största ansträngning och enighet kräfvande handling som den för nämnda jernvägssträckors byggnad såsom privatbanor nödiga aktieteckningen skulle kunna åvägabringas. Deras byggande såsom statsbanor förutsätter åter för anknytningen med de redan förut befintliga statsjernvägarne inlösandet af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg, en åtgärd, som emellertid icke komme att vålla staten synnerligt betydande direkta utgifter, enär nämnda bana till största delen är byggd med statslån och aktierna ännu ej hunnit stiga till högre pris samt utläggningen till normal spårvidd, såsom ingående uti jernvägens byggnadsplan, är från dess första anläggning förberedd. Ett dylikt införlifvande af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernväg med statens jernvägar skulle för öfrigt i hög grad underlätta samfärdseln vester om Venern mellan en betydande del af riket och Norge, hvilken nu är hindrad af de densamma ombesörjande banornas olika spårvidd.

Då emellertid Bohuslän erhållit så litet jernväg inom sina egna gränser, att det i afseende på en sådan förmån endast står före Lappland, Vesterbotten och Herjedalen, men långt efter rikets alla öfriga landskap, och då till exempel skogshandteringen gynnats med jemförelsevis långt större sträckor jernväg, än de här för hafs fisket ifrågasatta, samt då staten sannolikt redan före innevarande fiskeperiods slut skulle få igen hvad vid dennas början sålunda offrats för bohuslänska sillfiskets och skärgårdens upphjelpande dels uti skatter från den derigenom för mögnare vordna befolkningen, dels uti de då redan god afkastning gifvande jernvägssträckorna, så torde den här framställda jernvägsfrågan åtminstone förtjena att underkastas en fullständig, sakkunnig och opartisk utredning från statens sida, och detta så mycket hellre som en sådan till följd af de undersökningsarbeten, som för liknande ändamål redan utförts på bekostnad af länets hushållningssällskap, ej kan

kräfva någon i förhållande till frågans ekonomiska vigt nämnvärdt stor utgift.

På grund af hvad sålunda anförts får jag härmed vördsammast hemställa:

det Riksdagen måtte i underdånig skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhålla om det fullständiga utredandet af kostnaderna och de ekonomiska utsigterna för inlösandet till staten af Uddevalla—Venersborg—Herrljunga-banan och anläggandet i samband dermed af en normalspårig jernväg dels från Uddevalla till Grebbestad—Krossekärr, dels från lämplig punkt å denna linie till närmast Uddevalla belägen tjenlig uthamn samt för sagda ändamål ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett förslagsanslag af 5,000 kronor.

Stockholm den 27 Januari 1882.

*Axel Villh. Ljungman.*

Häruti instämma:

*A. Andersson,*  
i Intagan.

*J. Andersson,*  
i Knarreвик.

*A. P. Lind.*

*J. Marcuson.*