

**N:o 142.**

Af herr **C. J. Ödman**, *i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående anvisande af anslag för år 1904 till fortsättning af statsbanebyggnaden från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.*

Med anledning af Kungl. Maj:ts proposition beslöt 1898 års Riksdag under vissa villkor bevilja ett anslag af 13,691,000 kronor för anläggande af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee. I den skrifvelse, hvori detta beslut anmäldes, anfördes bland annat, att »den internationella natur, som längdbanan genom Bohuslän borde äga, ansåge Riksdagen böra medföra, att denna banans egenskap måste vid bestämmandet af dess sträckning anses vara af större vikt än de möjliga hänsyn till särskilda orters intressen, som kunde göra anspråk på beaktande». I anslutning härtill fann Riksdagen »de skäl, som anförts för den af Kungl. Maj:t då föreslagna linjen väster om sjön Stora Hällungen, icke innefatta fullt tillräcklig anledning att belasta kostnadsförslaget med den ökade utgift af 402,500 kronor, som denna linjes anläggande skulle föranleda utöfver kostnaden för Uecklumslinjen. Då otvifvelaktigt — heter det vidare i Riksdagens skrifvelse — vissa fördelar vore förbundna med den västra linjen, särskildt för ett stort antal kommuner på Orust och Tjörn, ansåge Riksdagen fastmera lämpligt, att valet mellan den östra och den västra linjen vid sjön Hällungen tills vidare lämnades öppet, till dess sig visat, om tillräckligt intresse hos menigheter eller öfriga vederbörande funnes för beredande af möjligheter för järnvägens dragande väster om Hällungen utan ökning af statens kostnader».

Hufvudsynpunkten för banans sträckning var, såsom man af

ofvan anförda finner, banans internationella natur. Då det emellertid visat sig omöjligt att kunna ävägabringa en öfverenskommelse, hvarigenom denna bana antingen redan vid sitt färdigbyggande eller vid bestämd tidpunkt i framtiden kunde anknytas till norsk järnväg, har banans egenskap af internationell samfärdsled försvunnit eller åtminstone skjutits undan till en oviss framtid. Under sådana förhållanden vill det synas helt naturligt, att de lokala intressena framträda med helt annan kraft och böra få göra sig gällande med helt annan och större styrka.

Banans definitiva sträckning i denna del blef emellertid oafgjord, intill dess regeringen den 30 januari innevarande år beträffande densamma tagit sitt parti, hvarom meddelande lämnats Riksdagen i Kungl. Maj:ts nådiga proposition n:o 36. Sedan statsrådet och chefen för civildepartementet vid föredragning i samladt statsråd ofvan nämnda dag omförmält, hurusom styrelsen för statens järnvägar redan nu anmält, att de för banan ursprungligen beräknade kostnaderna komme att icke obetydligt öfverskridas, har statsrådet i sitt yttrande till protokollet, till hvilket jag här framdeles skall återkomma, funnit sig — hufvudsakligen för att ej säga uteslutande af sparsamhetsskäl — »icke kunna underlåta att förorda den östra linjens föredragande», hvilken hemställan, hvori statsrådets öfriga närvarande ledamöter instämt, Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten behagat gilla.

Skulle sålunda längdbanan genom Bohuslän komma att dragas öfver Uecklum, d. v. s. öster om sjön Stora Hällungen, blefve detta för större delen af befolkningen i den valkrets, som jag representerar, den ofördelaktigaste utgång af saken, som gärna tänkas kan. Det må då icke förtänkas mig, att jag påkallar Riksdagens uppmärksamhet och bistånd för att om möjligt förhindra ett dylikt slutligt afgörande af denna sak. Jag tror mig kunna i det följande påvisa, ej blott att den egentliga kustbefolkningens samt befolkningens på öarna Orust och Tjörn önskingar i denna sak både äro rimliga och synnerligen väl grundade, utan ock att utsikterna till trafik för järnvägen, därest den får den västra sträckningen, ökas i så mycket högre grad, att ökningen i trafikinkomst kan anses mer än motsvara ränta och amortering å det ökade anläggningskapitalet, hvarförutom andra på saken inverkan omständigheter finnas, hvilka det knappast är förenligt med förtänksamhet och klokhet att utan vidare lämna ur räkningen.

