

## N:o 218.

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

Uti Kongl. Maj:ts proposition till Riksdagen, n:o 45, angående jernvägsanläggningar för statens räkning, har Kongl. Maj:t bland annat föreslagit Riksdagen att, under förbehåll att angifna villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark. m. m. iakttagas, besluta anläggning af en statsbana »från Göteborg öfver Stenungssund och Uddevalla till Strömstad, hvarför kostnaden beräknats till 14,776,000 kronor;» men då detta förslag, hvad nämnda banas riktning beträffar, dels afviker från det förra året i samma ämne framlagda förslaget deruti, att linien dragits öfver *Stenungssund* i stället för öfver *Ucklum*, dels lemnat oafgjordt, huruvida liniens sträckning genom Herrestads socken komme att erhålla sådant läge, att anslutningen vid lämplig station inom socknen af en bibana längs Bokenäset till *Morlanda-Ellös* möjliggjordes, dels ock förbisett att tillräckligt iakttaga statens och fiskerinäringens intressen med hänsyn till outhärliga bibanors framtida avvägbringande, samt då detta förhållande måste anses vara i högsta grad ofördelaktigt för fiskerinäringen och åtminstone största delen af den valkrets, jag representerar; så anser jag mig nu, liksom förra året, böra genom en särskild motion söka att utverka bättre villkor för såväl nämnda näring och ort som det allmänna.

Då fortsatt utveckling af statens jernvägsnät och byggandet af en kostsam stambana ifrågasattes, får ej förbises, vare sig att en sådan bana bygges för århundraden och ej blott för tillfället, eller att banan bör

gifvas ett sådant läge, att det bäst motsvarar både ortens och rikets behof samt erbjuder bästa tillfälle till framtida utveckling genom anslutning af bibanor. Nutidens *enskilda* intressen hafva nemligen icke rätt att fordra, det statens *allmänna*, äfven framtida förhållanden afseende intressen skola vika för några som helst pockande anspråk från de förra intressenas målsmän.

*Fiskerinäringens* främjande kräfver tydligen »möjlignast gena jernvägsförbindelser mellan hufvudorterna i skärgården för sjelfva fiskfångsten och det inre landets jernvägsnät» och sålunda äfven, att längdbanan gifves en sådan rigtning att bibanor kunna erhållas, som genaste vägen förbinda de för ändamålet lämpligaste hamnarne i skärgården med jernvägsstationer, industrisamhällen och städer i det inre landet.

Rikets allmänna fördel och industriens särskilda kraf sammanfalla i detta hänseende på det tydligaste med fiskerinäringens och skärgårdsbefolkningens.

Att gifva en bohuslänsk längdbana en sådan rigtning, att genaste fortsättning af Uddevalla—Venersborg—Herriunga-jernväg ut mot hafvet och en ny utfartsväg från Trollhättan öfver Ström till hamn vid ungefär midten af den långa kuststräckan mellan Göteborg och Uddevalla omöjliggjordes eller i högsta grad försvårades, strider sålunda icke blott mot ortens i fråga, fiskerinäringens och industriens intressen, utan äfven mot rikets allmänna fördel, och bör derfor icke en gång ifrågasättas, än mindre utföras i verkligheten.

Att skapa ett jernvägsväsende i en med lifliga sjökommunikationer försedd ort, som går ut på att, i strid mot bättre vetande, söka att i främsta rummet bringa till stånd sådana jernvägskommunikationer i skärgården, som skola täfla med de långt *billigare* sjökommunikationerna eller afse att monopolisera förmånen af jernvägsförbindelse hos städerna och köpingen Lysekil, kan ej vara rätt och skulle för skärgården blifva i högsta grad förderfbringande. »Kommer nemligen jernvägsförbindelse icke hufvudorterna för sjelfva fiskfångsten till del, utan i stället göres till *monopol* för de med privilegier och storartad bränvinsförsäljning försedda samhällena vid kusten, då råkar den för hafs fisket mest betydande delen af skärgården helt visst i ett det *allra sämsta läge*, som gerna låter tänka sig, enär den varder utsatt för en *förkrossande konkurrens* vid täflan om den på fisket grundade affären och *beröfvas alla utsigter att ernå sådant välstånd, som utgör en förutsättning för en högt stående hafs fiskebedrift*».

De skäl, som i statsrådsprotokollet anförts för rigtningen öfver Stenungssund i stället för den förra året föreslagna rigtningen öfver Ucklum, äro ytterst svaga och utgöras af alls icke eller blott otillräckligt motiverade förord från länets landsting, Konungens befallningshafvande i Göteborg och kongl. jernvägsstyrelsen. Länets landsting har nemligen icke grundat sitt beslut i frågan på någon allvarlig utredning af den samma, enär det i de utskott, som ären 1896 och 1897 handlade frågan, icke insatte någon ledamot, som kunde bevaka vare sig Ucklumsliniens eller hafsfiskenäringens intressen, och frågan sålunda afgjordes såsom ren partisak genom sjelfva utskottsvalet samt derefter, i följd af rådande missförhållanden inom tinget, icke ens kunde inom detta göras till föremål för minsta öfverläggning, än mindre genom sådan tillbörligt utredas. Konungens befallningshafvandes och kongl. jernvägsstyrelsens utlåtanden åter äro grundade på ett värdelöst yttrande från en kronofogde i ett annat fögderi, än det linien skall genomlöpa, och på missuppfattning af värdet och tillförlitligheten af uppgifterna i en ansökan från de för Stenungslinien intresserade samt på obekantskap om förhållandena i orten, såsom redan af mig framhållits i den skrift, jag den 27 sistlidne januari ingaf till Kongl. Maj:t (Bil. K). Att de af Bohus läns riksdagsmän, som slutit sig till Kongl. Maj:ts befallningshafvandes förslag, gjort det icke af hänsyn till den ena eller andra liniens större eller mindre förmånlighet, utan af hänsyn till önskligheten af en bohuslänsk längdbana, oafsedt hvilken rigtning den än finge, framgår redan deraf, att samme riksdagsmän förra året enhälligt och utan minsta invändning voro med om det andra alternativet. Blotta personliga tycken böra för öfrigt icke gifvas företräde framför verkliga bevis och saklig utredning.

Linien öster om sjön Hällungen erbjuder tydligen möjligheten af bibanorna Källsnäs—Jörlanda och Ucklum—Ström—Trollhättan samt dermed, jemte de ofvan antydda allmänna förmånerna, äfven nya afsättningsorter för större delen af Inland och Tjörn uti de i stark tillväxt stadda industriorterna Ström—Lilla Edet och Trollhättan samt underlättad tillförsel af skogsprodukter m. m., under det att linien vester om Hällungen icke erbjuder sådan fördel. Östra linien kan vidare uppenbarligen få stor betydelse för industrien och fiskerinäringen samt åtminstone alla de län, Bergslagens jernvägar genomlöpa, under det att den vestra linien kommer att fullständigt sakna sådan betydelse. Östra linien erbjuder ock genom

den rika grustillgången vid södra änden af sjön Hällungen afsevärda förmaner vid banans både byggande och framtida underhåll.

Den bibana från Stenungssund till *Kolhättan*, som vestra liniens anhängare förespeglat, kan svårigen komma till stånd; ty Inlandsboarne bekosta den ej, emedan de hvarken behöfva eller få gagn af densamma, och Orustboarne ej heller, enär den icke erbjuder fördelar motsvarande kostnaderna för anläggningen.

Fortsättningen af nyssnämnda bibana från Kolhättan öfver Svansund och Orust till Ellös är än *orimligare*; ty då en slik bibana icke genaste vägen, utan blott på *möjlighet* *längsta* omväg skulle leda till de inre delarne af riket samt i verkligheten blott afser att föra till platser vid kusten, till hvilka man redan har lika gena eller genare och *mycket billigare* samt blott föga om ens något mer tidsödande ångbåtskommunikationer; så stödjdes den ju hvarken af något ändpunktsintresse, upplandsintresse eller annat ortsintresse eller kan påräkna den nödiga trafiken, och är sålunda alldeles *omöjlig* att åstadkomma såsom både enskildt företag och statsbana. För särskildt fiskerinäringen blefve den naturligen *värdelös*, och kan man sålunda lika gerna bjuda skärgårdsboarne på en jernväg till månen, som på den nämnda jernvägen öfver Svansund.

För Orusts och Tjörns skärgård gäller för öfrigt såsom allmän grundsats för samfärdsväsendets utveckling de ofta framhållna orden: »*möjlighet* *gena* *jernvägsförbindelser mellan skärgården och det inre landet samt möjlighet* *goda* *ångbåtskommunikationer med särskildt Göteborg.*»

Pratet om att Stenungssunds hamn, »med enstaka undantag vore isfri året om och tilläte ända till 30 fot djupgående fartyg ingå så nära land, att lastning och lossning kunde ske omedelbart från kaj samt att det för en blifvande längdbana utan tvifvel vore synnerligen fördelaktigt att anknytas till en sådan plats, hvaröfver såväl in- och utförsel i betydande grad kunde påräknas,» o. s. v. är en den mest uppenbara *humbug*, som gerna låter tänka sig; ty den omständigheten, att under isvintrar isen i Stenungssunds hamn är mindre säker eller sundet till någon del öppet, är snarare att hålla för en olägenhet, då isen ligger fast milslånga sträckor utanför, och hvar en som känner förhållandena å platsen vet mer än väl, att, om ett hamnspår der drages från den föreslagna jernvägsstationen, så träffar det en mycket långgrund strand, och att in- och utförsel omöjligen kan komma att ega rum vid en plats, som saknar uppland och icke heller duger till uthamn för redan befintliga städer.

För Orust blifva Svenshögen, Ljungskile och Herrestad (samt om bibanan från sistnämnda station till Ellös kommer till stånd, äfven Berg) de närmaste stationerna å fastlandet, och torde man å Inland (med hänsyn äfven till kongl. brefvet den 24 oktober 1689 rörande de så kallade Ljungskogsvägrödningsmedlens utgörande) vara skyldig anlägga för Orust tjenlig väg till den blifvande stationen vid Svenshögen. För Tjörn åter är Jörlanda närmaste stationen å längdbanan, och blifver hamnspåret från Jörlanda till Källsnäs jemte uppmuddring af båthamnen der icke så mycket dyrare än hamnspåret från stationen vid Stenungssund till båthamnen der jemte uppmuddring af denna senare, att derigenom ens uppväges hälften af den kostnad, hvarmed vestra liniens anläggning komme att öfverstiga den östra liniens.

Hamnspåret från Jörlanda till Källsnäs mäter nemligen 3,200 meter i längd och är jemte uppmuddring af segelränna till lastkajen m. m. år 1888 beräknadt att kosta 135,600 kronor i anläggning, då stål-skenor af 27,27 kilograms vikt för meter användas.

Den ansökan, som bragts till stånd till förmån för Stenungssundslinien, erbjuder icke blott *få* underskrifter från Orust och Tjörn i förhållande till dessa öars folkmängd af öfver 31,500 invånare, utan har dessutom *avägar* bragts genom så vilseledande uppgifter äfven i den lokala tidningspressen och genom så starka påtryckningar, att den redan derigenom visat sig sakna verkligt värde; och styrker den af motpetitionärerna och mig lemnade utredningen än mer detta påstående. (Bil. II. Af).

Såsom från så väl Orust och Tjörn som Inland upprepade gånger framhållits, har den vestra linien i allt för hufvudsaklig mån framskjutits *såsom »skengrund för Orusts och Tjörns orättvisa beskattning till förmån för längdbanan i samband med uteslutandet af den för Orusts och Tjörns skärgård och fiskerinäring så oumbärliga utfartsbanan från Herrestad till Ellös*, och redan detta förhållande talar tillräckligt emot Stenungssundslinien.

Alla äldre undersökningar och den grundliga utredning, som verkställdes af den 1885—1889 arbetande landstingskomitén för behandling af bohuslänska jernvägsfrågan, hafva ledt till förord för den östra linien, och afslog länets landsting fördenskull äfven 1887 väckt förslag om detaljerad undersökning af den vestra linien, hvilken linie först 1896 kommit fram såsom partibelöning från det inom nämnda landsting då herrskande partiet.

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 oförmälda linien från station å längdbanan vid Herrestad till Morlanda-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 öarnas många förträffliga hamnar, på samma gång den af de för Orust framkastade förslagen ensam motsvarar fiskerinäringens kraf, hvilket senare deremot *icke* är fallet med de ifrågasatta bibanorna från vare sig Svenshögen eller Stenungssund till Ellös, af hvilka för öfrigt den förra kräfver så hög anläggningskostnad, att dess utförande måste ligga allt för aflägsse i tiden, och den senare derutöfver, såsom ofvan påvisats, är rent af ekonomiskt *orimlig* samt sålunda ej heller någonsin kan väntas utförd i verkligheten. Sedan nämnda utfartsbana från Herrestad längs Bokenäset till Ellös väl skapat en lifskraftig och välmående ändpunkt vid sjön, torde längre fram i tiden en sammanbindningsbana Ellös—Vräland—Gydnäs (Djurnäs)—Svenshögen blifva möjlig och kanske äfven en grenlinie ned åt Tjörn; men hela denna utveckling motverkas på det intensivaste af Stenungssundsliniens målsmän.

I fråga om längdbanans sträckning mellan Göteborg och Jörlanda torde *Ytterbylinien* böra föredragas på grund af de i min till Kongl. Maj:t den 27 sistlidne januari ingifna skrift anförda skälen (Bil. K).

Beträffande *kostnaderna* för de här förordade ändringsförslagen kan anmärkas, att, äfven om staten skulle nödgas bekosta anläggningen af hamnspåret från Jörlanda till Källsnäs, så komme denna utgift dock svårligen att medtaga mer än *hälften* af det belopp, som besparas genom att den östra linien utföres i stället för den vestra; och hvad utvikningen af linien vid Herrestad vidkommer, så blifver visserligen densamma derigenom något längre, men då den kommer att gå fram öfver jemnare mark med jemförelsevis gynsamma terrängförhållanden, blifver nog icke den af utvikningen förorsakade ökningen i kostnaden synnerligt stor. Betydande besparing bör för öfrigt kunna åstadkommas vid utförandet af bibanan till Strömstad, hvilken föreslagits skola utföras med långt högre kostnad, än rimligt är med hänsyn till banans blifvande trafik.

Göteborgs och Bohus läns landstings i sina ofvan åberopade beslut åren 1896 och 1897 ådagalagda *uppenbara orättvisa och afvoghet* mot Orust och Tjörns befolkning och betydande fiskerinäring bör ej uppmuntras, utan

snarare tillbakahållas och rättas af Riksdagen, till hvars uppgifter det ju äfven hörer att i alla sina åtgöranden främja *rättvisa* och se till, att den ekonomiskt eller politiskt starkare icke undertrycker den svagare, eller att en majoritet inom en korporation genom tydliga orättvisor oskäligt skadar och förtrycker en minoritet. Landstingets bemälda beslut innebär nemligen alldeles obestridligt en den fattigarens skattläggning under den rikare, ett skärgårdsbefolkningens betungande till förmån för de med monopoliserad brännvinsförsäljning försedda samhällena och ett det befintliga »*vampyrsystemets*» uppdrifvande till sin högsta höjd.

Vid besluts fattande om byggande af en så kostsam statsbana som den ifrågavarande ligger slutligen synnerlig vikt uppå, att ändamålet med densamma icke förfelas, och det önskade resultatet uteblifver i följd deraf att de för skärgården och fiskerinäringen behöfliga linierna icke komma till stånd; och med hänsyn dertill torde en sådan *ändring i de angifna villkoren*, hvarigenom för staten möjligast underlättas att, om nödigt, själf förverkliga sina önskningsar i afseende på utvecklingen af Bohusläns jernvägsväsende, utan allt tvifvel vara nödvändig. 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.

På grund af hvad sålunda i största korthet anförts får jag, under hänvisande till de åtföljande bilagorna, härmed hemställa:

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

1:o att af Göteborgs och Bohus läns landsting skall, så väl för den nämnda banan Göteborg—Strömstad som för de bibanor inom landstingsområdet 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 grustägar 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 hürflyta 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—Strömstad drages öfver och erhåller för anslutning af bibanor tjenliga stationer vid Ytterby, Ucklum, Herrestad och Tanum.

Om remiss till statsutskottet anhålles.

Stockholm den 24 februari 1898.

*Axel Vilh. Ljungman.*



*Bilaga A till motionen n:o 218.*

*Till Konungen.*

Hvilken ofantlig betydelse samfärdseln utöfvar på en trakts hela såväl ekonomiska som andliga utveckling, torde vara lika så allmänt erkänt som det är visst, att jernvägarne intaga främsta rummet bland nutidens samfärdsanstalter i afseende på förmågan att kraftigt främja denna utveckling. Bohuslän utgör i detta hänseende intet undantag, hvarför behovet af en förbättrad, fullt tidsenlig samfärdsel och särskildt af jernvägsförbindelser äfven der starkt framträder, och detta i synnerhet i fråga om länets vidsträckta skärgård med dess sjöfart och betydande hafsfiske. Bohuslän är nemligen långt sämre utrustadt med allmänna samfärdsanstalter än andra landskap med motsvarande folkmängd och ekonomisk betydenhet såväl inom riket som väl ock inom hela Europa, och följden häraf har blifvit, att Bohuslän i allt för många hänseenden intager en vida lägre ståndpunkt, än under andra förhållanden skulle vara fallet (Bil. sid. 22—23, 73—74, 78—80, 125—127).

