

N:o 80.

Af Herr **C. J. Ödman**: *Om låneunderstöd till byggande af jernväg mellan Uddevalla och hafskusten.*

Som vi nu efter alla tecken att döma med säkerhet kunna påräkna att befinna oss framför en period af sillfiske vid Bohuslänska kusten, i likhet med de, som under föregående århundraden med något olika mellantider och varaktighet vid denna kust inträffat, så torde alla de åtgärder, som på bästa sätt kunna befrämja ett tillgodonjutande af denna försynens skänk bära vidtagas, på det att ej blott fiskarena, utan hela nationen må kunna skörda den största nytta af denna rikedom ur hafvets sköte.

För vinnande af detta eftersträfvansvärda mål, anser jag för min del ingenting angelägnare, ingenting nödvändigare än att kommunikationsförbindelse medelst jernväg kommer till stånd emellan den yttre kusten — der det stora sillfisket föregår — och landets öfriga jernvägsnät.

Med en blick på jernvägskartan öfver Sverige, visar det sig tydligt att denna kuststräcka med sina mot Nordsjön vettande lätt tillgängliga och öfver hufvud taget isfria hamnar icke äro så tillgodosedda med kommunikationsförbindelse för samfärdseln med det inre landet, som hela landets välförstådda intresse bjuder.

Denna brist på lämpliga kommunikationsförbindelser emellan den yttre kuststräckan och det inre landet har naturligtvis icke haft den stora betydelse förut, som den har fått, sedan det stora sillfisket inträdde under de senaste åren, hvarunder denna brist blifvit så tydligt ådagalagd, att förlusten deraf kan utan öfverdrift uppskattas till många hundratusentals, om icke millioner kronor, ty i brist på afsättning i

närheten af fiskerierna, har redan under tiden af detta sillfiskets tillvaro det otroliga inträffat, att många tusentals tunnor färsk och vacker sill måst säljas till det enormt billiga priset af ofta understigande en krona pr tunna, för att sedan användas som gödningsämne, likasom att otroligt stora massor sill måst i brist på köpare äfven till ofvannämnda låga pris lemnas antingen utan uppmärksamhet, eller utsläppas ur vadarne, då i senare fallet, sillens snara död och förruttelse på hafsbotten varit en gifven följd.

Att på detta sätt längre vanvårda en sådan välsignelse, som en gifmild försyn sändt till våra kuster, samtidigt som andra näringskällor hålla på att utsina eller åtminstone mera sparsamt flöda, detta kan omöjligt försvaras. Om jag derföre uppträder som målsman för den åtgärd, som i första rummet måste anses nödig och nyttig på det att den här ofvan påvisade hjälpkällan till landets båtнад och förkofran måtte blifva inkomstbringande och omhandtagen af Konung och Riksdag, så hoppas jag att ingen skall tillvita mig, att jag derföre gör mig till målsman för endast ett lokal-, utan för hela landets välförstådda intresse.

För att detta stora intresse och folkets väl skall kunna tillgodoses, är, som sagdt, nödigt att kommunikationsanstalter anordnas från eller till någon eller några af de hamnar, som ligga intill sillfiskeriplatserna, af sådan beskaffenhet att sillen genast och färsk som den kommer ur vadarne kan i detta tillstånd på några timmar kringspidas till de flesta af landets delar, hvilket låter sig desto lättare och säkrare utföras, eftersom sillfisket förnämligast bedrifves under vintern, då kylan bevarar sillen från att så snart taga skada. Härigenom skulle detta allmänt omtyckta och begagnade födoämne i stället för att, som ofvan visadt är, förfaras, blifva en billig och närande rätt äfven på hvarje fattig mans bord inuti landsbygderna, der mången fattig familj nu ofta lider brist, synnerligen på de dyra sofvelvarorna samtidigt som öfverflöd derpå finnes vid vårt lands kuster, men som icke kan tillgodogöras i brist på kommunikationer.