För att ställa frågan om denna bansträckas riktning i hennes rätta dager, nödgas jag först göra en framställning af järnvägsstyrelsens uppfattning under olika tidsskeden, af Konungens befallningshafvandes i Göteborgs och Bohus län äfvensom af nämnda läns landstings samt ortsbefolkningens ställning till frågan.

Järnvägsstyrelsens första utlåtande i denna fråga är dagtecknad den 31 december 1896. Den gången ansåg styrelsen linjen öfver Ucklum »äga ett bestämdt företräde framför linjen öfver Stenung». Det vill likväl af järnvägsstyrelsens senare utlåtande i samma fråga, dateradt den 23 december 1897, synas, som skulle styrelsens första omdöme haft sin grund dels i bristande kännedom om det intresse, som hos invånarne å Orust och Tjörn finnes för den västra sträckningen, dels af påverkan från håll, där järnvägsstyrelsen näppeligen kunde förutsätta annat, än att såväl sakkännedom som nitälskan för Tjörn—Orustintresset borde förefinnas. Styrelsen yttrar nämligen i detta senare utlåtande, att »intresset för den västra linjen bland öarnes befolkning vore ganska afsevärdt och i intet fall kunde reduceras till en sådan obetydlighet, som styrelsen förut föranledts påstå».

Hvad beträffar järnvägsstyrelsens sistnämnda utlåtande i ärendet, går detta, sedan styrelsen fått sätta sig mera in i förhållandena och tillika fått syn på en visserligen något längre, *men i fråga om stigningarne bättre* linje än den förut ifrågasatta förbi Husebackavattnet, i en helt annan riktning än det första. Denna linje skulle vid Svenshögen ansluta sig till den föreslagna östra linjen, med gaf således lika många stationer som den sistnämnda och med gifver för Inlands Torpe härads nästan lika goda trafikförbindelser som denna, hvarförutom järnvägsstyrelsen anser, att skillnaden i anläggningskostnader torde komma att uppvägas af de större trafikinkomster, som kunde vara att förvänta för den västra sträckningen öfver Stenungsund. Såsom slutligt omdöme beträffande denna sak uttalar järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande af den 23 december 1897, »att linjen väster om Stora Hällungen borde föredragas framför sträckningen öster om nämnda sjö», hvarför styrelsen tillstyrker, att, »vid framläggande af förslag om anläggning af en statsbana genom Bohuslän i riktning från Göteborg norrut, förstnämnda linje måtte af Kungl. Maj:t förordas».

I ett ännu senare utlåtande, dateradt den 30 augusti 1902, framlägger järnvägsstyrelsen resultatet af en ingående undersökning

af sträckningen Stenungsund—Svenshögen—Bua, hvaraf framgår, att denna sträckning kommer att kräfva 503,000 kronor mera i anläggningskostnad än den föreslagna östra sträckningen. Icke desto mindre vidhåller styrelsen, hvad styrelsen i sitt närmast föregående utlåtande sagt beträffande de olika sträckningarna. Styrelsen anser nämligen, att, med hänsyn till den betydande kostnad, som den undersökta västra sträckningen öfver Husebackavattnet beräknats medföra, och då i följd af terrängförhållandena å denna sträckning anläggning af en station, motsvarande Svenshögen å den östra linjen om nämnda sjö, icke kunde komma till stånd utan synnerligen omfattande arbeten och däraf föranledda kostnader, *den västra sträckningen, sådan den nu utstakats öfver Svenshögen och Bua, borde föredragas framför sträckningen öster om ifrågavarande sjö.*

Detta är järnvägsstyrelsens slutliga uttalande i denna sak.