Bohuslän är emellertid till följd af inom länet rådande egendomliga förhållanden oförmöget att sjelft skaffa sig ens det i föreliggande hänseende allra nödigaste. Intrössena i de gemenligen äfven af naturen skilda och tillsammans blott en smal kustremsa af rätt stor längd utgörande delarne af länet äro nemligen för stridiga och svärförenliga, jorden för mycket styckad och skärgården för fattig och spridd samt anspråken till följd af länets långsmala form och splittrade beskaffenhet allt för stora, för att det skulle vara möjligt att under den närmare framtiden kunna bringa

till stånd så betydande ansträngningar och uppoffringar, som äro oundgängliga för åstadkommandet af de för nämnda landsdelar behöfliga jernvägarne; och än mindre lär det lyckas att förena samtliga eller åtminstone flertalet af dessa delar om uppoffringar för hvad som hufvudsakligen skulle gagna blott ett mindretal af dem. Skulle emellertid staten åt Bohuslän liksom åt så många andra af sina provinser bekosta utförandet af de viktigaste hufvudlinierna, och derigenom en nu saknad samverkan mellan de skilda intressena inom länet åstadkommas, så lider det heller intet tvifvel, att ju icke äfven Bohuslän är villigt att anstränga sig så långt krafterna räcka för att vidare utveckla de jernvägsförbindelser, staten sålunda gifvit det.

Det är fördenskull äfven nödigt, att staten öfvertager utförandet af åtminstone de nämnda jernvägslinierna, om icke Bohusläns utveckling till ett högre välstånd skall hämmas eller rent af uteblifva, och detta dess hellre, som de nu rådande konjunkturerna synbarligen äro att hålla för mer än vanligt fördelaktiga för staten att återupptaga byggandet af nya jernvägar i västra Sverige, och en fullt berättigad strömning inom allmänna meningen till förmån för ett fullständigare statsbanesystem dessutom mer och mer söker göra sig gällande här uti vårt land såväl som uti andra kulturländer. Staten kan och bör äfven i fråga om uppoffringar för jernvägsanläggningar taga i betraktande flera förhållanden, som den enskilda företagsamheten alls icke eller vida mindre fäster sig vid, nemligen fastighetsvärdenas stigande och näringslivets förkofran samt de till följd deraf ökade skatteinkomsterna från jernvägsliniernas områden och ändpunkter, förenandet medelst en liffigare samfärdsel af eljest afskilda landsdelar med landets hufvuddel, strategiska förmåner o. s. v. Särskildt af behovet påkalladt är ett sådant statens ingripande för en landsdels förseende med jernvägsförbindelser, då det, såsom i Bohuslän är fallet, är oundgängligt för att upphjelpa en i betryck befintlig skärgård genom att bringa dess näringslif och särskildt dess lofvande hafsfiskebedrift derhän, att de blifva af verkligt stor betydelse för riket. Utlandets erfarenhet lemna nemligen mer än tillräckliga bevis på hur ofantligt stort inflytande tillräckliga jernvägsförbindelser utöfva på fiskerinäringen, hur oundgängliga sådana äro för en tillfredsställande utveckling af samma näring och huru en dylik utveckling med hänsyn till ett så vidsträckt och jemförelsevis glest befolkadt land som Sverige kräfver, att de fiskafsättningen hufvud-

sakligen ombesörjande banorna äro normalspåriga och tillhöra eller åtminstone trafikeras af staten (Bil. sid. 25—29, 81—83).

Statens uppoffringar för ett landskaps förseende med jernvägsförbindelser måste emellertid för ernåendet af full ändamålsenlighet och bästa resultat med minsta utgift samt till förekommande af sådana misstag, hvilka till följd af jernvägsanläggningars synnerliga kostsamhet och deraf härrörande ekonomiska hinder för deras ändrande med största sorgfällighet böra undvikas, föregås af en den noggrannaste utredning, som ådagalägger, hvad som är nödigast och gagneligast ur både landskapets och rikets synpunkt samt med afseende på såväl tillfredsställandet af den närvarande tidens kraf som en framdeles tvifvels utan behöflig vidare utveckling.

Länets hushållningssällskap har ock redan för närmare två årtionden sedan börjat bevilja anslag för undersökning af de för nödigast hållna jernvägslinierna, men sedan denna undersökning icke ledt till vidare resultat samt efter det behovet af en den största planmessighet och klokaste begränsning till blott det oundgängliga allt mer gjorde sig gällande, hafva såväl landstinget som hushållningssällskapet anslagit medel för icke blott samma undersöknings fullständiga afslutande, utan äfven hela den bohuslänska jernvägsfrågans möjligast noggranna utredning och uppgörandet i samband dermed af en *plan* för landstingets verksamhet att befordra anläggningen af för Bohusläns utveckling oundgängliga jernvägar (Bil. sid. 8—9, 13—14, 18—19, 33—34).

Vid valet af linier för Bohus läns tillgodoseende med de för dess utveckling oundgängliga jernvägarne var vid denna plans uppgörande tydligen att taga i betraktande *dels* de enskilda fögderiernas och hufvudnäringarnas olika behof, dervid naturligen det större behovet medförde företräde åt dess anspråk framför det mindres, *dels* nödvändigheten af största planmessighet och möjligast kloka beräkning med hänsyn till läge, längd och anläggningskostnad, på det att med minsta uppoffring måtte ernås mesta gagn för såväl största möjliga del af länet som dettas hufvudnäringar, på samma gång som bästa utsigt till nöjaktig afkastning erhöles. Vid valet åter af ändpunkter vid sjön för de särskildt för skärgården med dess näringslif behöfliga utfartsbanorna har derför afseende fästats vid *dels* den till platsen i fråga ledande liniens möjligast största förmånlighet med hänsyn till minsta längd och anläggningskostnad i förhållande till förmågan att medföra kraftigaste gagn för de viktigaste näringarne och tillgodose största och mest i behof af förbättrad samfärdsel varande

del af länet, samt bästa utsigterna att lemna nödig afkastning, och *dels* platsens lämplighet för ombesörjandet af den utaf linien framkallade affärsrörelsen, *men* deremot alls icke vid befintligheten derstädes af några hundratal invånare mer eller mindre eller af vissa privilegier m. m. dylikt, enär synbarligen ingen ort inom länet med undantag allena af Göteborg eger sådan betydenhet, att densamma genom sin egen folkmängds storlek kan gifva upphof åt en nämnvärd trafik för tillförseln af förbrukningsartiklar för samma folkmängds behof. Ingen ort inom länet kräfver nemligen för sådant ändamål eller kan gifva en nog stor dylik trafik åt en jernväg. Det allmännas intresse har för den skull äfven måst sättas i främsta rummet och de enskilda små lokalintressena tillgodoses endast i den mån de stodo i öfverensstämmelse med det allmänna intressets kraf. Ett motsatt förfarande skulle deremot kunna medföra ganska allvarlig *skada* för länet genom de stora hinder, det skulle lagt i vägen för en det allmänna bästa med hänsyn till samfärdseln inom länet afseende utveckling, om ett blott lokalintresse sålunda fått göra sig gällande. Det måste ock anses vara för länet långt förmånligare att ännu någon tid få umbära till och med hvad som i afseende på jernvägsförbindelser är mest behöfligt, än att inom en närmare tidpunkt erhålla en eller annan lokalbana utförd, som utan nämnvärdt gagn för länet blott skulle medföra dylika hinder för åstadkommandet af det i verkligheten eftersträfvansvärda.

Resultaten af den med anförda syfte verkställda utredningen har emellertid endast bekräftat den redan förut allmänna uppfattningen om önskligheten för Bohuslän att erhålla en längs genom länet gående s. k. *längdbana* såsom en direkt fortsättning af halländska kustbanan samt tvenne utfartsbanor från denna längdbana, den ena med ändpunkt vid *Morlanda-Ellös* å Orust och den andra vid *Grebbestad-Krossekärr* i Tanums härad (Bil., sid. 72), på samma gång som det än ytterligare lagt i dagen både den otillfredsställande beskaffenheten med hänsyn till Bohusläns behof af förbättrad samfärdsel och de ringa ekonomiska utsigterna för de ifrågasatta s. k. tvärbanaorna från Dalslands-banan eller Bergslagens jernvägar till Strömstad, Lysekil eller annan bohuslänsk hamn, hvarför landstinget också upprepade gånger utan votering afslagit väckta förslag om understöd i vare sig den ena eller andra formen åt dessa banor (Bil., sid. 19, 34—35, 37, 40—42, 44—69, 75, 84).

Då de nämnda för önskvärda nog allmänt ansedda bohuslänska jernvägslinierna emellertid tillsammans ega en längd af öfver tjugu mil,

och deras åstadkommande sålunda är förenadt med en i förhållande till särskildt Bohusläns ekonomiska krafter allt för stor kostnad och för öfrigt väl icke heller kan vinnas på en gång, utan måste successive eftersträvas och ernås; så blef tydligen äfven nödigt att utreda, hvilka delar af nämnda linier, som mest vore af behovet påkallade och erbjöde största utsigterna i ena som andra fallet. Härvid var alltså att taga i öfvervägande icke blott de skilda länshufvuddelarnes olika behof af jernvägsförbindelser på grund af dels redan erhållna sådana, dels närheten till befintliga jernvägsstationer utom länet eller till Göteborg, såsom den vigtigaste afsättningsorten, och dels tillgången å tillräckliga ångbåtskommunikationer, utan äfven de skilda hufvudnäringarnas olika behof och anspråk; och visade sig vid närmare granskning af förhållandena ur de anförda synpunkterna, att Göteborgs fögderi med dess fyra härad redan egde alla billiga anspråk på det för afsättningen af dess produkter nödiga uppfylla, under det att deremot den öfriga delen af länet eller det egentliga Bohuslän med dess sexton härad vore mindre lyckligt lottadt. Af de rent bohuslänska fyra fögderierna åter är emellertid det sydligaste synbarligen icke i så hög grad i behof af jernvägsförbindelser som de aflägsnare från Göteborg belägna tre nordliga fögderierna, för hvilka senare detta behof dessutom på grund af deras mångfaldigt större betydelse för hafs fisket och sjöfarten mycket starkt framträder äfven med hänsyn till skärgårdsnäringarna, hvilket deremot näppeligen kan sägas vara fallet i fråga om det sydligaste bohuslänska fögderiet eller Inland.

Det allra nödigaste för de nämnda tre nordliga fögderierna med hänsyn till såväl landtmannanäringarna som hafs fisket och sjöfarten är emellertid tydligen de anförda båda utfartsbanorna till *Morlanda-Ellös* och *Grobbestad-Krossekärr*, jemte den del af den s. k *längdbanan*, som sammanbinder dessa utfartsbanor med hvarandra och med den i Uddevalla ändande Uddevalla—Venersborg—Herrljunga-jernväg (Bil., sid. 80—81, 83—84, 85—86, 88—91). Afsättningen på Göteborg af förbrukningsartiklar visar sig nemligen för de två nordligaste och mest i behof af förbättrad samfärdsl för sådan afsättning varande fögderierna kräfva alldeles samma linier som hafs fiskedriften och sjöfarten samt trafiken med det inre landet; ty samfärdseln från norra och mellersta delen af länet med såväl det inre landet som Göteborg kan synbarligen lättast och med minsta kostnad åstadkommas genom nyss anförda linier i förening med linien *Uddevalla—Örnered*

medelst Bergslagernas jernvägar och medelst linien från Öxnered öfver Håkantorp till Herrljunga.

Landstinget har fördenskuil efter föregången grundlig utredning genom en af landstinget för ändamålet tillförordnad komité bestämt sig för att ansluta sig till samma uppfattning, som redan 1881 gjorde sig gällande inom hushållningssällskapet och som under åren 1882 och 1883 inom Riksdagen och 1884 hos Eders Kongl. Maj:t framstälts af Bohusläns riksdagsmän i Andra Kammaren, eller att en jernvägslinie från Uddevalla öfver Torp (Herrestad), Bokenäs och Munkeby till Morlanda-Ellös med en grenlinie från Torp (Herrestad) öfver Saltkällan, Foss, Skogen och Rabbalshede till Grebbestad-Krossekärr, såsom *»egande den största betydelsen särskildt för hafs-fiskebedriftens och skärgårdens utveckling»*, just utgjorde hvad som för länet i fråga om jernvägar vore mest af behovet påkalladt att erhålla genom statens försorg utfördt i förening med Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs inlösande till statsverket och utläggning till normal spårvidd. Sistnämnda jernvägs öfvertagande af statsverket är nemligen outhärligt för ett nöjaktigt ordnande af samfärdseln från den norra och mellersta bohuslänska skärgården till det inre landet medelst Bergslagernas jernvägar och Vestra stambanan, hvilken samfärdsel nu är hindrad af den olika spårvidden å banorna med deraf följande omlastningar, som ju nödgä större delen af denna samfärdsel att till ej ringa men särskildt för bohuslänska skärgården sjöledes söka den allt för långa vägen öfver Göteborg. Afven ur bohuslänska hafs-fiskebedriftens synpunkt måste man på ofvan åberopade skäl hålla nödigt att inlösa till statsverket en jernväg, hvilken liksom Uddevalla—Venersborg—Herrljunga-banan genaste vägen förmedlar trafiken från norra och mellersta bohuslänska skärgården till Vestra stambanan samt Bergslagernas jernvägar; ty med mindre så sker kunna från nämnda delar af samma skärgård till det inre landet öfver Uddevalla ledande jernvägslinier icke såsom sig bör motsvara sin bestämmeise (Bil., sid. 58—60, 66—67, 82—84, 85—86).

På grund såväl af hvad ofvan blifvit anfördt som af den utförliga utredning, hvilken lemnats uti det härtill såsom *bilaga* fogade tryckta betänkandet från den af landstinget utsedda jernvägskomitén, får landstinget alltså i djupaste underdånighet hemställa,

det tücktes Eders Kongl. Maj:t i nåder vidtaga  
nödiga åtgärder för anläggandet såsom normalspåriga

statsbanor af de på Göteborgs och Bohus läns hushållningssällskaps och landstings bekostnad undersökta samt särskildt för bohuslänska hafs-fiskebedriftens och skärgårdens utveckling den största betydelsen egande linierna Uddevalla—Torp (Herrestad) —Berg—Bokenäs —Munkeby—Morlanda-Ellös och Torp (Herrestad)—Saltkällan—Foss—Skogen—Rabbalshede—Trättelanda —Orrekläpp—Norra Litsleby—Grebbe stad-Krossekärr i förening med Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs inlösen till statsverket och dermed följande utläggning till normal spårvidd.

Underdånigast

På Landstingets vägnar:

A. Rosenqvist.

Ludv. Essén

Göteborg den 29 oktober 1886.

Såsom bilaga följde:

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

*Bilaga B till motionen n:o 218.**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 bohuslänska hafsfiskebedriftens och skärgårdens utveckling den största betydelsen egande linierna» Uddevalla—Torp (Herrestad)—Ellös och Torp (Herrestad)—Saltkällan—Litsleby—Grebbeastad—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 därför utan allt tvifvel vara af stor betydelse för såväl akticegarne som för den allmänna rörelsen;



för aktieegarne, därför att jernvägen i dess nuvarande skick hittills icke lemnat någon vinst i form af utdelning och näppeligen i blifvande tid lär 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 fraktkostnaderna 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 följd af *Ellös-hamnens* 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 *Grebbe-stad—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 fiskenäringens 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 Krossekärrens 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 tillhopa 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 förmänligare 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 därför.

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 vidsträckt mån därför tagas i anspråk.

Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande, som ansett sig böra på anmärkta förhållandena hänleda Eders Kongl. Maj:t nädiga 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 nädigt bifall föranleda.

Göteborg i landskansliet den 19 november 1886.

Underdånigst

G. Snoilsky.

Henr. Westin.

*Bilaga C till motionen n:o 218.*

*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 (Herrestad)—Ellös och Torp (Herrestad)—Saltskällan—Grebbeastad—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 tückts 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 pro-

vinserna Bohuslän 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 liket 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 bohuslänska 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 Bohuslän 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—Herrljunga-banan, 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 obestriddligen 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, fränsedt motsägelserna i detsamma, om det blefve realiseradt, hvad Bohuslän vidkommer ett de befintliga förhållandenas *synnerliga förvärrande*, enär detta läns utsigter att erhålla de för dess ekonomiska utveckling oombärliga jernvägarne, så sorgligt små de än äro, dock derigenom skulle komma i ett ofantligt mycket *sämré* läge än det nuvarande, och enär nya hinder mot Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs framtida inlösande till staten tvifvels utan tillkomme, i fall omändringen af spårvidden verkställdes 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. Da nu är tydligt, dels att tre års räntefrihet a 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 da Riksdagen väl icke gerna bör utan alldeles ovanligt talande skäl bevilja ett sådant bolag en förmån, som den icke genuast 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 egare.

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 stamlinje 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 distriktschefen major Atterbom beräknad till 1,565,000 kronor, från hvilket belopp emellertid bör dragas värdet för äfven enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning användbara stål-skenor 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 frändragits, och eftersom nya stål-skenor 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 öffiga 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 jernvägsbyggnadsstyrelses verksamhet till blott norr-

ländska stambanau, så är det väl knappast att betvifla, att ju icke arbetet kan åstadkommas för det af major Atterbom beräknade beloppet, utan att derför 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 inlösandet till staten.

