

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1903. Andra Kammaren. N:o 37.

Onsdagen den 1 april.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Herr statsrådet m. m. *O. Berger* öfverlämnade Kungl. Maj:ts propositioner till Riksdagen:

angående försäljning af kronohäktet i Kisa; och
angående understöd från allmänna indragningsstaten till aflidne fängelsedirektören Carl Ludvig Palms fem minderåriga barn.

Dessa propositioner blefvo på begäran bordlagda.

§ 2.

Föredrogs och hänvisades till Riksdagens särskilda utskott n:o 2 herr *A. Wiklunds m. fl.* motion, n:o 185.

§ 3.

Efter föredragning häruppå af bevillningsutskottets memorial n:o 35, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande n:o 31 i anledning af väckt motion om tillägg till 8 och 12 §§ bevillningsförordningen, blef den i nämnda memorial föreslagna voteringspropositionen af kammaren godkänd.

§ 4.

Föredrogs, men bordlades åter Andra Kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtanden n:is 22 och 23.

§ 5.

Härefter föredrogs hvar för sig och blefvo af kammaren godkända statsutskottets utlåtanden:

n:o 40, angående beviljande af vissa förmåner för enskilda järnvägsanläggningar;

Andra Kammarens Prot. 1903. N:o 37.

n:o 43, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående upplåtelse af mark från Muonio kronopark till allmänning åt Enontekis socknemän;

n:o 44, i anledning af väckta motioner om förlängd tid för anmälan om skattefrälseräntors inlösende af statsverket; och

n:o 45, i anledning af väckt motion angående inlösningspriset å till statsverket hembjudna frälseräntor m. m.

§ 6.

Efter föredragning vidare af statsutskottets utlåtande n:o 46, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Konungen angående inlösen af de s. k. Trippska frälseräntorna i Hallands län m. m., begärdes ordet af motionären

Herr Olsson i Tyllered, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Ehuru statsutskottet ej kunnat bifalla den del af min motion, om hvilken här är fråga, har utskottet dock i sin motivering såväl i betänkandet n:o 44, där ett anförande af chefen för finansdepartementet till statsrådsprotokollet den 20 februari 1885 citeras, som ock i nu föredragna betänkande pekat åt samma håll, som jag i min motion gjort, men utskottet önskar att så vidt möjligt inlösen af ifrågavarande räntor måtte kunna ske på frivillighetens väg. Räntegifvarne å dessa s. k. Trippska hemman få sålunda försöka att under de 3 år, som genom antagandet af statsutskottets hemställan i utlåtandet n:o 44 ytterligare blifvit ägare af skattefrälseräntor beviljad för inlösen af sådana räntor, förmå ägarne till nu ifrågavarande räntor att hembjuda dem till staten till inlösen, då det är föga troligt, att initiativet kommer att utgå från dessa räntetagare själfva, Adrian Tripps arfvingar i Holland. Skulle nu detta ej lyckas inom ofvannämnda tid, torde väl godt hopp förefinnas att på den i betänkandet angifna väg få saken ordnad, så att dessa räntegifvare måtte beredas samma lättnad i skatteväg som öfriga med dem jämställda räntegifvare. Slutligen ber jag att få tacka utskottet för den historik öfver förevarande fråga, som i betänkandet finnes intagen. För öfrigt har jag intet yrkande att göra.

Vidare anfördes ej. Utskottets hemställan bifölls.

§ 7.

Angående fortsättning af statsbanebyggnaden från Göteborg öfver Uddevalla till Skee.

Å föredragningslistan fanns härefter upptaget statsutskottets utlåtande n:o 47, i anledning af ej mindre Kungl. Maj:ts proposition om anvisande af anslag för år 1904 till fortsättning af statsbanebyggnaden från Göteborg öfver Uddevalla till Skee än äfven inom Riksdagen väckta motioner i ämnet.

I en till Riksdagen den 30 sistlidne januari aflåten proposition, n:o 36, hade Kungl. Maj:t, med åberopande af propositionen bilagdt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen

att, till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee öfver Ytterby och Uecklum, för år 1904 anvisa 3,000,000 kronor, att af riksgäldskontoret utgå, med rätt för Kungl. Maj:t att låta af detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna tillsammans 1,000,000 kronor.

*Angående
fortsättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevalia
till Skee.
(Forts.)*

I anledning af denna proposition hade i särskilda motioner föreslagits:

af friherre *C. Klingspor*, inom Första Kammaren, i motionen n:o 45:

att Riksdagen behagade afslå Kungl. Maj:ts proposition hvad beträffade järnvägens dragande öster om sjön Stora Hällungen och fastställa, att järnvägen skulle dragas väster om sagda sjö med station vid Stenungsund i hufvudsaklig öfverensstämmelse med någon af de linjer, järnvägsstyrelsen förordat, samt för sagda ändamål öka anslaget med 503,000 kronor;

samt af herr *C. J. Ödman*, inom Andra Kammaren, i motionen n:o 142:

att Riksdagen behagade, med afslag å Kungl. Maj:ts framställning, i hvad den rörde sträckningen af bohuslänska längdbanans dragande öster om sjön Stora Hällungen, besluta, att nämnda bana måtte, 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 kronor.