Beträffande Konungens befallningshafvandes åsikt om banans sträckning, torde det vara tillräckligt att här anföra, att Konungens befallningshafvande i af järnvägsstyrelsen infordradt utlåtande till slut yttrar, att, »om man nödgades utgå från den förutsättningen, att under en lång följd af år ingen annan järnväg än längdbanan här komme att framdragas, den föreslagna västra linjen för ifrågavarande trakter syntes få anses äga företräde». Jag kan dock icke underlåta att anföra ännu en mycket karakteristisk punkt i samma myndighets utlåtande. Där säges, att »någon tvist i detta afseende (rörande sträckningen öster eller väster om Hällungen) hade kanske aldrig uppstått, om ej banan af tekniska skäl först kommit att utstakas på östra sidan om sjön Hällungen och invånarne i därvarande trakt af denna omständighet hämtat anledning att, då fråga väckts om den västliga sträckningen, verka för en motsatt åsikt». Så mycket mindre betydande till folkmängd, till produktionskraft och följaktligen äfven till trafikmöjligheter är, såsom jag längre fram utförligt skall visa, distriktet öster om Hällungen i jämförelse med kusttrakten, att befolkningen i Uecklum och trakten däromkring sannolikt ej kunnat tänka sig att få banan fram midt igenom sin bygd, därest ej en ren tillfällighet väckt dess hopp och så att säga stuckit dem deras senare framkomna yrkanden och anspråk i händerna.

Hvad angår Göteborgs och Bohus läns landsting, har detta visat ett ovanligt starkt intresse för åvägabringande af en längdbana genom Bohuslän. Detta intresse trädde för landstinget till

den grad i förgrunden, att år 1896, då man ansåg möjligheten för åvägabringande af en dylik bana genom statens försorg för synnerligen oviss, landstinget beslöt, för den händelse enskildt bolag för järnvägens byggande och trafikerande kunde komma till stånd före 1899, teckna aktier för 11,000 kronor pr bankilometer, hvilket beslut vidhölls följande år, då järnvägsfrågan ånyo behandlades. Vid bägge dessa beslut har landstinget såsom bestämdt villkor för sitt deltagande uppställt järnvägens dragande väster om sjön Hällungen, och då beslutet föregåtts af en omsorgsfull utredning genom utskott, sammansatt af personer från skilda delar af länet, bör detta utgöra tillräckligt bevis för att tinget ansett sträckningen väster om Hällungen vara den i ekonomiskt afseende fördelaktigare på samma gång som den för orten mest gagneliga. När nu landstinget, hvars noggranna kännedom om alla med denna fråga förknippade omständigheter icke lär kunna ifrågasättas, i ett sakens läge, då det var fråga om att tinget skulle inträda såsom ekonomiskt intresserad part i järnvägsföretaget, ansett den västra sträckningen, trots dess högre anläggningskostnad, vara så mycket förmånligare i ekonomiskt afseende och af så mycket större vikt för länet, att denna sträckning gjordes till oeftergifligt villkor för en blifvande aktieteckning, synes det mig, som om en dylik åskådning på så sakkunnigt håll bort hos regeringen vinna det största afseende. Också framställer länsstyrelsen i sitt utlåtande den meningen, att »landstingets ifrågasvarande uttalande icke borde vid frågans bedömande lämnas ur räkningen». Att hvarken landstinget eller länsstyrelsen sedan dess ändrat åsikt, framgår af en den 29 december 1902 dagtecknad skrifvelse från Konungens befallningshafvande, hvori omförmäles, hurusom länets landsting ånyo uttalat sig för sträckningen väster om sjön Stora Hällungen, samt att genom de afgifna yttrandena från kommunerna måste anses vara ytterligare ådagalagdt, att den västra sträckningen skulle äga afgjort företräde för en stor del af Orust samt hela Tjörn äfvensom för skärgården i öfrigt.

Beträffande det understöd, som den sedermera beslutna statsbanebyggnaden har att påräkna från länets sida, må det vara nog att erinra om, att först och främst bandelen Skee—Strömstad, som blir att anse såsom en bibana, därest järnvägen fortsättes norr om Skee, nu för sin tillkomst endast kan påräkna enskildes och landstingets företagsamhet och att staten sålunda för densammas vidkommande är befriad från alla kostnader; samt att Göteborgs och

Bohus läns landsting beslutit tillhandahålla staten fri jord för hela statsbaneanläggningen. Hvad allt detta kommer att kosta landstinget är ännu icke till fullo utredt, men så mycket är visst, att kostnaden därför, som uttages af länets samtliga invånare i mån af påford bevillning, kommer att belöpa sig till cirka 2 millioner kronor.