Det stora behofvet och nyttan af ändamålsenliga kommunikationsförbindelser för och med yttersta hafskusten i vester tror jag mig härmed hafva bevisat, ehuru fördelen af dessa ingalunda inskränker sig till sillfisket, utan till det betydliga fiske och den stora sjöfart, som dessutom året om bedrifves på dessa kuster för öfrigt, likasom en jernväg, hvilken förbinder alla öfriga banor och landsdelar, med ypperliga isfria hamnar ute i sjelfva hafsbandet å vestkusten, den enda del af landet, hvarifrån under en del af året samfärdseln med den öfriga verlden kan säkrast

ega rum, äfven måste såväl i strategiskt och merkantilt hänseende vara af den största vigt. Nu kan visserligen sägas att dylika utfartsleder hafva vi såväl från Göteborg som Uddevalla, men känt är, att dessa hamnar om vintertiden långt ifrån alltid icke äro isfria; särskildt och senast i vinter har det visat sig att samfärdseln med dessa handelsplatser och hamnar varit icke blott i högsta grad försvårad, utan äfven alldeles omöjlig, synnerligast för de fiskebåtar, som äro afsedda för och allmänt måste begagnas till att föra den färska sillen i land.

För att åstadkomma en välbehöflig förbättring härutinnan måste man tillse huru detta menliga förhållande enklast och med minsta kostnad kan undvikas, och att detta ej kan ske på annat sätt, eller med mindre, än att man med jernväg söker tränga sig så långt ut i hafsbandet och derinvid liggande hamnar, som stå i omedelbar och närmaste förbindelse med det nästan alltid och åtminstone i det allra längsta, och så länge någon sjöfart i Kattegat och Skagerack kan upprätthållas, öppna och isfria hafvet, är alldeles påtagligt. Återstår således att påvisa hvarest dylika punkter eller hamnar förefinnas, hvilka icke blott kunna uppfylla alla de förväntningar, man på dem, som jag här ofvan påvisat, bör ställa, utan ock gör det möjligt, att för en mot företagets stora vigt svarande relativt billig kostnad kunna till dem åstadkomma en ändamålsenlig, i alla hänseenden nödig och vinstgivande förbindelse.

Denna fordran är lika berättigad som den är lätt, ja till och med nöjsam att tillmötesgå. Naturförhållanden, affärslifvets kraf, lokala omständigheter, såsom de antydda lämpliga hamnarne och den eller de redan färdiga jernvägslinier, hvilka komma dessa hamnar närmast, måste här endast blifva de bestämmande faktorerna, under det hvarje lokalt eller individuelt tycke måste alldeles uteslutas ur räkningen.

I betraktande häraf finnes efter mitt förmenande, och då jag endast tager hänsyn till förestående förutsättningar, blott en föreningspunkt eller förbindelse att välja på, som tager företrädet framför alla andra, och denna består deruti, att man, utgående från den redan varande jernvägens slutpunkt via Uddevalla i rätaste sträckning fortsätter denna väg till närmaste och bästa uthamnen i hafsbandet.

Den som under dessa förutsättningar söker en sådan slutpunkt för den af mig här ofvan antydda jernvägsförbindelsen, han skall utan minsta svårighet finna denna slutpunkt vid någon uthamn på det s. k. Bokenäset, eller med en ännu större fördel på det derutanför liggande Skaftölandet, hvilken ö; utan svårighet låter förena sig med fastlandet medelst en jernvägsbro öfver de så kallade strömmarna och hvarigenom

stora och viktiga fördelar för banans egentliga uppgift skulle vinnas, ty denna ö är på alla sidor omgifven af ypperliga och säkra hamnar, hvilka inom sig förena alla de fördelar, som man bör ställa på en uthamn af den betydelse, en sådan skulle få genom en banas förläggande hit. Ibland dessa hamnar torde Fiskebäckskils vara den, som härvidlag förtjenar den största uppmärksamhet. Inseglingen dit från hafvet är lätt och obehindrad, hamnen är rymlig och djup och väl skyddad, så väl för större fartyg som mindre båtar, utrymme nog finnes i dess närhet för bangård, magasiner och upplagsplatser, hvilket allt äro förmåner, som icke allestädes vid denna kust kunna vinnas, åtminstone icke så förenade som här.