Jemte de talrika skäl af mer allmän betydelse, utaf hvilka så många anförts dels uti min motion vid riksdagen år 1885, angående skrifvelse till Kongl. Maj:t om utredning rörande erforderliga åtgärder för vinnande af ett hela riket omfattande statsbanesystem, dels ock 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 inlösandet 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 jernvägarnes 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 trafikrande 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;

att banan, såsom belägen i en 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 spanmålshandlarna 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 konjunktioner 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 anknytning 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 måter nämligen 162 km., men sträckningen Öxnered—Häkan-torp—Herrljunga blott 68 km. — eller samma möjlighet af en blifvande normalspårig linie från Häkan-torp 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 inlösande 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 jernvägsanläggningar i särskildt den vester om Venern belägna bandelens omnejd kan det finnas orsak att motsätta sig inlösandet till staten, hvilket deremot ytterligare motiveras ur bällighetshänsyn, 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 konkurensen från vestra stambanan, att dess egare icke förma 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. Lägges härtill vidare jernvägsbolagets skuld till staten, hvilken vid 1887 års slut utgjorde 2,406,979 kronor 10 öre, men vid tiden för inlösandet bör hafva ytterligare minskats, samt 50 procent af de nuvarande aktieegarnes verkliga 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—Torpshammar t. ex. 105,071 kronor för km.). Det är att märka, det jernvägsbolaget icke har någon annan verklig fordringsegare 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 hvarje-handa tariffolikheter 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 fortsättes 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 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 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 anläggningsskostnaden bör ökas för linien Uddevalla—Torp—Ellös med 208,000 kronor och för linien Torp—Saltskällan—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 nedanför 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 betydelse som de begärda jernvägslinierna och att det tycktes vara tids nog att beatta 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 astadkommandet i fråga om Morlanda—Ellös och Grebbestad—Krossekärr af en utredning utaf huruvida de lokala förhållandena i öfrigt kunna vara lämpliga för anläggning af för 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 oumbärliga 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 jernförelsevis vanlottadt i afseende på landkommunikationer, obestridligen är i behof af jernvägar och att, »då pro-

vinsens 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 oundgängliga 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 försäkt exempel föreligger från den 1 sistlidne juli, då koncessionen för Lysekil — Frändefors — Sikhalls jernväg förföll. En privatbana till bohuslänska 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 bohuslänska skärgården. Genom användning af differentaltariffer eller refaktier eller genom att neka fullständig samtrafik, hvilket de äro berättigade till, kunna de helt och hållet tillintetgöra en bohuslänsk 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 prome-

moria 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 bohuslänska sillfiskets främjande, dels länets hushållningssällskaps af anslag till undersökning af de ifrågavarande linierna beledsagade uttalanden, dels den i den lokala tidningspressen framhållna allmänna meningen inom provinsen och dels de bohuslänske 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 ifrågavarande. 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 ådagalägger 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 (Herrestad)—Morlanda—Ellös.*

Valet af denna linie har skett med hänsyn hufvudsakligast till dels ändpunkten i den för hafsfisket och sjöfarten mest betydande delen af skärgården, 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—Herljunga 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 ifrågasvarande 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 densamma 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 Rödssjöarne, 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 jernvägs trafik 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 förre platsen eger dock den obestriddliga 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 badiurättning, 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, inseglingss fyr, telefon- och postförbindelser o. s. v., hvadan platsen obestriddligen 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 danad 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 tvifvel 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 (Herrestad)—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 hamnarna såsom ändpunkt och dels det största trafikområdet och de bästa trafikutsigterna i förhållande till liniens längd, på sätt i ofta återopade betänkande 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. väg- 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 därför», hvarjemte den förra myndigheten sökt framhålla de fördelar, som skulle vinnas, om den från Torp å 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 nöden för att en plats skall vara lämplig till ändpunkt för en jernväg med ett visst ekonomiskt syfte, dels att Strömstad, i afseende på »befintliga ordnade förhållanden» för den ifrågavarande trafikens ombesörjande m. m. och möjligheten af att åstadkomma det med hänsyn dertill nödiga, långt ifrån är lyckligare lottadt än t. ex. Grebbe stad—Krossekärr, och dels att den ifrågavarande jernvägsliniens ändpunkt

skulle blifva icke blott Krossekärr, utan Grebbestad och Krossekärr i för-  
ening, 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 återopade orden. Då fråga var å bane att draga Bergslagernas  
jernvägar till bohuslänska kusten, blefvo Grebbestads och Krossekärns  
hamnar föremål för en noggrann undersökning och jemte de invid dem  
utmed sjön liggande platserna befunna mycket tjenliga såsom ändpunkt  
till och med för denna Sveriges största enskilda jernväg samt såsom långt  
att föredraga framför Strömstad.

Får den ifrågavarande linien emellertid sluta vid Grebbestad,  
minskas densammas längd med 1,91 km. och anläggningskostnaden med  
76,000 kr., hvarjemte ett eljest snart nog nödigt sidospår ned till Grebbe-  
stads hamn af 2,2 km:s längd och beräknadt att kosta 65,000 kr. inbe-  
sparas. Väljes åter 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 tvifvels-  
utan oundärlig 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 det centralt i för-  
hållande 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 jern-  
väg söder ifrån länet till Strömstad skall förfela sin bestämmeelse med hän-  
syn 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 för-  
hållandet. 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 Holkedalskilen.

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 ännu enskilde 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 oumbärliga 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 synpunkten verkligen behöfliga linierna, som blifva utförda, utan snarare att utaf den monopoliserade bränvinshandeln 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 erhöile en eller annan på dess inkomster tärande jernväg 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 ifråga-

sätta linierna finnes deri, att det, såsom äfven i ofta åberopade 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 bohulänska hafsfiskets och skärgårdens upphjelpande motsvara sin bestämmelse.

Skäl finnas slutligen för staten att öfvertaga de ifrågavarande liniernas anläggning dernti, att derigenom en vidsträckt skärgård med en lofvande fiskebedrift och en nu tyvärr 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 tillfülle sålunda gifves en emigrerande befolkning att, i stället för att lemna riket, slå sig ned och vinna god bergning i bohulänska 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 järnvägarne inom landet, kunna dessutom naturligen äfven åberopas 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 tillsammans 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. Utsträcket 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 linierna. I hvilketdera fallet som helst ställer sig sålunda kostnaden för km. för de ifrågavarande linierna alls icke hög i förhållande till hvad statens banor eljest kostat i anläggning för km.

Att de ifrågavarande linierna, om de komma till utförande såsom statsbanor i förening med Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs inlösen, äfven skola lemna staten tillräcklig afkastning, derför 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 följden 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 stjälpande, i stället för så småningom hjälpande, äfven måste se till att de upplånta kapitalen varda nedlagda i möjligast gifvande eller åtminstone icke i förlustbringande företag. Staten måste alltså söka att er- hålla 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 bidraga 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 förhjälpes 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 sagt 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 önsknningar till mötes, kan kraftigare, billigare och varaktigare främja en lofvande fiskebedrift och en vidsträckt skärgård, än på något annat sätt är möjligt (jemför 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 qvarstå såsom välsignelsebringande inrättningar, hvilka i högre grad än någon annan vare sig anstalt eller åt-

gård skulle bidraga 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 derför 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 önskningsur fiskerinäringens synpunkt i vikt och värde derigenom, att de sammanfalla med önskningarna ur landtbrukets synpunkt på en förbättrad utfartsväg till Bohusbugten.

Då emellertid undfäendet af dessa jernvägslinier 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 heller önska att behålla honom såsom ett magtmedel till förhindrandet af andra jernvägars uppkomst i deras bana angränsande nejder; så är det obestridligen af vikt för sakens bedömande att erhålla bestämd uppgift från Uddevalla—Venersborg—Herrljunga jernvägs aktiebolag öfver, till hvilket pris eller på hvilka villkor 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 tacktes Eders Kongl. Maj:t vidtagna nödiga åtgärder för det slutliga bifallandet af Göteborgs och

Bohus', Elfsborgs samt Skaraborgs läns landstings  
ifrågavarande ansökningar.

Tjörn den 28 september 1888.

Underdånigast:

*Axel Vilh. Ljungman,*

Ordförande i Göteborgs och Bohus läns landstings jernvägskomité.

---

*Bilaga D till motionen n:o 218.*

*Till herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet.*

Den allt större betydenhet, bohuslänska skärgården och hafsfiskerieringen under det senaste årtiondet tillvunnit sig, i förening med den synnerliga vigten för nämnda skärgård och näring af att den förra af dem må komma i omedelbar förbindelse med statens jernvägsnät genom dettas utsträckning till Bohus läns bästa uthamnar, föranleda oss, såsom riksdagsmän från Bohus län, att vördsammast fästa uppmärksamheten å i hvilken utomordentligt hög grad samma skärgård och näring är i behof af och i sin utveckling skulle främjas af en sådan statsbanenätets utsträckning.

För en tidsenlig utveckling af fiskfångstens afsättning och för fiskaresamhällenas förkofran till den ekonomiska sjelfständighet och kraft, som utgöra förutsättningen för en högt stående och blomstrande hafsfiske-



bedrift, äro nemligen, enligt utlandets mest lärorika erfarenhet, jernvägsförbindelser af tillfredsställande beskaflenhet säkraste, ja, i de flesta fallen rent af enda medlet. Danmarks, Tysklands, Nederländernas, Storbritanniens och Norra Amerikas hafsfiskeförhållanden vittna mer än tillräckligt, både att så är fallet och huru hafsfiske kommit till stånd och städer helt hastigt vuxit upp, der en jernväg dragits ut till en såsom ändpunkt vid sjön lämplig hamn.

Med klar insigt härom har Göteborgs och Bohus läns landsting och hushållningssällskap anslagit medel till sakens omsorgsfulla utredning, hvar efter, sedan sådan egt rum, samma landsting i underdånig ansökan hos Kongl. Maj:t den 29 oktober 1886 hemställde om de för bohuslänska fiskerinäringens och skärgårdens förkofran viktigaste jernvägsliniernas utförande på statsverkets bekostnad, en hemställan som landstinget den 23 september 1891 förnyade. Uti en till Kongl. Maj:t den 28 september 1888 afgifven underdånig skrift från länets jernvägskomité såväl som uti till Kongl. Maj:t under förra året från hundratals skärgårdsbor ingifna underdåniga ansökningar har denna landstingets hemställan ytterligare motiverats och frambållits till behjertande.

En omständighet, hvilken nu, jemte hvad ofvan anförts, förmått oss att å nyo fästa uppmärksamheten å saken i fråga, är att, då statens verksamhet för jernvägsbyggande i Norrland synbarligen om ett eller ett par år når sin afslutning, tiden synes oss särskildt läglig för att bohuslänska skärgårdens önskningar må tillgodoses, och derigenom ett det kraftigaste näringslif med ty åtföljande välstånd utvecklas inom en redan allt för länge tillbakaset landsdel.

På grund af hvad sålunda anförts, få vi alltså härmed vördsammast hemställa

om vidtagande af nödiga åtgärder för det slutliga bifallandet af Göteborgs och Bohus läns landstings omförmälda ansökan.

Stockholm den 12 maj 1892.

*Axel Vilh. Ljungman.*

*C. T. Lind.*

*Johan Sjöholm.*

*A. Andersson.*

*C. Maur. Ekström.*

*J. W. Lyckholm.*

*Bilaga E till motionen n:o 218.**Till Konungen.*

Uti underdånig skrifvelse den 29 oktober 1886 har Göteborgs och Bohus läns landsting hos Eders Kongl. Maj:t anhållit, »det tacktes Eders Kongl. Maj:t i nåder vidtaga nödiga åtgärder för anläggandet såsom normal-spåriga statsbanor af de på Göteborgs och Bohus läns hushållningssällskaps och landstings bekostnad undersökta samt särskildt för bohuslänska hafsfiskebedriftens och skärgårdens förkofran den största betydelsen egande linierna Uddevalla—Torp (Herrestad)—Munkeby—Morlanda—Ellös och Torp—Saltkällan—Rabbalshede—Grebbe stad—Krossekärr i förening med Uddevalla—Venersborg—Herrlunga jernvägs inlösen till statsverket och dermed följande utläggning till normal spårvidd»; och hafva Skaraborgs läns landsting uti skrifvelse den 22 september och Elfsborgs läns landsting uti skrifvelse den 19 oktober, allt samma år, i underdånighet likaledes hemställt om sistnämnda jernvägs »inlösen för statens räkning» och »utläggning till spårvidd lika med den å statens jernvägar.»

Uti sitt öfver Göteborgs och Bohus läns landstings ansökan den 19 november 1886 afgifna underdåniga utlåtande har Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborg dels med hänsyn till Uddevalla—Venersborg Herrlunga jernväg förklarar, att »landstingets hemställan om åtgärder för denna jernvägs inlösen af staten och utläggning till normal spårvidd syntes i hög grad förtjent af Eders Kongl. Maj:ts uppmärksamhet», dels med afseende på den begärda utfartsbanan till Orust »icke tvekat att på det kraftigaste förorda bifall till landstingets hemställan om åstadkommande af

jernvägsförbindelse mellan Uddevalla och Ellös», dels ock i fråga om den begärda grenbanan från nämnda utfartsbana till norra Bohus län framhållit att, om »jernvägens ändpunkt förlades till Strömstad i stället för till Grebbestad och sedan skulle med tiden visa sig, att hafs fisket för nödig utveckling och förkofran i och för sig påkallade särskilda anordningar för fiskprodukternas aflemnande i Grebbestad för hastigare befordran inåt landet, det icke torde vara med särdeles stora svårigheter förenadt att åstadkomma en bibana från lämplig punkt på den förenämnda stambanan till Grebbestad—Krossekärns hamn», samt derefter hemställt »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 borde till nådigt bifall föranleda.»

Slutligen har äfven Göteborgs och Bohus läns landstings jernvägs-komité, hvars utförliga betänkande af år 1886 såsom saklig utredning bifogats landstingets ifrågavarande ansökan, genom sin ordförande uti underdånig skrift den 28 september 1888 ytterligare motiverat samma ansökan.

Landstinget, som fortfarande vidhåller sina år 1886 uttalade önskingar och åsikter, har nu, för att ytterligare lägga i dagen både sitt varma intresse för de redan 1886 såsom statsbanor, i förening med Uddevalla—Venersborg—Herrlunga jernvägs inlösen till statsverket, begärda jernvägslinierna från Uddevalla till skärgården och sin offervillighet att, i händelse »staten skulle åt Bohus län liksom åt så många andra af sina provinser bekosta utförandet af de viktigaste hufvudlinierna, och derigenom en nu saknad samverkan mellan de skilda intressena inom länet åstadkommas, anstränga sig så långt krafterna räcka för att vidare utveckla de jernvägsförbindelser, staten sålunda gifvit det», beslutat »dels att i skrifvelse till Kongl. Maj:t meddela, att landstinget vore villigt betala de kostnader, som äro förenade med anskaffandet af nödig jord åt såväl de af landstinget år 1886 såsom statsbanor begärda jernvägslinierna Uddevalla—Torp(Herrestad)—Munkeby—Ellös och Torp(Herrestad)—Saltkällan—Grebbestad—Krossekärr, som äfven för längdbanans fortsättning å ena sidan till västkustbanan vid Göteborg och å andra sidan till norska gränsen, allt i händelse beslut om dessa liniers byggande fattas före utgången af år 1897, dels ock understödja byggandet af jernvägar med 891 eller 1,435 millimeters spårvidd inom länet, för de delar deraf, som icke undfinge

statsbanor, med ett belopp för kilometer af 4,000 kronor för den förra och 7,000 kronor för den senare spårvidden.

Med åberopande af ofvan anförda underdåniga skrivelser och dem bifogad utredning får Göteborgs och Bohus läns landsting nu härmed i djupaste underdånighet meddela Eders Kongl. Maj:t sitt sistnämnda beslut såsom ett ytterligare stöd för landstingets förut i underdånighet framförda önsknningar.

Tryckt exemplar af landstingets handlingar 1892, n:o 24, innefattande särskildt utskotts utlåtande i ämnet, bifogas i underdånighet.

Underdånigst

På Göteborgs och Bohus läns landstings vägnar:

G. SNOILSKY.

*Peter Lamberg.*

Göteborg den 23 september 1892.

*Bilaga F till motionen n:o 218.*

*Till Konungen.*

Den 25 sistlidne september fattade Göteborgs och Bohus läns landsting rörande ifrågasatt understödjande af jernvägsanläggningar inom länet bland annat äfven följande beslut, nemligen dels under

»1:o att under förutsättning deraf, att Kongl. Maj:t icke begagnade sig af 1892 års landstings erbjudande af fri jord för statsbanor i Bohuslän, samt under vilkor, att hinder ej mötte för längdbanans anknytning till norska statsbanenätet och vestkustbanan, och att före 1899 års landstings lagtima sammanträde ett aktiebolag komme till stånd med ändamål att bygga och trafikera en längdbana genom Bohuslän i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det genom beredningens föranstaltande reviderade förslag och med sträckning vester om Stora Hällungen, i sagda aktiebolag, förutom redan beslutad teckning af 7,000 kronor, ytterligare teckna aktier till belopp, motsvarande 4,000 kronor per bankilometer eller tillhoppa 11,000 kronor per bankilometer, samt att, i den händelse staten skulle komma att bygga längdbanan, till enahanda belopp eller 11,000 kronor per bankilometer teckna aktier uti normalspåriga bibanor inom länet till denna längdbana»; dels ock under

»3:o att, under förutsättning af att aktiebolaget inom förenämnda tid blefve bildadt, upptaga ett lån af 3,000,000 kronor att användas dels till landstingets egen aktieteckning, dels ock till utlemnande af lån till kommuner, som i bolaget tecknat aktier; skolande detta beslut under

ställas Kongl. Maj:ts pröfning» (Bil. E, sid. 25—26; Bil. F, sid. 3, Göteborgs och Bohus läns landstings handlingar, 1896, n:o 38, sid. 25—26, § 83);

men då dessa beslut synas vara *stridande mot gällande lag samt hvilat på orättvis grund*, får jag härmed i djupaste underdånighet såväl å egna som enligt uppdrag äfven å flera kommuners vägnar öfver samma beslut enligt 62 § förordningen om landsting den 21 mars 1862 anföra besvär.