Det har under den vidlyftiga behandlingen af denna järnvägsfråga sagts, att befolkningen i de kommuner, som skulle närmast beröras af den västliga sträckningen, hyser litet eller intet intresse för banans dragande åt detta håll. Och ehuru väl *numera* ingen torde tro på ett i själfva verket så orimligt påstående, har likväl statsrådet och chefen för civildepartementet i sitt den 30 januari detta år till statsrådsprotokollet gjorda yttrande förordat den östra sträckningen hufvudsakligen på den grund, att ingen af de kommuner, som kunde vara intresserade af statsbanans framdragande väster om sjön Stora Hällungen öfver Stenungsund och Bua till Svenshögen, varit villig att för detta ändamål göra några uppoffringar utöfver dem, som åligga dem på grund af landstingets beslut att kostnadsfritt upplåta den för banan nödiga mark.

Jag tager mig friheten att erinra om, att mellan ö- och kustbefolkningens lifiga intresse och detta intresses manifestation i form af ytterligare penningbidrag till banans byggande råder samma skillnad som mellan *vilja* och *kunna*. Landstinget har för Strömstadsbanans byggande och för markens kostnadsfria upplåtande, såsom nyss nämnts, iklädt sig en förbindelse, hvars belopp kan beräknas belöpa sig till omkring 2 millioner kronor. Orust och Tjörns befolkning tillsammans med den kustbefolkning, som skulle få omedelbar fördel af banans västliga sträckning, har att utgöra vid pass  $\frac{1}{10}$  af länets hela landstingsskatt, och på dem kommer således ensamt för markens upplåtande etc. en kostnad af 200,000 kronor eller mera, och den enda ersättning, de härför kunna vänta sig, är, att banan drages i västlig riktning. Det torde i själfva verket stöta på obarmhertighet att begära, att en fattig fiskarebefolkning skall lämna ett större pekuniärt bidrag till en järnväg, som dock blir statens egenom, och af hvars afkastning ingen del tillkommer nämnda befolkning. Och obilligheten i dessa fordringar springer så mycket starkare i ögonen, om man betänker, huru många millioner regering och Riksdag frikostigt offrat på öfriga järnvägar i landet, där intet pekuniärt bidrag från ortsbefolkningen kunnat ens ifrågasättas.

Den bohuslänska kust- och öbefolkningens stora intresse för den bohuslänska längdbanans dragande väster om Hällungen framgår oförtydbart af de stämmor, som hållits inom de särskilda kommunerna samt vitsordas af länsstyrelsen, landstinget och järnvägsstyrelsen. Ett uttryck för detta varma intresse är ock en till Konungen ställd petition från ett stort antal personer inom orten, hvilken petition äfven omnämnes i den nu föreliggande kungl. propositionen n:o 36. Ehuru petitionen afämnades redan för några år sedan, torde de uppgifter där lämnas angående folkrikhet, jordens alstringsförmåga etc. inom trakterna öster och väster om Hällungen i allt hufvudsakligt kunna anses såsom ännu bestående. Då dessa uppgifter äro synnerligen belysande för den ena eller andra traktens förmåga att tillföra den nya järnvägen trafik — såväl person- som godstrafik — skall jag taga mig friheten att ur densamma lämna några utdrag.

Hvad då — heter det i petitionen — först beträffar *folkmängden*, på hvilken ju en blifvande persontrafik är hufvudsakligen beroende, visar den officiella statistiken vid 1895 års slut, att en västlig linje skulle bereda fördel åt och draga persontrafik utaf en folkmängd af 19,396 personer, då linjen öster om Hällungen, äfven om Västerlanda och Hjærtums från en eventuell östlig linje delvis ganska aflägsset belägna socknar medräknas, endast länder ett personantal af högst 6,501 till godo.