Ehuru, som redan visadt är, den af mig här föreslagna bansträckningen har det största intresset för det inre landet och hela vårt varande bansystem, så kan jag dock icke undgå att påvisa, att de orter, den skulle beröra, och särskildt de omkring och invid slutpunkten liggande stora och folkrika fiskelägen, såsom Fiskebäckskil, Grundsund, Gåsö, Gallholmen, Kärringön, Helleviksstrand, Mollösund m. fl. samt den straxt bredvid eller alldeles midt emot Fiskebäckskil belägna köpingen Lysekil, de flesta af dessa platser belägna inom en mil från Skaftölandet och med en folkmängd och rörelse, som hvar för sig kunna jämföras med de flesta af landets småstäder, kunna vara berättigade att komma i åtnjutande af en tids- och ändamålsenlig förbindelse med det öfriga landet, hvarförutan en stor persontrafik skulle komma banan till del genom de tusentals badgäster, som årligen besöka dessa orter.

Med blicken fäst på dessa och andra fördelar, som ifrågavarande bana skulle medföra för land och folk, har redan förslag och en förberedande undersökning af en bansträckning i den af mig antydda riktning blifvit af sakkunnig person under förlidna året företagen på en skilda personers bekostnad.

Denna undersökning, som dock endast afsåg en ytterst smalspårig bana, hvilken, såsom man dock redan funnit, icke skulle kunna motsvara rörelsens storlek och kraf, helst banan bör blifva en viktig och mycket anlita utfartsväg för hela landet. Af denna anledning har sedermera den åsigt gjort sig med rätta gällande, att denna bandel borde byggas bredspårig, synnerligast som det redan är påtänkt att utvidga den del af Uddevalla—Herrljunga-banan, som ligger emellan Uddevalla och stationen Öxnered å Bergslagsbanan, till bredspårig, hvarigenom den tidsödande och kostbara omlastningen kunde undvikas, hvilket särdeles för färsk sill och fisk är både olämpligt och skadligt.

De anmärkta ritningar och kostnadsförslag, som äro upprättade till

den omnämnda smalspåriga banan, kunna således ej tjena till det af mig afsedda ändamålet, eller för en bredspårig sådan, men med ledning af de upplysningar, som genom den skedda undersökningen vunnits, och i betraktande af de gynsamma terrängförhållanden, som förefinnas, kan man dock med säkerhet antaga, att den ifrågavarande 3½ mil långa banan skulle kunna byggas bredspårig för en kostnad ej öfverstigande 2 millioner kronor.

På grund af hvad jag sålunda andragit och med särskildt fäst afseende på den vikt, antydda banbyggnad eger, samt den skyndsamhet, företaget kräfver, vågar jag hoppas att Riksdagen, oberoende af alla andra jernvägskombinationer, tager denna fråga under särskild behandling; ty den förordar sig sjelf, och redan nu bör för den göras, hvad göras kan. Jag får slutligen alltså anhålla och föreslå,

att Riksdagen måtte besluta, att för byggandet af en bredspårig jernväg, utgående från Uddevalla, till någon närmast dertill vid hafsbandet liggande lämplig uthamn, måtte på sätt, och under vilkor, som Riksdagen närmare torde bestämma, anslå och ställa till Kongl. Maj:ts nådiga disposition nödiga medel, för att, så snart kostnadsförslag och fullständiga ritningar till ifrågavarande jernväg blifvit upprättade, såsom lån till belopp, som Kongl. Maj:t må ega bestämma, dock icke öfverstigande en och en half million kronor, tilldelas det bolag, som åtager sig att bygga och för framtiden underhålla och trafikera omnämnde jernväg.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles vördsamt.

Stockholm den 28 Januari 1881.

Carl J. Ödman.

Häruti instämma:

A. Andersson
i Intagan.

A. Rosenquist.

J. Andersson
i Knarreвик.