Då enligt lydelsen i 2 § landstingsförordningen tydligen icke alla samfärdsanstalter eller ens alla jernvägar rörande frågor äro att anse såsom »för länet gemensamma angelägenheter», så fattade landstinget den 23 september 1885, för att i tillräcklig omfattning kunna understödja för länets ekonomiska utveckling oundgängliga jernvägsanläggningar och undgå att, på sätt i rikets tre nordligaste län skett, enligt 47 § samma förordning för olika delar af länet fastställa olika taxeringsgrunder för de till dylikt understöd utgående beloppen, följande öfverenskommelse om »att understödja ett successivt genomförande af en landstingsområdet i dess helhet afseende jernvägsplan af beskaffenhet, att den med iakttagande af nödig begränsning i anseende till utförbarheten dels på bästa sätt tillgodosäga det stora flertalets intressen med hänsyn till så väl landstingsområdet i dess helhet, som hvar och ett af dess fögderier, dels förlänade åt hvar och ett af dessa en så vidt möjligt i förhållande till deras både betydelse och behof rättvist afpassad jernvägssträcka» (G. o. B. läns landstings handl. 1885, n:o 26, sid. 9, § 42). Liknande öfverenskommelser, afseende att tillgodose hvarje härad inom länet, hade förut fattats af Elfsborgs läns och Hallands läns landsting och tjänade här såsom föredöme. Nämnda öfverenskommelse, som naturligen eger blott moraliskt bindande kraft, ledde ock år 1892 till beslut om att understödja utförandet af den s. k. längdbanan och tvenne utfartsbanor med kostnadsfri jord, om de anlades af staten, men i annat fall med 7,000 kronor för kilometer normalspårig bana eller 4,000 kronor för kilometer smalspårig bana (Göteb. o. Boh. läns landst. handl. 1892, n:o 25, sid. 22—23, § 73 under 1:o; 1895, n:o 36, sid. 24—25, § 85 under 2:o); och hade landstinget i år nöjt sig med att, med vidhållande af sina åberopade äldre beslut, blott öka understödets belopp lika för de nämnda linierna, är föga antagligt, att beslutet blifvit öfverklagadt från Orust och Tjörn, fast af de nämnda linierna föga mer än en tjugufjerdedel eller 9,6 km. af 229 km. falla inom Orust och Tjörns fögderi, och ehuru det må synas orättvist att betunga alla lika för en så olika

fördelad förmån (Bil. B, sid. 3; Göteb. o. Boh. läns landst. handl. 1895, n:o 14, tillägg, sid. 3); men landstingsflertalet ville i verkligheten lemna Orust och Tjörns fögderi alls ingen andel i de med landstingets understöd gynnade anläggningarna och bröt därför öfverenskommelsen och höjde anslagsbeloppet för blott den fastlandet tillhörande längdbanan samt beviljade derutöfver, för den händelse nämnda bana byggdes af staten, ytterligare till förmån för fastlandet anslag till bibanor åt längdbanan med 11,000 kr. för km., under det att intet motsvarande lemnades åt Orust och Tjörns fögderi. Det är nemligen lika uppenbart, att fastlandets önskningsar å jernvägsförbindelser kunna fullständigt tillgodoses med en längdbana med bibanor, enär knappast andra banor der äro ens möjliga, som det är fullt tydligt, att Orust och Tjörns fögderi *icke kan* det, enär det är skildt från fastlandet med dess längdbana genom breda och djupa fjordar, så att det endast å ett ställe vid nordvestra delen af ön Orust visat sig möjligt att för rimlig kostnad gå öfver dit med en jernväg från sydvestra spetsen af Bokenäset\*). Skall Orust och Tjörns fögderi med dess redan nu 31,500 invånare framdeles tillgodoses med jernväg, kan det tydligen icke blifva med bibanor till längdbanan, utan måste det till följd af sakens natur i väsentligaste mån åtminstone ske på helt annat sätt (Betänkande angående den beslutade planen för Göteborgs och Bohus läns landstings verksamhet att befordra anläggandet af för Bohusläns utveckling outhärliga jernvägar, 1866, sid. 40 not), hvaraf åter följer, att landstingets ifrågavarande beslut kränker Orust och Tjörns rätt, enär beslutets bestämmelse om anslag till bibanor icke ersätter 1885 års landstings åberopade öfverenskommelses löfte om att »hvert och ett» af länets fögderier och sålunda äfven Orust och Tjörns skulle hafva att åtnjuta landstingets understöd för »en så vidt möjligt i förhållande till deras både betydenhet och behof *rättvist* afpassad jernvägssträcka». Här af är ock klart, hvarför man från Orust och Tjörns fögderi städse påyrkat nämnda öfverenskommelses »*vidhållande*» såsom förutsättning för att fögderiet skall bidra i lika förhållande med de öfriga fögderierna till jernvägsanläggningar inom länet. *Man fordrar erkännande af likställighet i rättigheter såsom grund för likställighet i skyldigheter*, eller ock tillämpning

\*) Den möjlighet, som gifves att draga en jernvägslinie från Svenshögens station å längdbanan öfver Gydnäs (Djurnäs) till Orust, har här ej antydts, enär den höga kostnaden och de ringa utsigterna för dess utförande under den närmare framtiden göra densamma för de närvarande förhållandena värdelös.

*Motionärens anmärkning.*

af bestämmelserna i § 47 landstingsförordningen om olika uttaxeringsgrund för afgifter till jernvägsanläggningar eller rent af jernvägsfrågornas behandling såsom »gemensamma» blott för fastlandets fyra fögderier. Exempel på att viss del af landstingsområde beskattats för visst ändamål saknas nemligen icke (Samling af kongl. bref, resolutioner och utslag angående tillämpning af kommunal-förordningarna, n:o 851. — Bidrag till Sveriges officiella statistik. U) Kommunernas fattigvård och finanser, XX, för år 1893, sid. 108).

Landstingets ifrågavarande beslut afser alltså i verkligheten en »gemensam angelägenhet» blott för länets fyra fastlandsfögderier, men icke för Orust och Tjörns fögderi och sålunda icke heller »för länet» i dess helhet, hvadan beslutet äfven måste anses stå i strid med § 2 landstingsförordningen. Ett fögderi är nemligen en alldeles för stor del af länet för att kunna godtyckligt uteslutas från delaktighet i hvad man vill hålla för en »gemensam angelägenhet». Landstingsbeslutets brist på öfverensstämmelse med § 2 nämnda förordning blifver än mer uppenbar, när man tager hänsyn till att beslutets bestämmelse om bibanor till längdbanan är sådan, att den tydligen afser att tillgodose enskilda penningstarka lokalintressen, utan hänsyn till allmänt behof eller rättvis fördelning och utan att ens fordran framstälts å att bibana skall hafva erhållit vederbörlig koncession eller vara upplåten för allmän trafik. Slika bibanor, som beslutet synbarligen i sjelfva verket afser, äro väl snarast att likställa med de skilda orternas byavägar, hvilka såsom bekant icke få utgöra föremål för kommuns beskattning (Saml. af kongl. bref etc. ang. tillämpn. af kommunal-förordn. n:is 561, 1193), hvadan samma bibanor ej heller böra blifva det för landstingsområdets, så framt icke deras egenskap att utgöra en »gemensam angelägenhet» förut styrkes, en uppfattning som ej vederlägges deraf, att landstinget åren 1890 och 1891 handlat i strid med densamma. Häraf torde än klarare framgå betydelsen af brytandet af 1885 års åberopade öfverenskommelse, hvilken uppenbarligen afsåg att vid understöds beviljande åt jernvägar förebygga kollision med landstingsförordningens § 2 genom att föreskrifva ett planmessigt tillgodoseende efter föregången utredning och rättvisa grunder af landstingsområdet i dess helhet.

Att Orust och Tjörns fögderis behof af jernvägsförbindelser ej kan anses tillfredsstäldt med längdbanan har äfven erkänts af landstingets jernvägsberedning af år 1895, som uttryckligen frånräknar fögderiet från de delar af länet, som anses komma att lemna nämnvärd trafik åt banan



(Bil. C, sid. 8; Göteb. o. Boh. läns landst. handl. 1896, n:o 5, sid. 8), och kan ej i någon den minsta mån vederläggas af landstingets jernvägsutskotts löjeväckande yttrande om att Orust och Tjörns fögderi, »utan en modern sjökommunikation från någon punkt, exempelvis Svansund, till närmaste station å blifvande längdbana, får ytterst ringa gagn af nämnda bana» (Bil. D, sid. 8; Göteb. o. Boh. läns landst. handl. 1896, n:o 37, sid. 8); ty största delen af fögderiet och särskildt dess skärgård har vida besvärigare och mer tidsödande väg till Svansund än till Göteborg eller Uddevalla, hvarförutom ingen lärare vare sig vilja eller, hvad orten sjelf vidkommer, kunna bekosta denna »moderna sjökommunikation». Så vidt känt är, hafva ock fögderiets kommuner genom sina yttranden i fråga om bidrag till längdbanan vitsordat den här framhållna uppfattningen. Att det öfverklagade beslutet sålunda icke afser »för länet» i dess helhet »gemensamma angelägenheter», torde därför vara obestriddigt, och dermed äfven öfverträdelsen af landstingsförrordningens § 2 bevisad.

Landstingets beslut i fråga strider vidare mot föreskrifterna i § 47 landstingsförrordningen, ty då yrkande gjorts i motion till landstinget om fastställande af särskild »grund för uttaxering» af bidragen till jernvägsanläggningarna med syfte att förlägga bördan hufvudsakligast å dem, hvilka hafva gagn af företagets utförande och i förhållande till detta gagn, för den händelse 1895 års ofta åberopade öfverenskommelse frånträdde (Bil. B, sid. 2, Bil. D, sid. 7; Göteb. o. Boh. läns landst. handl. 1895, n:o 14, tillägg sid. 2; 1896, n:o 37, sid. 7); så bör vara tydligt, att anslag till flera dylika anläggningar icke kunna lagligen afgöras på *en* enda proposition med *en* enda votering och *ett* enda klubbslag, utan måste hvarje särskildt förslag framställas ensamt för sig, så tydligt affattadt, att frågan om dylik taxeringsgrunds fastställande kan pröfvas och afgöras för sig, och är allra minst lagligt att, då yrkande om sådan taxeringsgrund gjorts, bevilja anslag till flera så fullständigt obestämda företag, att ingen pröfning af den till sin natur och enligt lagens bud föregående frågan om samma »grund» var ens möjlig.

Att fastställande af en sådan särskild taxeringsgrund för jernvägsbidragen är lagenlig, derpå föreligga flera bevis (Saml. af kgl. bref etc. ang. tillämpn. af kommunal-förordn., n:o 294, 1054. — Bidrag till Sveriges officiella statistik, U). Kommunernas fattigvård och finanser, XX, för år 1893, sid. 109), så att derom bör ej kunna tvistas.

Ehuru yrkande om särskild taxeringsgrunds fastställande gjordes redan vid 1895 års landsting och förklarades hvilande till innevarande års landsting, så vidtogs icke någon den minsta åtgärd för sakens nödiga utredning af den tillsatta, under tiden mellan båda tingen arbetande »beredningen», och vederbörande landstingsutskott försökte till och med, i uppenbar strid mot landstingsförordningens tydliga bud, undanskjuta frågan genom att föreslå densammas afgörande allra *sist* i *en* enda punkt tillsammans med dels väckt förslag om uppskof med afgörandet af samtliga jernvägsfrågor, dels flera motioner, hvilket allt tydligen ådagalägger, att man ville sätta landstingsflertalets godtycke i stället för och framför lagens bud (Bil. E, sid. 10 under 3:o; Göteb. o. Boh. läns landst. handl. 1896, n:o 37, sid. 10 under 3:o.)

Landstingets ifrågavarande beslut är ytterligare stridande mot bestämmelsen i landstingsförordningens § 58 om att »Kongl. Maj:ts godkännande erfordras för att gifva bindande kraft åt beslut, som afse påläggande af afgifter, som erfordra uttaxering för längre tid än fem år», enär å ena sidan uppenbart torde vara, att det till längdbanans utförande beviljade anslaget af 2,100,000 kronor är så stort, att det ej kan uttaxeras under så kort tid som fem år, en uppfattning, som ock landstinget sjelft synes haft, då det beslutat att för ändamålet upptaga »lån, stäldt på längre afbetalningstid än fem år», och å andra sidan än tydligare är, att beviljandet utan någon som helst tidsgräns af anslag till ett obestämdt antal bibanor af obegränsad längd med ett belopp af 11,000 kronor för kilometer måste medföra uttaxering för en ofantligt lång tid; men landstinget beslutat att endast underställa beslutet om låns upptagande Kongl. Maj:ts pröfning. Särskildt kräfver beslutet om anslag till bibanorna sådant godkännande, på det likställighet måtte komma att ega rum mellan de olika förslagen, och icke en tidigare kommande få bättre rätt än en senare, i följd deraf att landstinget under tiden hunnit blifva allt starkare skuldsatt och betänkligheterna mot än större skuldsättning dermed tilltagit. Att ett beslut sådant som det ifrågavarande icke på grund af sin beskaffenhet *kan* af Kongl. Maj:t godkännas, borttager icke landstingets skyldighet att söka sådant godkännande, när beslutet en gång fattats.

Slutligen måste det öfverklagade beslutet anses stå i strid med stadgandet i regeringsformens § 57, andra stycket, enär en sådan för all framtid gällande skattläggning för understödjandet af bibanor till den blifvande längdbanan tydligen icke kan i annan ordning fastställas, än

nämnda stadgande föreskrifver. Beslutet är nemligen icke fattadt inom de i landstingsförordningen utstakade gränserna, utan vill sjelft utgöra ett slags speciel lag för Göteborgs och Bohus läns landsting och innebär sålunda ett försök af samma landsting att tillvälla sig den Konungen och Riksdagen gemensamt tillkommande rätten att stifta kommunallag.

Då landstingsbeslut blifvit upphäfda äfven därför, att de *hvilat å orättvis grund* (Saml. af kgl. bref etc. ang. tilläpn. af komm. förordn. n:is 629, 937), skall här också anföras bevis för att det ifrågavarande landstingsbeslutet är *orättvist*.

Då landstingsflertalet icke ville vidhålla 1885 års ofta återopade öfverenskommelse om full likställighet de skilda fögderierna emellan, så att hvarje fögderi skulle kunna påräkna landstingets understöd för att undfå »en så vidt möjligt i förhållande till dess både betydenhet och behof *rättvist* afpassad jernvägssträcka», synes det hafva varit landstingets skyldighet att med tillämpning af bestämmelserna i landstingsförordningens § 47 första stycket fastställa sådan särskild »grund för uttaxering» af afgifterna till jernvägsanläggningarna, hvarigenom det från förmånen undantagna fögderiet bereddes en dess afsiktliga missgynnande motsvarande nedsättning i nämnda afgifters storlek, i synnerhet som yrkande derom upprepade gånger gjordes (Bil. B, sid. 2; Bil. D, sid. 7; Göteb. o. Boh. läns landst. handl. 1895, n:o 14, tillägg sid. 2; 1896, n:o 37, sid. 7). Denna orättvisa är så mycket mer i ögonen fallande, som Orust och Tjörns fögderi af lätt begripliga skäl aldrig kunnat i samma mån som fastlandet blifva delaktigt af de förmåner, som härflyta från länets landsting (och hushållningssällskap).

De beslutade bidragens ökande långt utöfver hvad i angränsande län beviljats af landstingen innebär ock en orättvisa, då samma bidrag icke komma det hela, utan blott länets fastlandsfögderier till del.

Det är vidare en stor orättvisa, att beslutet i fråga icke tagit någon hänsyn till den för det egentliga hafsfisket mest betydande delen af skärgården, så att densamma skall få betala till jernvägsanläggningarna å fastlandet i samma förhållande som de delar af länet, som få största fördel af dessa anläggningar, ehuru dessa senare icke blifva samma skärgårdsdel till något det minsta gagn, men väl i ett fall åtminstone motsatsen, på samma gång de bidraga till att beröfva hafsfiskenäringen en väl behöflig omvårdnad från statens sida.

Beslutet är dessutom orättvist derutinnan, att ingen hänsyn tagits till en bibanas anläggningskostnad eller om orten, som får en sådan bana, måste anstränga sig till det yttersta och kanske utöfver förmågan för att åstadkomma den behöfliga aktieteckningen eller kan utan nämnvärd ansträngning åvägabringa denna med tillhjälp af riklig tillgång å bränvinsmedel, som erhålles genom rusdryckers spridning öfver skärgården till denna senares förderf.

Landstingsbeslutet i fråga är ytterligare icke blott orättvist, utan äfven ur andra synpunkter förkastligt derutinnan, att det innebär en beskattning af den fattigare till förmån för den rikare och gynnar penningstarka lokalintressen på det allmännas bekostnad med bibanor, utan hänsyn till vare sig det allmänna behovet af jernvägsförbindelser eller den rättvisa fördelningen af landstingets bidrag till sådana, hvadan alltså derigenom ett slags egendomsförflyttning från den fattigare till den rikare kommer att ega rum.