En blifvande godstrafik är helt naturligt beroende på den större eller mindre utveckling, hvori näringslifvet befinner sig uti de till järnvägslinjen angränsande eller med densamma genom bekväma kommunikationer förbundna nejder. Hvad då först beträffar jordbruksnäringen, hänvisa petitionärerna till en på officiella statistiska uppgifter för år 1895 grundad tabell. Enligt denna tabell ställa sig förhållandena i hvad man kunde kalla det västra och det östra intresseområdet på följande sätt till hvarandra:

	Västra området.	Östra området.
Ägovidd i hektar. . . . .	36,572	23,641
Åker d:o . . . . .	8,643	4,185
Skörd i hektoliter 1895:		
Höstråg . . . . .	16,941	7,048
Korn . . . . .	25,969	1,736

	Västra området.	Östra området.
Hafre . . . . .	78,375	47,064
Bönor. . . . .	10,570	1,094
Potatis . . . . .	73,968	18,800
Antal underhållna kreatur 1895:		
Nötboskap . . . . .	6,984	2,924
Svin . . . . .	1,719	634
Får . . . . .	2,513	530
Höns . . . . .	32,262	7,717

Af denna sammanställning torde otvifvelaktigt framgå, att jordbruksnäringens betydelse i de trakter, som beröras af den västra linjen, är mångdubbelt större än i de öster om Hällungen belägna socknarna. Härtill torde jämväl kunna läggas, att jordens bördighet å Tjörn är fullt jämförlig med den yppersta åkerjords i Sverige och att sädesproduktionen i dessa trakter i högst betydlig grad öfverstiger jordägarnes egna behof och sålunda bör föranleda en betydande transport på järnväg, därest denna kommer inom rimlig närhet till producenterna.

En annan näringsgren, för hvilken bekvämare järnvägskommunikationer skulle vara af synnerlig vikt och som utan tvifvel under sådan förutsättning skulle tillföra järnvägen afsevärda inkomster, är *fiskerinäringen*. Därest järnvägen drages öster om Stora Hällungen, kommer det betydande fiske, som idkas å Tjörn och Orust, icke att af densamma draga någon förmån. Afståndet från hamnplatserna intill järnvägsstationerna blefve allt för stort, för att den ömtåliga och prisbilliga varan skulle tåla transporten till desamma. Däremot vore det tämligen säkert, att fiskevaror från de stora fiskelägena å Tjörns samt sydligare delen af Orusts västra kust skulle söka sig väg till det närbelägna och för sjöfart snart sagdt hela året om tillgängliga Stenungsund i stället för att, såsom nu är fallet, transporteras till Göteborg eller andra längre bort belägna afsättningsplatser. Med den utveckling, metoderna för fiskevarors transport på järnväg — kylvagnar och dylikt — vunnit, skulle ju icke blott fiskeriidkarne, utan snart sagdt hela Sverige draga stor förmån däraf, att järnvägen framdroges till lämpliga platser vid kusten, hvarifrån fiskevarorna kunde meds nabba tåg distribueras öfver hela landet.



Till närmare belysning af omfånget af det fiske, som vid ifrågavarande del af kusten bedrifves, meddela petitionärerna en tabell, utdragen ur fiskeriintendenten d:r H. A. Malms berättelse öfver Göteborgs och Bohus läns hafsfisken under 1895—96. Af denna tabell framgår, att de olika fiskvarornas sammanlagda försäljningsvärde uppgår till 539,739 kronor för nämnda år. Härvid är visserligen att märka, att sillfisket ingår med ett belopp af 106,439 kronor, och att utbytet af detta fiske varierar ända till fullkomlig oberäknelighet. Faktiskt har erfarenheten dock visat, att sillen går till periodiskt, och enda möjligheten att kunna fullt tillgodogöra sig en vissa år inträffande ymnig tillgång på sill är, att landkommunikationer till sillfiskedistriktet icke fattas. I hvad fall som helst spela storsjö-, makrill- och vinterfiskena för dessa traktens befolkning och för en blifvande järnvägs trafikinkomster en sådan roll, att man icke bör lämna dem i föreliggande fall utom räkningen.

Beträffande antalet handlande, som bo inom de olika »intresseområdena», meddela petitionärerna äfven en tabell, upptagande deras antal och taxeringsbelopp för år 1895. Af denna framgår, att medan handlandena i västra området då vore till antalet 89 med ett sammanlagdt taxeringsbelopp af 78,832 kronor, utgjorde de i östra området 12 med ett taxeringsbelopp af 8,600 kronor. Samtliga dessa taga sina varor från Göteborg och komma att blifva flitiga kunder för järnvägen, vare sig denna får den ena eller den andra sträckningen, men man behöfver icke räkna länge för att finna, hvilketdera området som i detta — liksom i alla öfriga afseenden — kommer att för järnvägen blifva mest inbringande.