Utskottet hemställde, att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts förevarande proposition samt friherre Klingspors och herr Ödmans i ämnet väckta motioner, måtte, till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee öfver Ytterby, Stenungsund, Bua och Svenshögen, för år 1904 anvisa 3,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta af detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor.

Vid utlåtandet var fogad reservation af herrar vice talmannen *Pehrson*, *Persson* i Stallerhult, *Emthén*, *Anderson* i Hasselbol och *Johansson* i Aflösa, hvilka yrkat, att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med afslag å friherre Klingspors och herr Ödmans i ämnet väckta motioner, måtte, till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee öfver Ytterby och Uecklum, för år 1904 anvisa 3,000,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att låta af detta belopp förskottsvis under innevarande år af tillgängliga medel utanordna 1,000,000 kronor.

Sedan utskottets hemställan blifvit uppläst, lämnades på begäran ordet till:

Herr Larsson i Presstorp, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Då denna järnvägsfråga mycket nära berör den valkrets, som jag representerar, ber jag att få yttra några ord angående densamma.

Då kanske åtskilliga af kammarens ledamöter icke känna till

*Angående
fortsättning af
statsbanebyggnaden från
Göteborg öfver
Uddevalle
till Skee.
(Forts.)*

denna frågas historia, vill jag börja med att i största korthet något redogöra för densamma. Första gången frågan var före, var år 1897. Då hemställde såväl järnvägsstyrelsen som regeringen, att en järnvägslinje skulle dragas öfver Uecklum öster om sjön Stora Hällungen. Det var den billigaste af de linjer, som man hade att välja på. Järnvägsstyrelsen motiverade sin hemställan — såsom vi kunna finna å sid. 5 i det nu förevarande utskottsutlåtandet n:o 47 — på följande sätt:

»Järnvägsstyrelsen, som låtit undersöka båda dessa linjer», — d. v. s. linjen öster om Stora Hällungen och linjen väster om denna sjö — »hade därvid funnit den västra linjen alldeles oantaglig i den sträckning, som densamma i de på landstingets föranstaltande uppgjorda förslagen erhållit. Terrängförhållandena å denna sträckning vore nämligen af den svåra beskaffenhet, att linjens utförande, om det ens kunde ifrågasättas, skulle kräfva högst betydliga kostnader.»

Sedan redogöres för orsakerna härtill, men jag vill icke trötta kammarens ledamöter med att uppläsa denna långa framställning, hvilken herrarne själfva kunna taga del af å sid. 5 och första hälften af sid. 6 i utskottets utlåtande. Den gången föll frågan här i Riksdagen med, om jag icke minnes orätt, en enda rösts majoritet. Det är att märka, att då hade ännu icke den oerhörda agitation i denna fråga börjat, som sedermera har förekommit.

År 1898, året därpå, framlade regeringen ånyo en proposition i frågan, men då hade den slagit om, så att i stället för den östra linjen förordades den västra. Men i det statsutskott, som behandlade detta ärende, fanns icke en enda ledamot, som tillstyrkte den västra linjen, som var den dyraste. Skillnaden i kostnad för de bägge linjerna uppgick på den tiden endast till 402,000 kronor; man visste icke då, att de bohuslänska sjölerorna äro så svåra att gå öfver, som de i själfva verket äro och som man först efteråt kommit under fund med. Af statsutskottets ledamöter reserverade sig 9 stycken från denna kammare och ville icke vara med om någon järnvägsanläggning alls nere i Bohuslän. Riksdagens beslut blef emellertid, att en järnväg skulle byggas, nämligen den billigare linjen, men till detta Riksdagens beslut fogades den alternativa bestämelsen, att om intresset för den dyrare järnvägslinjen, linjen väster om Stora Hällungen, vore så stort, att landsting, kommuner eller enskilde ville lämna bidrag till en dylik anläggning, så att skillnaden i kostnaden för de båda linjerna, utgörande 402,000 kronor, blefve betäckt, borde denna linje äga företräde. På grund däraf har Konungens befallningshafvande tvänne särskilda gånger frågat vederbörande, om de ville lämna det erforderliga bidraget, och svaret har alltid blifvit: Få vi järnvägen, är det bra, men betala något vilja vi icke göra. Under sådant förhållande skulle det vara märkvärdigt — synes det mig — om Riksdagen skulle frågå sitt en gång fattade beslut. Jag kan icke förstå, huru det nu inom statsutskottet kunnat blifva majoritet för den dyrare linjen, då förut ingen enda velat vara med om densamma. Det kan icke bortresoneras, att kostnaderna för en järnvägsanläggning öfver sjölerorna