*Beslutet i fråga är icke tillkommet i god ordning eller grundadt på sansad ekonomisk beräkning*, då landstinget beslutat en ur både tids- och storlekssynpunkt alldeles *obegränsad* beskattning till förmån för bibanor å längdbanan, utan att denna beskattning grundats på någon som helst utredning om vare sig hvilka eller huru kostsamma och långa dessa banor äro eller om deras behöflighet för orten eller betydelse för den ekonomiska utvecklingen inom länet, eller någon ens förslagsvis gjord antydning om storleken af de belopp, hvilkas anslående landstinget beslöt. Allt hvad man visste var, att det gälde millioner kronor.

Beslutet är vidare i afseende på längdbanan till dels åtminstone grundadt på beräkningar, som måste anses för vilseledande, på samma gång man förbisett att landstingsområdets två rikaste kommuner, Lundby och Ugröte, med en mycket stor del af landstingsområdets fyrktal stå i underhandling om att skiljas från området för att uppgå i Göteborgs stad, hvilken eventualitet bort med hänsyn till både beräkningar och beslut om skuldsättning iakttagas. Ej heller har något afseende fästs vid det betänkliga i att besluta en obegränsad höjning af landstingsskatten, då denna redan i länet nått större höjd än i de allra flesta af rikets län.

Landstingets merabemälda beslut är vidare *skadligt såsom medförande hinder mot en harmonisk utveckling till ekonomiskt välstånd inom skärgården*, enär det icke blifver det allmänna behovet af en planmessig utveckling af samfärdseln, som kommer att tillgodoses genom beslutet om bibanors

understödjande, utan i stället de penningstarka lokalintressena i särskildt de med brännvinsförsäljningsmonopol försedda samhällena. Derigenom kommer ock hela utvecklingen att snedvridas, och de trakter, som mest äro i behof af jernvägsförbindelser, blifva helt visst för en allt för lång tid, ja kanske för ständigt utan sådana. Man får nemligen icke, om det allmänna bästa i afseende på jernvägsanläggningar skall främjas, lemna utom räkningen den *ordning*, i hvilken de skilda företagen böra understödjas, och derigenom gifva enskilda lokalintressen tillfälle att hindra en sådan utveckling af länets jernvägsväsende, att jernvägsfrågans lösning derigenom blifver en i verkligheten »*gemensam* angelägenhet för länet».

Beslutet i fråga har åstadkommits *genom en kompromiss mellan längdbane- och tvärbaneintressena å fastlandet* samt genom en så sväfvande och oklar affattning med hänsyn till bibanors understödjande, att alla fastlandets olika delar af länet syntes fullständigt tillgodosedda, och innebär sålunda i verkligheten blott ett uttryck af en majoritets tydliga vilja att åsidosätta minoritetens fullt berättigade anspråk.

Då det merabemälda beslutet nu hos Eders Kongl. Maj:t öfverklagas, så sker det icke för att hindra bohuslänska jernvägsfrågans efterlängtade lösning, utan för att förmå länets landstings flertal att i sina beslut taga hänsyn äfven till mindretalets berättigade anspråk och särskildt till den tillbakasatta *fiskarebefolkning, å hvars näring man så gerna vill åberopa sig, när det gäller att utverka förmåner åt länet från staten*: ty nämnda frågas lösning synes i väsentlig mån bero af en enig samverkan från länet, hvilken åter förutsätter *rättvisa* mot alla. Bohus läns utsigter att sent omsider undfå de önskliga jernvägarne synas för öfrigt nu, sedan Eders Kongl. Maj:t nådigst tagit saken om hand och anbefalt förberedande åtgärder, icke längre vara så små eller så förtviflade, att de behöfva främjas genom *olagliga* och *orättvisa* beslut af länets representation, landstinget.

På grund af hvad sålunda anförts, får jag härmed i djupaste underdånighet å dels egna, dels Valla, Klöfvedals, Möllösunds, Käringsöns, Gullholmens, Grundsunds och Morlanda kommuners vägnar, enligt 62 § förordningen om landsting den 21 mars 1862, anföra besvär öfver Göteborgs och Bohus läns landstings ofvan berörda beslut den 25 sistlidne september om understödjande af jernvägsanläggningar inom länet, med yrkande att detsamma måtte upphäfvas, såsom icke blott stridande mot §§ 2, 47 och 58 i nämnda förordning samt 57 § andra stycket regeringsformen,

utan äfven orättvist, otillräckligt grundadt och för mellersta delen af länets skärgård skadligt.

Tjörn den 20 november 1896.

Underdånigst

*Axel Villh. Ljungman.*

Riksdagsman för Orust och Tjörns härad samt landstingsman för Tjörns härad.

---

*Bilaga G. till motionen n:o 218.*

*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 läte byggandet af jernvägar i Bohus län avslutas 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 hafs fisket mest betydande, följdén 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 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 derför är att de för ändamålet avägabragta 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 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 prisgifvas åt de med privilegiér 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 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 se-



naste femton åren och gifvit upphof åt en rätt utförlig literatur 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 Bohuslänsk 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 jernvägsförbindelse kan erhållas genom en linie från Uddevalla längs Bokenäset med ändpunkt vid Morlanda—Ellöshamnarne, och 2:o) *Sotenäs och Qvälle 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 Saunäsfjorden); 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 hafsfske och dess främjande» (sid. 25—42), får jag härmed i djupaste underdånighet hemställa:

det Eders Kongl. Maj:t täcktes i näder vidtagna 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 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 Bohus läns utveckling ombärliga jernvägar. Stockholm 1886.
- B) Handlingar rörande åtgärder till samfärdselns förbättrande inom bohuslänska skärgården. Nionde samlingen. Göteborg 1890.
- C) Bohus läns hafsfske och dess främjande. Göteborg 1896.

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

*Bilaga H. till motionen n:o 218.*

*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 Kammare, 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 anknytningspunkt 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 anknytningspunkt i Herrestads socken till Morlanda—Ellös kommer att för omkring 40,000 invånare och länets mest betydande haffsfiske erbjuda möjligheten af en *storartad utveckling i ekonomiskt hän-*

*seende*, under det att ett förbiseende af hvad redan 1886 af länets lands-ting begärts och nu af mig ytterligare framhålles med all säkerhet komme att för en mycket lång tid hämma utvecklingen uti i fråga varande läns-del samt *bringa förderf öfver dess skärgård och hafsfiske*, beträffande hvil-ket senare är att märka, att det enligt all utlandets erfarenhet är storsjö-fisket 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. jernvägs-styrelsen jemväl undersökta vestligare alternativet öfver *Sunningen* förmån-ligast, men äfven en jämförelsevis 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

*Bilaga I till motionen n:o 218.*

*Till Konungen.*

Då det, att döma af meddelanden i tidningspressen synes antagligt, att frågan om byggandet af en statsbana längs landskapet Bohus län med Göteborg som utgångspunkt åter kommer att föreläggas Riksdagen till pröfning, och då det för Bohus läns hela mellersta skärgårds *ekonomiska förkofran* och synnerligast för den viktigaste delen deraf, nemligen Orusts, tydligen är alldeles oundgängligt att erhålla »*möjligenast gena jernvägsförbin-*

delser mellan skärgården och det inre landet, under det att trafiken på Göteborg kan i tillräcklig mån tillgodoses genom ångbåtskommunikationer, och således nämnda skärgårds behof ej kan fyllas hvarken af en längdbana genom provinsen och ej heller af en bibana öfver Svansund till Ellös, hvilken bibana för öfrigt möter allt för stora ekonomiska svårigheter; så våga vi i djupaste underdånighet än en gång fästa Eders Kongl. Maj:ts uppmärksamhet på det för ifrågavarande skärgård så trängande behovet af en bibana från station i Herrestads socken å bemälda längdbana längs Bokenäset till Morlanda-Ellös. Då nämnda skärgård får med rätt betydliga belopp bidra till kostnadsfri mark m. m. åt nämnda bana, utan att af densamma kunna skörda någon den minsta fördel; så äro vi i underdånighet fullt öfvertygade derom, att Eders Kongl. Maj:t behjertar denna skärgårdens lika ringa som i allt berättigade önskan och hemställa, under, återopande af bilagda skrifter,

det täcktes Eders Kongl. Maj:t nådigst fastställa en sådan rigtning å nämnda längdbana, att lämplig station på densamma inom Herrestads socken kan erhållas för anslutning af en bibana längs Bokenäset till Morlanda-Ellös.

Morlanda den 7 januari 1898.

Underdånigst:

A Morlanda kommuns vägnar

A Gullholmens kommuns vägnar

A. V. Bildt.

Hugo Hallgren.

A Grundsunds kommuns vägnar

Axel Hagberg.

Landstingsman.

A. C. Widell.

Niclas Olsson.

Ordförande i Morlanda kommunalstämma.

Landstingsman.

*Bilaga J till motionen N:o 218.*

Till Konungens befallningshafvande öfver Elfsborgs län

Venersborg.

Då kongl. jernvägsstyrelsen enligt skrivelser af den 31 sistl. december till Kongl. Maj:t uttalat sig om bohusbanans sträckning på vestra sidan sjön Hällungen, få vi undertecknade anhålla, att vår Konungs befallningshafvande måtte så fort ske kan ingå till Kongl. Maj:t med anhållan om att Kongl. Maj:t måtte vidhålla sin till sistlidne Riksdag aflåtna proposition om bohusbanan och dess sträckning på följande för oss, elfsborgsboar, mycket talande skäl:

Ehuru orten är belägen i Elfsborgs län kommer den, då en bibana Ucklum—Ström blefve anlagd, att hafva synnerligen stort gagn af nämnda jernväg, alldenstund vårt handelsområde derigenom blefve förstoradt och flera fabriker uppväxte och vid strängare vintrar, då Göta elf vore isbelagd cirka 3 å 4 månader, genom denna bana komme i förbindelse med Göteborg.

Jemväl komma våra på platsen och vid Göta elf belägna fabriker, hvilka nu under Göta elfs isbeläggning på fordon få transportera sina stora tillverkningar, under synnerligen svåra vägförhållanden till Bergslagsbanan, att genom bibanan Ucklum—Ström, få stor fördel.

Då intresserade finnas, som allaredan tänkt gå i författning om uppgörande af detaljerad undersökning och kostnadsförslag, samt begära koncession för bibanan Ucklum—Ström, okulär undersökning är gjord på Göteborgs och Buhusläns landstings bekostnad, alldenstund medel till en del stå till buds genom Göteborgs och Bohus läns landstings fri-

kostiga anslag för bibanor och genom intresserade personer; är det endast en tidsfråga, då bohusbanan hinner att anläggas, på det att nämnda bibana kommer till stånd. Men om kongl. jernvägsstyrelsens förslag att nu ändra Kongl. Maj:t proposition till förmån för vestra linien kommer till stånd, så äro vi och de delar af Bohuslän såsom Hjertum och Vesterlanda, hvilka äro lika, mycket mera, vanlottade på kommunikationer vintertiden, än öarne Tjörn och Orust, utestängda från allt hvad bibanor heta, ja, vi äro för all framtid utestängda från bibanans anläggande i gemenskap med bohusbanan, då öarne Tjörn och Orust ehuru, hur svår vintern än är, genom isbrytare och genom Kongl. Maj:ts och kronans örlogsfartyg som isbrytare kunna sättas i förbindelse med Göteborg, hvilket ej kan ske med vår ort.

Beträffande de af kongl. jernvägsstyrelsen påpekade industriella verk, som finnas å öarne Tjörn och Orust, hvilka skulle hafva stor fördel af banans dragande på vestra sidan, så äro dessa industriella verk de guanofabriker, som nu finnas, men enligt hvad som synes är troligen sillfiskeperioden snart slut och dessa fabriker döda ting, som ej kunna producera gods åt blifvande jernväg, utan nog som vid förra sillfiskeperioden komma att borttagas och gå sin undergång till mötes, då deremot vår orts lifliga verksamhet på handelns och fabrikernas område år för år förstoras och kommer att förmedla gods och trafik med bohusbanan genom bibanan Ucklum—Ström.

Af hvad nu i korthet yttrats måste vår Konungs befallningshafvande finna att frågan om bohusbanans dragande på östra sidan sjön Hällungen är för oss ytterst viktigt och för vår fabriksort ett framtida lifsvilkor, alldenstund ytterligare fabriker genom denna bibanas anläggande kunna uppväxa, och de som ej äro i verksamhet, såsom t. ex. Ellbo tändsticksfabrik, med all säkerhet kunde komma i gång, hvarför vi vördsamt få anhålla, att vår Konungs befallningshafvande måtte skyndsamligen, innan tiden blir för sen, med sitt förord ingå till Kongl. Maj:t med anhållan, att den af Kongl. Maj:t förlidet år ingifna proposition om bohusbanan med deri nämnd sträckning ånyo måtte i år för Riksdagen framläggas.

Lilla Edet i januari 1898.

(Underskrifter)

*Bilagor till motionen n:o 218.**Till Konungen.*

Med anledning af de utlåtanden, Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborg afgifvit den 14 och kongl. jernvägsstyrelsen den 23 sistlidne december rörande den ifrågasatta bohuslänska längdbanans rigtning genom Inlands nordre härad, får undertecknad, såsom representant i Riksdagens Andra Kammare för Orust och Tjörns domsaga, härmed ingifva nedanstående underdåniga påminnelser.

En under loppet af många årtionden förvärfvad omfattande kännedom om ortens i fråga förhållanden och särskild sysselsättning med bohuslänska fiskerinäringens intressen från och med år 1871 och med bohuslänska jernvägsfrågan sedan år 1880 i förening med medvetandet om, att endast ett på tillräcklig utredning och fullgoda sakskäl grundadt förslag kan hafva utsigt ett vinna Riksdagens bifall samt insigten om den ytterst otillfredsställande beskaffenheten af den ekonomiska utredning, som åstadkommits i nämnda utlåtanden och legat till grund för länets landstings beslut i ämnet åren 1896 och 1897, nödga mig nemligen att uppträda till bevakande af de viktiga intressen och till framhåfvande af de förhållanden, utlåtandena i fråga så uppenbarligen förbise. Till fiskerinäringens och industriens samt skärgårdsbefolkningens intressen har nemligen icke minsta hänsyn tagits, utan blott till främjandet af lika enastående som obetydliga lokalintressen, hvilkas talan förts af ett ringa fåtal personer från några få (omkring en tredjedel) af Orust och Tjörns fögderis sexton kommuner samt åtkilliga personer i Norums och Ödsmåls



socknar i Inlands fögderi, under det att ett mångfaldigt större antal personer från sistnämnda fögderi uttalat sig för den af Eders Kongl. Maj:ts förra året till Riksdagen framlagda sträckningen. Petitionerna till förman för vestra linien röja dessutom redan i sättet för deras tillkomst betänkliga svagheter, ty då personer, efter upplysning i tidningarna om petitionens grofva felaktigheter, nekat att skrifu under den omarbetade petitionen, så har man, utan dertill erhållet samtycke, gjort ändringar i den äldre petitionen genom öfverstrykningar och öfverskrifningar. Dessa petitioner äro för öfrigt icke undertecknade af någon skärgårdsbo eller någon af ortens anjovisfabrikanter eller fiskhandlare.

Båda de i fråga varande utlåtandena härröra från personer, som sjelfva sakna kännedom om orten i fråga, och Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes är grundadt på yttrande från blott kronofogden i Orusts och Tjörns fögderi, hvilken icke torde ega stort bättre kännedom om traktens näringslif m. m. än länets nye höfding. Kronofogden i det fögderi, jernvägen skall genomlöpa, liksom befolkningen i nämnda båda fögderier har ej hörts, trots de nedan bifogade kommunalstämmoutlåanden, som på befallning från länsstyrelsen afgåvos å oktoberstämmorna 1896, bära tydligt vittnesbörd om missnöjet med länets landstings beslut samma år att förorda linien *vester* om sjön Hällungen. Af det muntliga meddelande, länets nye höfding afgaf vid länets riksdagsmäns sammanträde den 20 dennes inför statsrådet och chefen för civildepartementet, framgick dessutom på det allra tydligaste, att han i sin uppfattning påverkats af det *bakdanteri och förtal*, som egt rum med syfte att nedsätta mina i tryck framlagda åsigters och utredningars värde.

Vidare motiveras dessa påminnelser af den i högsta grad upprörande **orättvisa**, länets landsting i nyss återopade beslut så tydligen ådagalagt mot den talrika skärgårdsbefolkningen i Orust och Tjörns fögderi, hvilken befolkning ju skall med jemförelsevis dryga belopp nödgas bidraga till både längdbanan och bibanor å fastlandet, utan att sjelf få det allra minsta stycke jernväg ut till sin skärgård och utan att kunna skörda någon nämnvärd fördel af de banor, till hvilkas utförande den tvingas att bidraga, om samma beslut enligt Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes utlåtandes hemställan skulle blifva förverkligade. Denna befolkning skulle derigenom icke blott betungas med en orättvis och tryckande landstingsskatt för nämnda banor, utan äfven få bidraga till sådana bibanor, som komma att utöfva en *ruinerande* inverkan på samma

befolknings egna näringslif. Det »vampyrssystem», som så länge utgjort bohusslänska skärgårdens **förbannelse**, skulle nemligen genom bemälda förslag bringas till en hittills lyckligt nog ej erfaren höjd.