En annan på saken inverkan omständighet, som petitionärerna framhålla, är, att midt emot Stenungsund ligger den natursköna, för sina friska bad och sin hälsosamma skogsluft sedan gammalt väl kända *badorten Stenungsön*. Trots de mindre lyckliga kommunikationerna med Göteborg besöktes Stenungsön redan i midten af 1890-talet af omkring 1,000 badgäster årligen. Kunde en järnväg förmedla trafiken på Göteborg på 40 à 50 minuter i stället för de 3 à 4 timmar, som en ångbåtsfärd nu kräfver, skulle Stenungsön sannolikt för Göteborg blifva ungefär hvad Saltsjöbaden är för Stockholm, hvadan persontrafiken om sommaren, särdeles på sönd- och helgdagar, kunde påräknas blifva mycket betydande på sträckan Göteborg—Stenungsund.

Slutligen påpeka petitionärerna betydelsen af Stenungsund såsom hamnplats. Denna hamn, belägen ungefär halfvägs vid stora farleden mellan Göteborg och Uddevalla, är den enda med större djup, som vid nämnda farled kan af järnvägen direkt beröras. Den är med enstaka undantag isfri året om och tillåter ända till 30 fot djupgående fartyg att ingå så nära till land, att lastning och lossning kan ske omedelbart från kaj. För en blifvande längdbana skulle det utan tvifvel vara synnerligen fördelaktigt att anknytas till en sådan plats, hvaröfver såväl in- som utförsel i betydande grad kan påräknas.

Till hvad petitionärerna sålunda yttrat beträffande vikten af omedelbar förbindelse mellan Stenungsunds hamn och längdbanan genom Bohuslän må det tillåtas mig att foga en erinran om, att det nästan alltid, så snart fråga varit om fiskerinäringens utveckling, framhållits, att ett af de svåraste hindren för denna utveckling, hvad de bohuslänska fiskerierna beträffar, varit den brist på samverkan mellan sjö- och landkommunikationer, som allt hittills varit rådande. Denna anmärkning är tvifvelsutan synnerligen väl grundad. Skulle det då vara, jag vill icke säga lämpligt, utan försvarligt att, när staten bygger en bana genom Bohuslän, förbigå den enda fiskehamn, som banan mellan Göteborg och Uddevalla kan beröra, en hamn, som dessutom genom sitt betydande djup och sin trygga, nästan raka inseglingsled från öppna hafvet kan komma att i en icke aflägsen framtid spela en för handeln och sjöfarten mycket afsevärd roll? Gör man det, så begär man enligt mitt förmenande ett felgrepp, som aldrig skall kunna fullt repareras genom anläggande af en bibana, ty en direkt och snabb förbindelse är såväl för persontrafiken, hvilken just på Stenungsund kan förutsättas blifva mycket liflig, som för fiskvarornas — alldeles särskildt den färska fiskens — fördelaktiga afsättning af en helt enkelt afgörande betydelse.

Det borde icke vara svårt att, efter hvad här anförts, finna, för hvilken sträckning af banan — den västra eller den östra — de verkligt tyngande skälen kunna framföras. Jag skulle så gärna som någon unna dem, som bo öster om Hällungen, bättre kommunikationer, därest icke den omedelbara följen däraf blefve, att Orust och Tjörn jämte det mellan Hällungen och hafvet liggande kustlandet i sådant fall måste försaka dem. Men då det gäller ett val, så synes det mig, som om ingen tvekan kunde råda, hvilkendera linjen bör byggas, och att valet måste utfalla på samma sätt,

antingen man tager lokalpatriotismen med i räkningen eller icke. Det östra intresseområdet blir i alla fall icke lottlöst, tack vare den förträffliga lösningen att draga banan på Svenshögen, som ju är belägen inom Ucklums socken.

Hvad har man då att sätta gent emot de tyngande skäl, som, enligt hvad jag här ofvan visat, såväl länsstyrelsen, landstinget och i trakten bosatta framstående personer som äfven järnvägsstyrelsen anfört? Intet annat — absolut intet annat — än det, att den västra sträckningen beräknas i anläggning blifva  $\frac{1}{2}$  million kronor dyrare. Men trots detta, förorda de ofvan nämnda vederbörande — järnvägsstyrelsen inberäknad — den västra sträckningen, emedan de, helt visst på goda grunder, anse, att den ökade trafikinkomsten på denna linje väl skall täcka den drygare anläggningskostnaden. Och då man kalkylerar en järnvägsbyggnad, är det väl icke nog med att endast beräkna, huru dyr anläggningen skall blifva, utan man bör väl ock kalkylera, huru mycket banan under de eller de förutsättningarna kan inbringa.

Jag vill gifva mitt fulla och obetingade erkännande åt regeringen, som anbefallt, och järnvägsstyrelsen, som haft all möda ospard att utföra upprepade undersökningar och beräkningar rörande de olika linjerna i den trakt, här är fråga om. Men jag kan dock ej undertrycka ett beklagande af att man, då man gjort sig så mycken möda med debetsidan, nästan fullständigt negligerat kreditsidan, eller med andra ord att man visat sig så angelägen om att precisera anläggningskostnaden för de olika alternativen, men fäst föga eller intet afseende vid, hvad det ena eller andra alternativet kunde inbringa i trafikinkomster. Jag känner mig alldeles viss om, att därest man gjort en inkomstberäkning — en sådan blir ju alltid approximativ, men det blifva ju också, efter hvad erfarenheten visar, kostnadsberäkningarna för anläggningar i större eller mindre grad — så skulle civilministern, beträffande de alternativa sträckningarna, kommit till ett annat resultat än det han nu kommit till.

Jag har icke haft tid och material för uppgörande af en ungefärlig beräkning af hvad öfverskottet af trafikinkomst å västra sträckningen i jämförelse med den å den östra kunde belöpa sig till. Men om vi beräkna en annuitet af 6 % för ränta å järnvägens anläggningskapital, underhåll och amortering, skulle en nettoinkomst å trafiken å den västra sträckningen, som med 30,000 kronor år-

ligen öfverstege nettotrafikinkomsten å den östra, täcka den större anläggningskostnaden för den förstnämnda. Det torde icke få anses alltför sangviniskt, om man beräknar persontrafiken på Stenungsund (resp. Stenungsön), inkomsten af frakt för fiskvaror och af gods, som sjöledes anländt till Stenungsund för att vidare befordras å järnväg, tillsammanlagdt till 15,000 kronor netto om året. Här emot har den östra sträckningen ingenting att sätta upp. Återstående 15,000 kronor torde väl kunna beräknas från persontrafik från bygdens bofasta befolkning samt fraktafgifter för landtmannaprodukter och handelsvaror. Skulle någon finna denna senare, visserligen på »rak arm» tagna siffra för hög, vill jag erinra om, att enligt här ofvan meddelade statistiska siffror dylik trafik måste blifva tre gånger så stor från det västra linjeområdet som från det östra och att det sistnämnda sålunda här ej är beräknadt att gifva mer än 5,000 kronor årligen netto i trafikinkomst till staten. Tror man icke västra området om att kunna lämna 15,000 kronors inkomst för lokal person- och godstrafik af landtmannaprodukter, så måste man ock följdriktigt betvifla, att östra området skall kunna komma upp till den ansefliga summan af 5,000 kronor pr år. Det är då onekligen synnerligen generöst af staten att förse detta område med en järnväg, som är beräknad att kosta öfver 75,000 kr. pr kilometer, och denna frikostighet synes nästan vilja falla ett grand inom det underligas område, när man besinnar, att af östra området fordras intet penningbidrag utöfver markupplåtelsen, medan man från det västra, som dock onekligen kan bjuda på en trafikinkomst värd att räkna med, fordrar ytterligare pekuniära tillskott.