*Att fiskaresamhällena ej varda hjälpta derigenom att andra få den samfärdsel, dessa samhällen sjelfva för sin ekonomiska förkofran behöfva, bör vara fullt klart, hvarförutom fiskarebefolkningen ju allra minst kan främjas derigenom, att hennes värsta medtäflare om den på fisket grundade affären meddelst kraftiga samfärdsanstalter bringas i tillfälle att i konkurrensen helt och hållet förkrossa fiskarebefolkningens egna samhällen.*

Går man nu till en granskning i enskildheter i Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes utlåtande, så framträder först att sjelfva refererandet af de stridiga petitionerna är partiskt i ty att fullständigheten är nöjaktig beträffande vestra linien, men icke så i fråga om den östra, hvars motiverande i väsentlig mån till dels uteslutits och till dels, såsom nedan skall visas, oriktigt återgifvits.

Ostra liniens förespråkare aberopa sig »på en tryckt broschyr, hvars innehåll», enligt Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes förmenande, »ingalunda får anses oomtvistligt», ehuru icke något det allra minsta deraf kunnat vederläggas, hvadan för en skenbar motbevisnings åstadkommande dess mening antingen måst förvridas eller ock med obehagliga eller orimliga påståenden gendrivas. Så börjar t. ex. Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande sin kritik med följande ord: »Bland de många påståenden, denna broschyr innehåller, är det, att Orust skulle vara bäst betjenadt af en bibana från Svenshögen öfver Gydnäs (Djurnäs) det mest framträdande»; men ser man efter i broschyren (Bil. A), så framställas förhållandena der helt annorlunda. Der säges nemligen å sid. 2, att »den östra linien erbjuder möjligheten af en bibana öster ut från Uecklum till Ström och en bibana vesterut från Svenshögen öfver Gydnäs till Orust, under det att den vestra deremot blott erbjuder möjligheten af en ekonomiskt betydelselös bibana å vestra sidan från Stenung till Viddesgårde, hvilken svårigen på allvar kan tänkas fortsatt öfver Svansund till Orust», och att »om än ingen af dessa bibanor komma till stånd under den närmaste framtiden, så vore det dock ett groft fel att försumma det deras utförande under en aflägsnare tid nu möjliggjordes; ty erfarenheten snart sagdt allestädes ifrån ådagalägger, hur hastigt ett jernvägsnät utvecklas, när blott möjlighet för utvecklingen förefinnes», samt å sid. 6, att »långdbanans dragning öfver Stenung tydligen alls icke gör den af landstinget

hos regeringen 1886—1892 begärda utfarsbanan till *Morlanda—Ellös* eller den af 1885 års jernvägskomité 1889 förordade lilla korta hamnbanan till *Källsnäs* obehöfliga, utan kommer tvärtom att göra dessa två förbindelseleder till sjön ännu *oumbärligare*, om icke förderfbringande skada i stället för gagn skall tillfogas särskildt skärgården i Orust och Tjörns fögderi», hvarjemte å sid. 2 påpekas, huru som den af Konungens befallningshafvande nu förordade »bibanan till Orust från Stenung öfver Viddesgårde och Svansund, om en sådan ens är möjlig, skulle möta mångfaldigt större svårigheter, kräfvat mycket högre kostnader och lemna långt sämre resultat, än bibanan från Svenshögen».

Petitionärerne till förmån för östra linien hafva sålunda aldrig yttrat, »att Orust skulle vara bäst betjenadt af en bibana från Svenshögen», utan blott att »det vore ett groft fel att försumma det dess utförande under en aflägsnare tid nu möjliggjordes». För den närmare tiden framhållas deremot i tydliga ordalag helt andra anspråk å sid. 7, der det heter att, när »på Orusts och Tjörns kommuner skall falla en icke obetydlig del (omkring »en tiondedel» eller ungefär 100,000 kr.) af det belopp, landstinget får betala för kostnadsfri mark m. m. åt längdbanan, bör det väl blott utgöra ett ytterligare tungt vägande skäl för både landsting och regering att draga försorg om, att den för Orust och Tjörn med hänsyn till framtiden åtminstone något värde egande östra linien föredrages framför den västra linien samt att äfven de af 1885 års jernvägskomité tillstyrkta *utfartsbanorna till Ellös och Källsnäs snarast möjligt komma till stånd*».

Hvad Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande vidare med åberopande af kronofogden i Orust och Tjörns fögderi anmärker om bibanan från Svenshögen, att den »skulle dragas först genom en mycket svår terräng på Inlandssidan, vidare på en bro öfver fjorden (*sic!*) och derefter på Orustsidan stöta på terrängförhållanden så otillgängliga, att säkerligen stora svårigheter skulle uppstå för att der anlägga ens en hjälplig körväg»; så bevisar det endast den förut antydda obekantskapen med förhållandena och förbiseendet af broschyrens innehåll; ty då i detta hänvisas till de liknande förhållandena vid Svinesund, bör vara klart, att man aldrig afsett någon station å höjden vid brofästet, utan först der linien från bron nedkommit i dalgång närmare midten af ön, der en station lätt skall kunna bringas i förening med Orusts talrika dit ledande vägar.

Då Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande om hamnspåret från Jörlanda till Källsnäs» anmärker, att anordningen deraf »torde vara oberoende af på hvilkendera sidan om Hällungen jernvägen kommer att dragas», så ådagalägger Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande blott den mest kolossala obekantskap med verkliga förhållandena. Det i broschyren förordade hamnspåret angifves nemligen såsom en del af linien Källsnäs—Jörlanda—Ucklum—Ström, hvilken linie ju (enligt äldre undersökningar) kan fortsättas till Trollhättan och innebär icke blott en möjlighet af *en föreningslinie mellan Bergslagernas jernvägar och längdbanan* å den långa sträckningen mellan Göteborg och Öxnered—Udevalla, utan ätven en linie, hvarigenom Tjörns och större delen af Inlands invånare tunne nya afsättningsorter för sina produkter vid de uppväxande industriella samhällena Ström—Lilla Edet och Trollhättan samt lättare tillförsel af skogsprodukter m. m. Vattenfallet vid Ström—Lilla Edet eger en drifkraft af närmare 20,000 effektiva hästkrafter, och kan således gifva upphof åt talrika fabriker utöfver de redan befintliga. Trollhättefallens vattenkraft är som bekant mångfaldigt större (220,000 hästkrafter), och lider det intet tvifvel, att en stor utveckling af industriell verksamhet här föreligger till sin möjlighet. Då för den i broschyren förordade liniens utförande gifvas stora intressen och stor ekonomisk kraft samt stora fördelar, så är förhållandet jemförelsevis motsaten med den af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande afsedda linien, hvars utsigter och gagnelighet ju äro mycket mindre.

Den i broschyren förordade linien kan ock få lika stort värde för *fiskerinvärden* som Stenungs-linien är och måste blifva för densamma fullständigt värdelös. Om Hjertums och Vesterlanda socknar ega vattenkommunikationer å Göta elf, så ega Odsmåls och Norums socknar det äfven å fjordarne utmed kusten, men i afseende på möjligheten af ekonomisk utveckling och behof af jernvägskommunikationer är skillnaden ofantlig. Industriidkarne vid Ström—Lilla Edet torde sjelfve bäst förstå sina behof och önskningsar, hvilkas befogenhet ej vederlägges deraf, att Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborg synes motverka Bohus läns bästa, lika intensivt som han iakttager Bergslagernas jernvägars och staden Göteborgs. Så vidt jag kan förstå, måste ock östra linien med hamnspår till Källsnäs blifva mycket *billigare* att utföra än vestra linien ensam för sig.

Då Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande talar om att Mykleby sockens invånare skulle under starka isvintrar, då ångbåtsfarten upphört, »föredraga att fara öfver färjan vid Svansund och vidare landvägen till

Stenungssund framför att resa den längre vägen om Uddevalla», så glömmes Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande, att Ljungskile station under alla förhållanden ligger bäst till för Mycklebyborna och dernäst Svenshögens.

Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes påstående, att landstingets beslut 1896 och 1897 till förmån för vestra linien »*föregåtts af omsorgsfull utredning*,» är den mest från sanna förhållandet afvikande af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes samtliga uppgifter, enär besluten i fråga kommit till stånd såsom ren partisak utan någon som helst verklig utredning, hvilket äfven på det tydligaste framgår af de åberopade utskottsbetänkandena. Landstingets uttalande i ämnet nämnda år bör därför lemnas helt och hållet »ur räkningen», i synnerhet som landstinget före år 1896 alltid föredragit den östra linien, och den utförliga utredning, som åstadkoms under åren 1885—1889 af en landstingets jernvägskomité, talar till förmån för östra linien jemte ett hamnspår från Jörlanda till Källsnäs. Landstinget har ock bekostat detaljerad undersökning af östra linien och hamnspåret till Källsnäs samt okulär undersökning af bibanan Ucklum—Ström, men hvarken detaljerad eller okulär undersökning af den vestra linien, ehuru förslag derom förgäfvades väcktes 1887.

Då Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande förordar en bibana från Stenung till Kolhättan, Svansund och Ellös, så har Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande upptagit ett förslag, som i följd af sin ekonomiska orimlighet ansetts så *löjligt*, att ingen hittills vågat tala om detsamma (jmför broschyren, Bil. A, sid. 5). Det finnes uppenbarligen icke den minsta utsigt för att vare sig staten eller enskilde någonsin skulle kunna utföra en bibana sådan som denna, och för skärgården med dess fiskerinäring erbjuder densamma den för trafikanterna *längsta sumt mest kostsamma och tidsödande förbindelseled*, som låter tänka sig, och äfven för trafiken på Göteborg skulle den endast vid de ytterst sällsynta fall, då sjöfarten derå under starka isvintrar är afbruten, kunna komma i fråga att användas af skärgårdsborna.

För Tjörn erbjuder Källsnäslinien de största fördelarne, och under de med mycket långa mellanrum inträffande isvintrarne med afbruten sjöfart torde invånarne på Orust och Tjörn, som hafva *närmaste vägen* hvad Orust vidkommer, till Ljungskile och Svenshögens stationer samt, hvad Tjörn vidkommer, till Jörlanda station, *minst* af alla stationer från och med Uddevalla till och med Jörlanda komma att anlita en sådan vid Stenungssund, om vestra linien kommer till stånd, enär denna station

hufvudsakligast blott skulle erbjuda fördelar för de intressen å Orust, som för att slippa konkurrens *icke* önska jernväg å sjelfva ön. Äfven under tiden för öppen sjöfart torde en jernvägsstation vid Stenungssund blott i mycket ringa grad komma att anlitas af öborna, enär den ju icke erbjuder dem några afsevärda förmåner. För färd till Göteborg är nemligen ångbåtsfarten i regeln att föredraga, och för färd inåt landet är vägen öfver Stenungssund *för lång* för att komma i fråga. För fiskerinäringen är Stenungssundslinien *utan värde*, enär Stenungssund hvarken duger till nithamn för Göteborg eller Uddevalla eller kan erhålla en bibana öster ut till Ucklum och Ström samt Trollhättan, emedan terrängen lägger för rimliga kostnader oöfverstigliga hinder deremot.

Om Stenungssund såsom badort eger blott större delen af den betydelse, man velat tillägga densamma, kan ju lätt en bibana från Jörlanda dragas dit, då de intressen deremot, som tillgodoses genom östra linien, icke kunna undvara att hufvudlinien drages från Jörlanda öfver Ucklum och Svenshögen till Ljungs-kile (Bil. A, sid. 2—3).

Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes ytterst små förhoppningar om bohuslänska jernvägsväsendets utveckling talar *emot* längdbanans byggande såsom statsbana, för så vidt man ej antager att Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes misstro i verkligheten härrör ur medvetandet om vestra liniens *ekonomiska underhållighet*. Är den folkrikaste och bördigaste delen af Bohus län så ekonomiskt svag, att den ej kan åstadkomma en liten obetydlig bibana, som kräfver blott helt ringa anläggningskostnad, hur skall man då kunna vänta något af de glesare befolkade och mindre bördiga delarne. Förslaget att för en ringa tillfällig fördels vinnande gifva längdbanan en *sämr*e riktning, som *icke* medgifver den önskliga framtida utvecklingen, är så absolut förkastligt, att Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes hela utlåtande derigenom fördömer sig sjelft.

Går man derefter öfver till en granskning af kongl. jernvägsstyrelsens ifrågavarande utlåtande, så finner man snart, att det nära ansluter sig till Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvandes utlåtande och röjer samma intresselöshet för *fiskerinäringens* och *industriens* bästa som detta. De få egna anmärkningar i ämnet, det innehåller, skola emellertid bemötas.

Påståendet »att ett stort antal inbyggare å Orust och Tjörn under-tecknat den framställning, som åsyftar att framhäfva den vestra liniens företråde framför den östra», och den origtiga slutledning, deraf dragits,

äro redan här ofvan reducerade till sin rätta halt och betydelselöshet; och ehuru mycket kunde härom tilläggas, må det anförda vara nog.

Påståendet, att uppgifterna i den af petitionärerna till förmån för den östra linien bilagda broschyren skulle »tåla jemkning», är obestyrkt och kan ej med verkliga bevis styrkas, enär det är osant. Samma omdöme gäller om påståendet »att den vestra linien kommer att tillgodose väsentligt större intressen än den östra linien.» Ej bättre är det med påståendena att »*befolkningen* inom det trafikområde, som kan för vestra linien beräknas, är betydligt talrikare än befolkningen inom östra liniens trafikområde» och att »äfvén *jordbruksnäringen* och *industrien* äro inom det förra af afsevärdt större betydelse», ty der icke båda linierna ega lika värde för befolkningen, der erbjuder den östra linien långt större företräden för både en talrikare befolkning och jordbruksnäringen, under det att vestra linien blifver fullständigt värdelös för industrien, då den östra deremot erbjuder möjligheten af en bibana till de stora och för den industriella utvecklingen så betydelsefulla vattenfall, Göta elf gör vid Ström—Lilla Edet och Trollhättan. Ingen industriell anläggning finnes eller kan väntas komma till stånd inom den vestra liniens område. Olyckligast är emellertid kongl. jernvägsstyrelsen i yttrandet om att den vestra linien »i högre grad än den östra linien kommer att utöfva gynsam inverkan på *fiskerinäringen*», ty någon omöjligare plats för fiskafsättning med jernväg än Stenungssund låter, såsom ofvan påvisats, knappast tänka sig, under det att östra linien dock erbjuder möjligheten af bibanor, som framdeles kunna utföras och blifva nämnda näring till stort gagn.

Påståendet, att förespråkarne för östra linien särskildt framhållit betydelsen af Svenshögens station, har ofvan reducerats till sin rätta storlek, och hvad den ifrågasatta stationen vid Ödsmål vidkommer, erbjuder den ingen större fördel, under det att bibanan Ödsmål—Kolhättan är ett blott helt löst fantasifoster, för hvars förverkligande all rimlig anledning saknas.

Då kongl. jernvägsstyrelsen framhåller, att »*den billigare anläggningskostnaden* fortfarande talade för den östra linien», synes den hafva lika rätt som den med all säkerhet har orätt, när den påstår, att skilnaden i anläggningskostnaden »torde uppvägas af de större trafikinkomster, som synas vara att förvänta för den vestra sträckningen öfver Stenungssund.» Hela den ofvanstående framställningen vittnar nemligen om den östra liniens högre värde för trafiken.

Kongl. jernvägsstyrelsens konsekventa åsidosättande både af industriens, jordbrukets och fiskerinäringens intressen och af trafikinkomsterna framskymtar vidare i dess tillstyrkande af linien öfver Lerjeholm och *Kongelf* i stället för öfver Tingstad och *Ytterby*. Till förmån för den senare linien kan anföras bland annat, att det ur statsekonomisk synpunkt måste anses för högeligen ofördelaktigt att lägga två så stora jernvägar som längdbanan och Bergslagernas jernvägar alldeles utmed hvarandra en så lång sträcka som den emellan Göteborg och Kongelf, att Ytterbylinien förekommer anläggandet af en smalspårig jernväg öfver Hisingen och södra Inland, hvilken i någon mån komme att konkurrera med längdbanan, och möjliggör i stället södra Inlands tillgodoseende med en bibana vester ut till Tjufkil och en bibana öster ut till Kongelf från den gemensamma utgångspunkten vid Ytterby, att samma linie vid Tingstad medgifver en lämplig anknytningspunkt för den af 1885 års jernvägskomité förordade utfartsbanan utmed Hisingens sydkust till för exempel Hjuviken, hvilken utfartsbana skulle mycket gagna fiskerinäringen i länets södra skärgård, att samma linie onödiggör särskild bro mellan Göteborg och Tingstadvassen, hvilket är af ej ringa betydelse med hänsyn till den lifliga trafiken med båtar och fartyg å Göta elf, att samma linie medför betydande fördelar med afseende på den stora hospitalsinrättningen å Hisingen, att samma linie torde gifva uppslag till en ytterligare tilltagande ekonomisk utveckling å Hisingen genom nya fabriksanläggningar och dylikt, hvilket icke blefve fallet med den i ekonomiskt hänseende så oförmånliga Kongelfslinien, samt att Ytterbylinien tillgodoser en trakt, som genom sin tätä folkmängd och industriella utveckling och sina stora skattebidrag är särskildt förtjent af att erhålla en jernväg till sin ytterligare ekonomiska förkofran.

Går man vidare norrut och tager hänsyn till längdbanans läge i midten af Bohuslän, finner man i kongl. jernvägsstyrelsens förslag samma likgiltighet för särskildt *fiskerinäringens* och öbefolkningens samfärdsbehof. Banans sträckning genom Herrestads socken har nemligen gifvits ett sådant läge, att anslutningen af den för nämnda näring och befolkning så *oumbärliga* bibanan längs Bokenäset till Morlanda—Ellös skulle omöjliggöras; men då länets landsting åren 1886 och 1892 samt flere kommuner och talrika skärgårdsbor år 1891 och i år hos Eders Kongl. Maj:t anhållit om åtgärder för densammas byggande såsom statsbana eller att åtminstone en station för densammas anslutning skulle beredas i Herrestads socken, må vara nog att hänvisa till den utförliga utredning och motivering, som redan



lemnats för denna bibanas behöflighet (jmför: Bil. B, sid. 1—2, 6, 18—21, 26—27, 29—32, 34—35; Bil. C, sid. 26—27; Bil. D, sid. 25—42, 47).