Ser jag nu till sist på den motivering, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet i sitt yttrande till statsrådsprotokollet framlagt såsom grund för sitt tillstyrkande af östra sträckningen, så synes den mig nästan inbjuda Riksdagen till en ändring, hvilken statsrådet säkerligen icke skall taga illa upp. Civilministern kan icke förneka, att »den västra sträckningen, särskildt sådan densamma utstakats öfver Svenshögen och Bua, synes äga företräde framför den östra därigenom, att den, såsom gående genom en tätare bebyggd samt i afseende på jordbruk och industri lyckligare lottad trakt, skulle i kommunikationshänseende tillgodose ett väsentligen större intresse än den östra, äfvensom därutinnan, att till följd häraf den västra linjens trafikområde skulle för järnvägsföretaget vara ekonomiskt förmånligare». Men järnvägens dragande väster

om Hällungen blir  $\frac{1}{2}$  million dyrare — alltså måste herr statsrådet, ehuru han synbarligen icke gör det gärna, tillstyrka den östliga sträckningen.

Hvad hans motivering i öfrigt angår, måste jag — i all möjlig vördsamhet — tillstå, att jag är en smula förvånad öfver att finna Riksdagens år 1898 gjorda anspelning på banans internationella natur nu upptagen af civilministern. Sedan underhandlingarna om anknytning till norska järnvägsnätet strandat, passade denna vändning i Riksdagens skrifvelse ej så alldeles väl i stycket, och järnvägsstyrelsen har också i ett af sina utlåtanden, i utdrag citeradt af civilministern, ställt den bohuslänska längdbanan på dess rätta plats, i det styrelsen förklarar densamma numera vara att anse såsom rätt och slätt lokalbana. Hvad det beträffar, att ingen af de kommuner, som kunde vara intresserade af den västra sträckningen, visat sig *villig* att för denna sträcknings vinnande göra några vidare pekuniära uppoffringar, så skulle man funnit ett sakförhållandet fullt lika så bra motsvarande uttryck, om det sagts, att dessa kommuner icke, trots god vilja, *kunnat*, d. v. s. *haft råd* att därför göra ytterligare uppoffringar, än dem de genom kostnadsfri marks upplåtande redan pålagt sig.

Jag kan för öfrigt mycket väl uppfatta och uppskatta civilministerns månhet om att spara, där sparas kan. Statsfinansernas närvarande tillstånd är sådant, att man endast med yttersta motvilja kan komma med invändningar, när regeringen själf motiverar sina framställningar ur sparsamhetshänsyn. Men det finnes ock en sparsamhet, som gränsar bra nära till misshushållning, och jag vågar tro, att Bohusbanans dragande öster om Hällungen är att hänföra till denna kategori.

Det är en jämförelsevis lätt och oskadlig sak att i tider, då statsfinanserna äro brydsamma, draga in på eller förminska ett extra anslag eller uppskjuta nya äskanden, ty de olägenheter sådant kan medföra kunna snart nog rättas. Men när det gäller fortsättningen af en redan påbörjad statsbana, går det naturligen icke an att vägra fortsatt anslag och låta byggandet ligga nere, tills bättre tider stunda. Och om man, *endast* af sparsamhetsskäl, åt en sådan bana gifver en viss sträckning, ehuru *alla* öfriga skäl tala för en annan sträckning, så gör man en skada, som blir irreparabel åtminstone under den närmast följande mansåldern. Och beträffande sträckningen väster om Hällungen hafva — jag fram-

håller det ännu en gång — länsstyrelse, landsting, järnvägsstyrelse, alla med ett ord, som haft att i frågan yttra sig, förordat den samma *trots* den dyrare anläggningskostnaden. Hvarför? Uppenbart därför att de anse, att de ökade trafikinkomsterna fullt ut skola hålla staten skadeslös för den dyrare anläggningen och att i detta fall alltså den dyrare affären i själfva verket är den förmånligare.

Med anledning af hvad här ofvan anförts, vågar jag alltså vördsamt hemställa,

att Riksdagen behagade, med afslag å Kungl. Maj:ts framställning i hvad den rör sträckningen af bohuslänska längdbanans dragande öster om sjön Stora Hällungen, besluta, att nämnda bana må, i öfverensstämmelse med järnvägsstyrelsens förslag, förläggas väster om nämnda sjö med stationer vid Stenungsund och Svenshögen samt för detta ändamål öka anslaget för nämnda banas anläggning med 503,000 kr.

Stockholm den 24 februari 1903.

*Carl J. Ödman.*