Vid längdbanans dragning förbi inre ändan af Saltkälleffjorden möter ett nytt prof på kongl. jernvägsstyrelsens sinnelag gent emot skärgården. Den station, som i landstingets petition år 1886 fans föreslagen vid Saltkällan och som kongl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånigt utlåtande den 4 juni 1888 tillstyrkte böra göras »större, än hvad som föreslagits», har förflyttats så långt inåt landet, att den icke skall kunna af sjöfarande användas, och mycket sorgligt tal går om detta beteende. Att skärgårdsbefolkningen skulle hafva gagn af en station å längdbanan vid Saltkällan liksom af att den smalspåriga banan till Munkedal med samma spårvidd fortsättes till Ellene, så att man vid Saltkälleffjordens inre ända finge både normalspårig jernvägsförbindelse norr och söder, ut med längdbanan och smalspårig sådan till hela vestra Dalsland medelst de sålunda förenade Munkedals och Uddevalla—Lelångens jernvägarne, är så uppenbart, att det ej behöfver särskildt motiveras.

All klok och gagnande utveckling af rikets jernvägsnät måste afse *största möjliga gagn och minsta möjliga skada* för både riket och de orter, de nya jernvägarne beröra, och för särskildt Bohus län framträder såsom hufvudvilkor för ett gagnande jernvägsväsende, att *landtbrukets, industriens och fiskerinäringens intressen så vidt möjligt tillgodoses*; men granskar man noga det förslag, som nu föreligger till Eders Kongl. Maj:ts pröfning från kongl. jernvägsstyrelsen, så skall man icke undgå att finna, att ofvanstående grundsats i flera fall icke blifvit tillämpad, utan att i stället den mindre goda grundsatsen om *minsta möjliga gagn och största möjliga skada* fått tjena till ledning.

På grund af hvad sålunda i största korthet anförts, får jag härmed, i djupaste underdånighet och under åberopande af bilagda trettio skrifter, hemställa,

det Eders Kongl. Maj:t tacktes, i händelse af nådig proposition till Riksdagen om anläggning såsom statsbana af en jernväg längs Bohus län, föredraga sträckningen Göteborg—Ytterby—Ucklum—Herrestad—Saltkällan—Svinesund.

Stockholm den 24 januari 1898.

Underdånigst

Axel Vilh. Ljungman.

Riksdagsman för Orust och Tjörns domsaga.

*Bilaga L. till motionen n:o 218.*

Utdrag ur protokoll, hållet vid andra ordinarie kommunalstämma med Torps församling i Kyrkeby skolhus den 27 oktober 1896.

S. D. \_\_\_\_\_

## § 2.

Med anledning af Konungens befallningshafvandes i länet vädjan till kommunerna i Bohus län i fråga om bidrag till den bohuslänska längdbanan, beslutade stämman enhälligt, att då jernvägen längs Bohus läns fastland, hur den än må läggas, saknar all betydelse och gagn för Torps församling, denna på dessa grunder ej vill lemna något bidrag till densamma.

Är och dag som ofvan.

*Alban Tegner,*  
Stämmans ordförande.

Justeradt

*Albin Hermansson.**Emanuel Anderson.*

Rätt utdraget, intygar:

Assmunderöd den 28 november 1896.

*Alban Tegner.**Bilaga M. till motionen n:o 218.*

Utdrag af protokollet, hållet vid ordinarie kommunalstämma med Tegneby församlings röstberättigade innevånare i skolhuset vid Gilleby den 30 oktober 1896.

## § 1.

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

§ 2.

§ 3.

Sedan det blifvit ifrågasatt, om kommunen ville lemna bidrag till jernvägsanläggning genom Bohus län i sträckning från Göteborg norrut, uttalade sig stämman sålunda: Då Tegneby kommun anser en jernväg genom länet blifva till högst ringa fördel för denna kommun, och lands-tinget beviljadt så rundligt belopp dertill, vill kommunen *icke* deltaga med något vidare.

I afseende å landstingets anslag till längdbana vill kommunal-stämman uttala den mening, att man gillar och instämmer uti det vid landstinget af ledamot från detta fögderi gjorda påstående om fördelning af beskattningen i och för dessa utgifter efter den mindre eller större fördel, som kommunerna deraf kunna hafva.

§ 4.

Att justera dagens protokoll utsågos Pontus Olsson i Tvet och H. Johansson i Tvetehogen, hvarefter stämman upplöstes.

Dag som ofvan.

På kommunalstämmans vägnar:

*Theodor Andersson,*

Ordförande.

Justeradt af

*A. Johansson.*

*Pontus Olsson.*

Uppläst i Tegneby sockens kyrka söndagen den 8 november 1896,  
intygar

*A. G. Andersson,*

Klockare.

Rätt utdraget, betygar:

*Theodor Andersson,*

Stämmans ordförande.

*Bilaga N. till motionen n:o 218.*

Utdrag af protokollet, hållet vid ordinarie kommunalstämma med Röra församling den 31 oktober 1896.

## § 4.

Med anledning af uppmaningen i Konungens befallningshafvandes allmänna kungörelse n:o 55 (under n:o 4315) och kronofogdens i orten skrifvelse i ämnet beslutade stämman enhälligt förklara, att, då den ifrågasatta jernvägsanläggningen längs Bohus läns fastland kan anses sakna all nämnvärd betydelse till gagn för orten, kommunen ej heller vill lemna något bidrag till densammas utförande.

På kommunalstämmans vägnar:  
*Samuel Olsson.*

Justeradt  
*Joh:s Abrahamson.*  
*Joh. Gust. Waldenström.*

Uppläst i Röra kyrka söndagen den 8 november 1896, intygas af

*J. A. Olsson,*  
Klockare.

Rätt utdraget, styrker:

*Samuel Olsson.*

*Bilaga O till motionen n:o 218.*

Utdrag af protokollet, hållet vid kommunalstämma  
med Morlanda kommun i kyrkan den 15 oktober 1896.

S. D. Vid kommunalstämman i dag förekom följande — — —

§ 4.

I skrifvelse den 28 september har kronofogde Christenson begärt att kommunen måtte höras, huruvida och i hvad mån kommunen vill bidraga till en längdbana genom Bohus län, i händelse den kommer att byggas för statens räkning. De närvarande förenade sig enhälligt om följande yttrande: Då jernvägen längs Bohus läns fastland, hur den än må läggas, saknar all betydelse till gagn för orten, vill kommunen ej lemna något bidrag till densammas utförande.

*A. C. Widell,*  
Stämmans ordförande.

Justeradt  
N. Johanson.  
Bernhard Olsson.

Uppläst i Morlanda kyrka söndagen den 18 oktober 1896 af

*L. J. Högsell,*  
Pastorsadjunkt.

Rätt utdraget, bestyrker:

A. C. Widell.

*Bilaga P till motionen n:o 218.*

Utdrag af protokoll, fördt vid kommunalstämma  
med Fiskebäckskils kommun den 12 oktober 1896.

## § 7.

På derom gjord förfrågan, huruvida och i hvad mån kommunen ville bidraga till den ifrågasatta jernvägsanläggningen genom Bohus län i sträckning från Göteborg norrut, i händelse denna jernväg skulle komma att byggas för statens räkning, förklarade stämman, att hon *icke* ville lemna något direkt bidrag till den ifrågasatta statsbanan genom länet på grund deraf att landstinget beviljat fri jord, till hvars lösen kommunen får med hela länet dela, utan att kunna påräkna någon som helst direkt fördel af banan.

Som ofvan.

*Aug. Linderoth,*  
Stämmans ordförande.

Uppläst, justerat och godkändt

*Oscar Bengtsson.*

*Joh:s Månsson.*

Uppläst i Fiskebäckskils kyrka söndagen den 18 oktober 1896,  
intygar

*L. Pehrsson.*

Rätt utdraget, betygar:

*Aug. Linderoth.*  
Stämmans ordförande.

Bilaga Q till motionen n:o 218.

Utdrag af protokollet, hållet vid kommunalstämma  
med Grundsunds kommun den 28 oktober 1896.

§ 3.

Från kronofogden i orten har en så lydande skrifvelse ingått:

»Med anledning af föreskriften i länskungörelsen n:o 55 (4315) för den 14 nästlidne augusti får jag anmoda eder att å ordinarie kommunalstämman i oktober månad söka inhemta och derefter snarast möjligt meddela mig upplysning, huruvida och i hvad mån bidrag till den ifrågasatta jernvägsanläggningen genom Bohus län i sträckning från Göteborg norrut kan vara att från Grundsunds kommun påräkna, i händelse ifrågavarande jernväg skulle komma att byggas för statens räkning.»

Med anledning häraf uttalade stämman som sin mening: att alldenstund denna jernväg, äfven om den drages öfver Stenung, icke kommer att i ringaste mån gagna denna kommun och ej heller, så vidt den kan se, andra skärgårdskommuner i länet, åtminstone icke dem i mellersta och södra delen; så anser den sig icke böra bidraga till densammas utförande.

Som ofvan.

*Axel Hagberg,*  
Stämmans ordförande.

Justeradt

*A. Christensson.*

*J. Johansson.*

Uppläst i Grundsunds kyrka söndagen den 1 november 1896, betygar

*Em. Th. Malmstedt.*  
v. Pastor

Rätt utdraget, intygar:

*Axel Hagberg.*

*Bilaga R till motionen n:o 218.*

Utdrag ur protokollet vid ordinarie kommunal-  
stämma med Gullholmen den 26 oktober 1896.

## § 6.

På grund af skrifvelse från kronofogden i orten föredrogs läns-  
kungörelsen n:o 55 (under n:o 4315) af den 14 nästlidne augusti för att  
utröna, huruvida och i hvad mån bidrag till den ifrågasatta jernvägsan-  
läggningen genom Bohus län i sträckning från Göteborg norrut kan vara  
från kommunen att påräkna, i händelse ifrågavarande jernväg skulle komma  
att byggas för statens räkning, och beslutades: att kommunen ej vill  
lemna bidrag till en jernvägsanläggning genom Bohus läns fastland, enär  
en sådan, hur den än må läggas, saknar all betydelse till gagn för skär-  
gårdskommunerna.

Som ofvan.

Justeradt

*J. A. Olsson.*

*A. L. Österberg.*

*J. O. Nyqvist,*

Ordförande i kommunalstämman.

Rätt utdraget, bestyrker:

*J. O. Nyqvist,*

Ordförande i kommunalstämman.



*Bilaga S till motionen n:o 218.*

Utdrag af protokollet, hållet vid kommunalstämman på Karingön torsdagen den 20 oktober 1896.

S. D. Årets andra ordinarie kommunalstämma hade genom 2:ne söndagar å rad skedd pålysning uti härvarande kyrka, blifvit till denna dag utlyst att hållas på vanligt ställe kl. 12.30 e. m.

1:o) — — — — —

2:o) för att på anmodan af herr kronofogde Aug. Christenson inhemta upplysning om, huruvida och i hvad mån bidrag till den ifrågasatta jernvägsanläggningen genom Bohus län i sträckning från Göteborg norrut kan vara att från Karingöns kommun påräkna, i händelse ifrågavarande jernväg skulle komma att byggas för statens räkning.

Då dessa ärenden på utsatt ställe och tid föredrogos afgjordes de sålunda:

1:o) — — — — —

2:o) Förklarade kommunalstämman, att då jernvägen längs Bohus läns fastland, huru den än må läggas, saknar all betydelse till gagn för orten, kommunen ej heller vill bidra till densammas utförande, och att förläggandet af samma jernväg öfver Stenung synbarligen påyrkats blott såsom skengrund för skärgårdens, såsom det tyckes, orättvisa beskattning för jernvägens åstadkommande, hvartill kommer att, då ständigt nya fordringar från alla håll tillkomma, som öka kommunens bördor, det svårigen skulle låta sig göra för denna lilla kommun att, äfven om den skulle vilja detsamma, kunna bidra till oftanämnde jernvägsanläggning.

Uppläst, justerad och vidkändt år och dag som ofvan.

*L. O. August Simson,*  
Kommunalstämmans ordförande.

*Gustaf Nordin.*

*A. L. Norin.*

Uppläst i Karingöns kyrka söndagen den 25 oktober 1896 af

*L. O. August Simson.*  
P. 1.

Rätt utdraget, styrkes ex officio:

*L. O. August Simson,*  
P. 1.

Rätt afskrifvet intygar på begäran:

*L. O. August Simson,*  
P. 1.

*Bilaga T till motionen n:o 218.*

Protokoll vid kommunalstämma med Mollösunds församling den 21 oktober 1896.

## § 4.

Med anledning af uppmaningen i Konungens befallningshafvandes allmänna kungörelse n:o 55 (under n:o 4315) förklarade kommunalstämman, att, då den föreslagna jernvägen längs Bohus läns fastland, huru den än må läggas, saknar all betydelse för Mollösunds kommun, i synnerhet som Mollösund icke ens genom en körbar väg står i förbindelse med det öfriga Orust, kommunen icke vill lemna det ringaste bidrag till densamma.

Som ofvan  
O. G. Hallberg.

Justeradt  
Olaus Pettersson.  
Joh. Aug. Johansson.

Rätt afskrifvet, betygar

O. G. Hallberg.

*Bilaga U till motionen n:o 218.*

Afskrift af protokoll, hållet vid utlyst ordinarie kommunalstämma med Klöfvedals socken i dess kommunalrum den 21 oktober 1896.

## § 4.

Att som Klöfvedals kommun med hänsyn till uppmaningen i Konungens befallningshafvandes allmänna kungörelser år 1896 af n:o 55

under n:o 4315, samt skrifvelse från kronofogden i fögderiet till kommunalstämmans ordförande med den uppmaning att å ordinarie kommunalstämma i oktober månad, huruvida kommunen vill bevilja bidrag till den ifrågasatta jernvägsanläggningen genom Bohus län i en sträckning från Göteborg norrut till Svinesund. När denna viktiga fråga nu företogs till behandling, uttalade stämman sin åsigt deröfver, följande: att som kommunen är belägen vestligast vid hafvet, hvilken ju i öfrigt, icke har någon direkt beröring med längdbanan och för öfrigt som ångbåtar passera hvarje dag, då segelleden är öppen, genom den trånga farleden i Kyrkesund, som anlöpa längst bohuskustens alla hamnar samt öfver till Norge, och därför saknar all betydelse till gagn för orten, som af den utaf Göteborgs och Bohus läns landsting år 1895 tillsatta jernvägsberedningen för Bohus läns längdbana har inlemnadt det förslag till landstinget att lemna anslag till 11,000 kronor per kilometer, som då uttaxeringen af afgifterna uppgående till 2,100,000 kronor, utom räntor, med 70 eller 72 öre per bevillningskrona under en följd af många år, samt enär det innebär en allmän beskattning, som icke kan vänta något det minsta gagn af förslaget i frågan, utan en tryckande börda. Så beslutade stämman enhälligt och ville alls icke bidraga till den ifrågavarande jernvägsanläggningen.

Justeradt af

*Bernhard Eliasson.*

*Olle Olsson.*

Uppläst i Klöfvedals kyrka den 25 oktober 1896 af

*And. Lundholm.*

Rätt afskrifvet intygas.

Kyrkefjell den 19 november 1896.

*Herman Pehrsson.*

Stämmans vice ordförande.

*Bilaga V till motionen n:o 218.*

Utdrag af protokoll, hållet vid ordinarie kommunalstämma med Stenkyrka socken samt Klädesholmens och Rönnings kapellförsamlingar i kommunalrummet den 29 oktober 1896.

---

## § 8.

Då nu, jemlikt föreskriften i Konungens befallningshafvandes allmänna kungörelser n:o 55 (4315) för den 14 nästlidne augusti och herr kronofogdens jemväl meddelade skrifvelse, ärendet föredrogs, huruvida och i hvad mån bidrag till den ifrågasatta jernvägen genom Bohus län i sträckning från Göteborg norrut kan vara att från kommunen påräkna, i händelse samma jernväg skulle komma att byggas för statens räkning, beslutar stämman, efter öfverläggning, enhälligt att, då jernvägen saknar all betydelse för orten, kommunen ej heller vill bidraga till densammas utförande.

---

Som ofvan  
*J. E. Billström.*

Justeradt.  
*J. L. Kjellberg.*  
*Olaus Johansson.*

Rätt utdraget betygar:

*J. E. Billström.*

*Bilaga W till motionen n:o 218.*

Utdrag ur protokoll, hållet vid ordinarie kommunalstämma med Valla sockens röstberättigade medlemmar i kommunalstugan den 26 oktober 1896.

§ 3.

Med anledning af uppmaningen i Konungens befallningshafvandes allmänna kungörelse n:o 55 (under n:o 4315) och från kronofogden i orten erhållen skrifvelse i ämnet, beslutade stämman enhälligt förklara, att då den ifrågasatta jernvägen längs Bohus läns fastland, hur densamma än måtte förläggas, icke kan blifva till något nämnvärdt gagn för orten, kommunen ej heller vill lemna något bidrag till densammas utförande.

Justeradt:

*Johan Petter Olausson.*

*Anders Johan Kristiansson.*

Uppläst i Valla kyrka den 1 november 1896 af

*Anders Lundholm.*

Rätt utdraget, intygar

Hjelteby den 19 november 1896

*Edv. Andersson.*

Kommunalstämmans ordförande.

*Bilaga X till motionen n:o 218.*

Utdrag af protokoll, fördrt vid extra kommunalstämma med Hjertums socken å Bilegården torsdagen den 4 mars 1897:

## § 3.

Tillfrågades stämman, hvilket för dem skulle vara fördelaktigast, om den bohuslänska längdbanan framdrages på östra eller vestra sidan om sjön Hällungen i Ucklums socken. Stämman uttalade sig enhälligt för att den östra sidan vore fördelaktigast.

— — — — —  
Som ofvan.

På kommunalstämmans vägnar

*Justus Jarl Sylén.*

Rätt utdraget, styrker

*Justus Jarl Sylén*

*Bilaga Y till motionen n:o 218.*

Utdrag af protokoll, hållet vid extra kommunalstämma med Vesterlanda socken i skolhuset vid kyrkan den 1 mars 1897.

## § 1.

På begäran är kommunalstämma utlyst att här i dag hållas för afgifvande af yttrande, om hvilket för orten blefve fördelaktigast, antingen föreslagna jernvägen genom Bohus län i enlighet med Kongl. jernvägsstyrelsens beslut kom att dragas genom Ucklums socken, öster om sjön Hällungen, eller genom Ödsmåls pastorat, vester om nämnda sjö.

Sedan stämmans lagliga pålysning bekräftats, föredrogs ärendet och efter öfverläggning häröfver beslöts enhälligt att afgifva följande yttrande:

Att som Göteborg är den plats, orten hufvudsakligast behöfver stå i förbindelse med, kommer föreslagna jernvägen, derest den dragas genom Ödsmåls pastorat, vester om sjön Hällungen, icke att blifva till ringaste nytta för orten, lika litet som jernvägen då någonsin härifrån kan påräkna.

någon inkomst; men annorlunda blefve nog förhållandet, om jernvägen kommer att dragas genom Ucklums socken, öster om sjön Hällungen.

Visserligen blefve den då ej heller till någon nämnvärd nytta för Vesterlanda socken, som största delen af året dagligen har bekväm och billig ångbåtsförbindelse med Göteborg, men då vore det dock någon möjlig utsigt för att okulärt besigtigade bibanan från Ström vid Göta elf till Ucklum station kunde komma till stånd, och i så fall är det temligen gifvet, att denna bibana kom att tillföra hufvudbanan en ganska afsevärd inkomst, dels året om genom persontrafik, och dels och mest vintertiden, då trafiken å Göta elf är stängd, denna bana, utom för hela den betydliga omnejden i allmänhet, särskildt för de stora fabriker, som finnas vid Ström och Lilla Edet, blefve den bekvämaste och antagligen billigaste utförselleden till Göteborg och tvärt om hvadan således det senare alternativet, såväl för orten som i allmänt intresse, är att förorda.

Rätt utdraget, betygar

Fredr. A. Larsson.

Ordf. i kommunalstämman.

Bilaga Z till motionen n:o 218.

Afskrift af protokoll, hållet vid kommunalstämma med Ucklums socken i kyrkan den 14 mars 1897.

# § 1.

Enligt kungörelse uppläst i Ucklums kyrka söndagen den 7 dennes och i dag hade kommunalstämma blifvit kungjord i och för att församlingsmedlemmarne skulle få uttala sig om den s. k. längdbanans sträckning på östra sidan sjön Hällungen.

Kommunalstämman beslöt att till vederbörande insända utdrag af dagens protokoll och dervid framhålla den större förmån, jernvägen erhåller,

om den anläggas på östra sidan sjön Hällungen och genom Ucklum, alldenstund jernvägen då går genom lämpligare och billigare terräng, erhåller trafikinkomster från Spekeröd, Ucklum, Vesterlanda, Hjertum och Grinneröds socknar, samt att i och för banans anläggande genomlöpas större grustäppter och att i en snar framtid en bibana från Ucklum genom Vesterlanda till Hjertum antagligen kommer att anläggas i och för de uppväxande fabrikerna vid Göta elf; då om jernvägen anläggas på vestra sidan sjön Hällungen, eller den s. k. Stenungslinien, inga sådana förmåner i ena eller andra hänseendet kunna påräknas, utan endast en del trafikinkomster af en del badgäster, som en kort tid af året händelsevis begagna jernvägen.

Vidare vill kommunalstämman fästa uppmärksamhet på att Göteborgs och Bohus läns hushållningssällskaps jernvägskomité af år 1885 och landstingets jernvägskomité af samma år förordat denna linie, och att landstingets jernvägsberedning af år 1895 och jernvägsutskott af 1896 förordat s. k. Stenungslinien blott och bart som skengrund af att Orust och Tjörns härader skulle hafva ursprungligen stort gagn af om jernvägen droges närmare saltsjön intill Stenungssund, hvilket ej är med rätta förhållandet öfverensstämmande, alldenstund för Orust kommer Ljungskile att vara den lämpligaste stationen å längdbanan och för Tjörn Jörlanda station med derifrån utgående utfartsbana till Källsnäs vid Hakafjord.

Afskrift af detta protokoll skulle öfversändas till riksdagsmannen doktor m. m. herr A. V. Ljungman med begäran, att i händelse af behof af honom inlemnas till vederbörande.

Sålunda beslutadt, betygar

*Lars Larsson.*

Ordförande.

Justeradt

*Edvard Larsson.*

*Edvard Eliasson.*

Rätt afskrifvet styrker:

*Lars Larsson.*



*Bilaga A till motionen n:o 218.*

Utdrag ur protokoll vid kommunalstämma med  
Spekeröds församling i kyrkan den 7 mars 1897.

§ 2.

Beslöts ingå till några af länets riksdagsmän med vördsam an-  
hållan om medverkan till en snar och lycklig lösning af den för länet  
högst viktiga frågan angående af jernvägsstyrelsen föreslagna längdbanan  
genom Bohus län, och särskildt betonades vigten och önskvärdheten af  
att i förslaget förordade linien öster om sjön Hällungen understöddes och  
i sammanhang härmed, att station inom Spekeröds kommun måtte anläggas.

Som ofvan

*O. Rudén.*

Ordf.

Justeradt

*Isak Svensson.*

*Anders Jonsson.*

Uppläst i Spekeröds kyrka den 14 mars 1897.

*L. J. Nyblom. .*

Rätt utdraget, betygar

*O. Rudén.*

Bilaga A till motionen n:o 218.

Protokoll, hållet vid kommunalstämma i Jörlanda  
den 27 februari 1897.

§ 2.

Stämman, som hördes hvilka af de föreslagna sträckningarne af en blifvande jernväg genom länet skulle för Jörlanda kommun vara till största gagnet, antingen om banan drages öster om sjön Hällungen genom Ucklum eller vester om denna sjö till Stenungssund, uttalade sig på det liffigaste för att banan måtte förläggas öster om sjön Hällungen genom Ucklum; och som skäl härför framhölls dels nyttan för Jörlanda att komma i förbindelse med Ucklum för dervarande skogsprodukter, dels det stora gagn Jörlanda skulle få af banan, om den drages genom Ucklum, då nära förbindelse med lägerplatsen Backamo erhöles, hvilken fördel för Jörlanda vore af stor betydelse; och vid framställd proposition, om stämman gillar kongl. jernvägsstyrelsens förslag om att en blifvande statsbana bygges öster om sjön Hällungen genom Ucklum, besvarades denna med enhälligt ja; deremot ogillades länets landstings beslut i jernvägsfrågan med sträckningen på vestsidan sjön Hällungen, då denna sträckning för Jörlanda vore af mindre betydenhet.

Som ofvan

G. A. Guttormsson.

Justeradt

Otto Helgesson.

Adiel Andersson.

Rätt afskrifvet, betyga

G. A. Guttormsson.

G. A. Sterner.

Bilaga Ö till motionen n:o 218.

Utdrag af protokollet, hållet vid extra kommunalstämma med Håltå socken i dess folkskolehus den 14 september 1896.

1:o) Enligt skrifvelse från kronolänsmannen i orten i anledning genom nådigt bref den 19 sistlidne juli hade Kongl. Maj:t, i sammanhang dermed att kongl. jernvägsstyrelsen erhållit uppdrag att gå i författning om verkställande af de undersökningar och utredningar, som kunde finnas vara af omständigheterna påkallade för astadkommande af fullständig plan och kostnadsförslag till en fullt statsbanemässig jernväg genom Bohus län i sträckning från Göteborg norrut, anbefalt kongl. jernvägsstyrelsen att från vederbörande i orterna införskaffa upplysning, huruvida och i hvad mån bidrag till jernvägsanläggningen kunde vara att från orterna påräkna i händelse ifrågavarande bana skulle komma att byggas för statens räkning.

Efter uppläsandet af skrifvelsen, förenade sig stämman, att hur glädjande det än är för hvarje ifrare för länets bästa om vidtagande af åtgärder för byggandet af en statsjernväg längs genom Bohus län, så enär denna jernväg icke kommer att anlöpa socknen, ej heller någon station i närheten är att förvänta, samt jernvägen icke synes blifva dragen som sig bör, öster om sjön Hällungen genom Ucklums socken, der Håltå med flera socknar ha sitt tingsställe och till stor del derifrån hemta skogseffekter till sina förnödenheter, och landstinget beslutat lemna fri jord för nämnda jernväg, hvartill socknen äfven får bidraga, kunde Håltå lilla kommun icke bevilja något enskildt bidrag till nämnda jernväg.

Sålunda förrättadt, betygar:

Justeradt af  
Emanuel Eliasson,  
Matias Berntsson.

Joh:s Wilhelmsson,  
ordförande i stämman.

Uppläst i Håltå kyrka den 20 september 1896, intygar

B. A. Norberg.

Rätteligen utdraget, betygar

Joh:s Wilhelmsson,  
ordf. i stämman.

*Bilaga Aa till motionen n:o 218*

Utdrag af protokollet, hållet vid kommunalstämma  
med Solberga socken i skolhuset i Tunge den 20 februari 1897.

## § 6.

På förekommen anledning hade begärts, att stämman skulle höras angående rigtningen af den af kongl. jernvägsstyrelsen förordade längdbanan genom Bohus län. Då nu detta ärende företogs till behandling, voro alla eniga om att den utstakade rigtningen af banan öster om sjön Hällungen genom Ucklums socken vore så väl för orten som banan den förmanligaste, hvarför stämman enhälligt beslöt uttala sig för att banans rigtning varder densamma, som kongl. jernvägsstyrelsen föreslagit.

Som ofvan  
*Adiel Johansson.*

Justeradt  
*J. F. Fredrikson.*  
*Anders Karlsson.*

Rätt utdraget, styrker

å tjenstens vägnar  
*Adiel Johansson.*

Bilaga Ab till motionen n:o 218.

Utdrag ur protokollet vid kommunalstämma i  
Thorsby sockenstuga den 15 mars 1897.

§ 3.

Vid den till i dag utlysta kommunalstämman rörande den frågan: i hvad riktning Thorsby kommuns medlemmar önska att den nu påtänkta jernbanan, som är ämnad att anläggas längs genom Bohus län, borde för största allmänhetens nytta anläggas, uttalade alla stämmans ledamöter den önskvärdheten, att denna bana borde från Göteborg anläggas öfver Nordre Elf vid närheten af Kornhall, samt dragas så långt fram som möjligt genom Thorsby pastorat dit, der det är lämpligast att draga honom genom Holta socken, samt sedan derifrån i riktning genom Ucklums socken öster om Hällungen, hvilket skulle blifva en stor förmån för denna del af länet genom många deraf blifvande nyttiga kommunikationer. Äfven uttalade stämmans ledamöter enhälligt sin öfvertygelse, att det rättmätigaste är om banan anlägges i nämnda riktning, emedan Ytterby och Romelanda socknar samt Kongelfs stad ligga intill elfven och bergslagsbanan, så att de der ha lätta kommunikationer till både land och städer, men vi ha i denna del af länet inga sådana; stämman beslöt därför, att ett utdrag af detta protokoll skulle genom riksdagsmannen herr doktor Ljungman framlemnas till vederbörande, för att dermed frambära vår önskan i denna sak

Justeradt  
Sam. Johansson,  
P. A. Johansson.

Som ofvan  
Gust. Blomdahl,  
stämmans ordf.

Rätt utdraget, bestyrkes af

Gust. Blomdahl.

*Bilaga A: till motionen n:o 218.*

Utdrag af protokollet, hållet vid kommunalstämma  
med Morlanda kommun i kyrkan den 29 mars 1897.

S. D. Vid kommunalstämman i dag förekom följande:

§ 4.

Stämman beslutar enhälligt att uttrycka sin sympati för en längdbana genom Bohus län, byggd på statens bekostnad, och sin önskan att länets riksdagsmän vid medverkan härtill på samma gång ville på det kraftigaste understödja de af doktor A. V. Ljungman föreslagna tilläggen till Kongl. Maj:ts proposition, hvilka afse, att å bansträckningen från Uddevalla i Herrestads socken bereda en lämplig utgångspunkt för och för framtiden underlätta byggandet af en bibana längs Bokenäset till Morlanda Ellös, under påpekande af såväl den ofantliga stora betydelse, denna bibana skulle få för vår ort och hela den vidsträckta och tätt befolkade mellersta skärgården, som äfven det stora gagn i kommersiellt och kanske äfven i strategiskt hänseende, som vårt kära fosterland i sin helhet kunde röna af en bana, som på kortaste väg skulle förmedla samfärdseln från hjertat af landet till en alltid isfri och i alla afseenden utmärkt hamn, samt beslutar vidare att uppdraga åt godsegaren A. W. Bildt på Torebo att tillsammans med ombud från andra häri intresserade samhällen verka för ernående af detta för oss viktiga mål.

A. C. Widell,  
stämman's ordf.

Justeradt  
J. M. Rhodin.  
O. N. Oldin.

Rätt utdraget, bestyrker

A. C. Widell.

Bilaga Ad till motionen n:o 218.

Utdrag af protokollet, hållet vid kommunalstämma  
med Grundsunds kommun den 29 mars 1897.

§ 8.

Med anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående jernvägsanläggningar för statens räkning har doktor A. V. Ljungman till Riksdagen inlemnad motion, gående ut på bland annat, att, för den händelse staten komme att bygga bana genom länet från Göteborg till Svinesund, denna måtte få en sådan sträckning genom Herrestads socken, att en anslutning för en bibana till Ellös möjliggöres.

Då det för Grundsunds kommun liksom för ett flertal andra stora fiskelägen å denna trakt skulle blifva af ett omätligt värde, om en bana till Ellös kunde komma till stånd, så uttalade stämman sin stora sympati för denna doktor Ljungmans motion, och beslutade enhälligt att befullmäktiga undertecknad Hagberg att för främjandet af denna sak verka på sätt han funne lämpligast.

Som ofvan.

Axel Hagberg,  
stämmans ordf.

Justeradt  
Oscar Westberg.  
A. E. Samuelsson.

Rätt utdraget, betygar

Axel Hagberg.

*Bilaga A: till motionen n:o 218.*

Utdrag ur protokollet vid extra kommunalstämma med Gullholmens församling den 29 mars 1897.

Med anledning af Kongl. Maj:ts proposition till Riksdagen om bygande af en längdbana genom Bohus län hade kommunalstämma till i dag blifvit utlyst för att öfverlägga om hvilka åtgärder böra vidtagas för att främja kommunens intresse.

#### § 1.

Stämman beslöt enhälligt att sända en uppmaning till länets riksdagsmän att vid behandlingen af Kongl. Maj:ts proposition angående anläggning af en längdbana genom Bohus län verka för det af doktor A. V. Ljungman i hans motion framställda ändringsförslaget, att genom Herrestads socken norr om Uddevalla draga banan, så att derigenom vinnes möjligheten af en bibanas anknytning till Ellös.

För hela skärgården och särskildt för Gullholmen, som har sitt läge vid mynningen af den nästan alltid isfria, omkring 14 meter djupa och med god ankarbotten försedda Ellöshamnen, skulle en jernväg till Ellös medföra oberäkneligt stora fördelar.

#### § 2.

Stämman uppdrog åt herr Hugo Hallgren att i förening med ombud för andra kommuner, på sätt han funne lämpligt, verka för saken.

Justeradt  
J. A. Olsson.  
J. Bengtsson.

Rätt utdraget, bestyrker

Som ofvan.  
J. O. Nyqvist,  
kommunalstämmans ordf.

J. O. Nyqvist,  
kommunalstämmans ordf.



*Bilaga Af till motionen n:o 218.*

*Till Riksdagsmannen för Orusts och Tjörns häraders domsaga!*

Undertecknade få härmedelst framföra sitt gillande af Eder verksamhet till förmån för bohuslänska längdbanans dragning öster om Stora Hällungen med stationer vid Herrestad, Svenshögen och Ucklum samt med bibanor från Herrestad längs Bokenäset till *Morlanda—Ellös*, från Ucklum till Ström och Trollhättan samt från Jörlanda till *Källsnäs*, när Orust och Tjörn derigenom erhöle största möjliga fördel af längdbanan och vunne den för skärgården och fiskerinäringen förmånligaste afsättning medelst jernväg för sina produkter, under det att längdbanans dragning vester om sjön Hällungen allenast skulle gagna ett ringa lokalintresse och blifvit ifrågasatt väl blott såsom »*skengrund för Orusts och Tjörns orättvisa beskattning till förmån för längdbanan*» med bibanor å fastlandet, ehuru vi af dessa jernvägar icke skulle få något gagn.

Orust i februari 1898.

(Underskrifter.)