där nere i Bohuslän äro oberäkneliga. Det kan hända, att man först på en 30, 40 meters djup påträffar fast botten. Jag erkänner visserligen, att järnvägsingeniörer, som äro fackmän på detta område, kunna beräkna, huru mycket det kostat att medelst fyllning af dessa djup åstadkomma en järnvägsbank, men denna bank kan flyta ut åt bägge sidor, och då är det omöjligt att beräkna kostnaderna. Det är alltså ingen säkerhet för att dessa penningar skola räcka till.

*Angående
fortsättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevalla
till Skee.
(Forts.)*

Jag ber sedan att med några ord få vända mig mot utskottet. På sid. 58 i betänkandet säger utskottet: »Om sålunda ur nyssnämnda synpunkt det ena alternativet icke kan anses hafva något väsentligt företräde framför det andra, måste däremot i fråga om tillgodoseendet af länets behof af förbättrade kommunikationer den västra linjen afgjordt tillmätas vida större betydelse än den östra.» Jag förstår icke, hur utskottet kunnat komma till en dylik uppfattning. Den enda plats af betydighet, som den västra linjen berör, är Stenungsund, men denna ort har en 30 ångbåtslägenheter till Göteborg, Marstrand, Uddevalla och för öfrigt hela kusten. De, som bo inne i landet, ha däremot inga kommunikationer alls för närvarande. Detta utskottets påstående håller alltså icke streck i verkligheten.

Vidare säger utskottet: »Såsom af järnvägsstyrelsen framhållits, är befolkningen inom det trafikområde, som kan beräknas för den västra linjen, betydligt talrikare än befolkningen inom östra linjens trafikområde; äfven jordbruksnäringen och indusirien äro inom det förra af afsevärdt större betydelse.» Nej, mine herrar, det är icke så. Man får nämligen icke till den västra linjens trafikområde räkna öarne Orust och Tjörn och den öfriga skärgården där nere, ty befolkningen där kommer aldrig att begagna sig af järnvägen, utan endast af ångbåt. Jag tror därför, att befolkningen inom den östra linjens trafikområde är större än i den västra linjens trafikområde.

Om järnvägen lägges vid kusten, komma äfven gifvetvis de flesta, som resa ned till kusten för att sedan fortsätta till Göteborg eller Uddevalla eller hvart det kan vara, att hellre begagna sig af ångbåt än järnvägen. Ångbåtsresan blir billigare och tidsförlusten är icke så stor; till Göteborg t. ex. behöfver en ångbåt använda $2\frac{3}{4}$ timmar, ett tåg 5 kvart eller halfannan timme. Prisskillnaden är ungefär 1 krona, och vår allmoge, som behöfver spara allt hvad sparas kan, uppoffrar nog icke denna krona för att komma fram en timme förr.

Hvad jordbruksnäringen och industrien angår, kan jag icke förstå, att de skulle vara af »afsevärdt större betydelse» inom den västra linjens trafikområde. Jag är född vid Stenungsund, och har bott där i 50 år nu, men jag har icke sett eller hört talas om någon annan industri där än ett mejeri, som nu är nedlagdt, en smedja, där en gammal gubbe stod och rökte, och så en anjovisfabrik, som icke bar sig och som nu brunnit upp. I de trakter däremot, där den östra järnvägslinjen skulle gå fram, finnas torfmossor, skogar

*Angående
fortsättning af
statsbanebyg-
gningen från
Göteborg öfver
Uddevalla
till Skee.
(Forts.)*

och vattenfall i öfverflöd. Jag har skrifvit till generaldirektören för statens järnvägar — såsom han nog kan intyga — angående den bränntorf, som man där får, och meddelat honom, att den är så god, att man kan elda upp en maskin lika fort med sådan torf som med stenkol, och det utan att den är på något sätt preparerad, utan direkt upptagen ur grafven. Hade man blott kommunikationer i dessa trakter, skulle där mycket kunna göras, men sorgligt nog ser det ut, som om man icke alls intresserade sig för den saken.

Vidare säger utskottet: »Jämväl för fiskerinäringen skulle den västra linjen uppenbarligen blifva till stort gagn, då den genom att framdragas till kusten med station vid hamnplatsen Stenungsund komme att för fiskelägena å de därutanför belägna öarna bereda en bekväm utväg för fiskvarornas försändning till afsättningsplatser inom landet.» Ja, här måtte utskottet ha blifvit fördt bakom ljuset, ty annars hade det väl icke kunnat skriva så, som det här gjort. Tror verkligen statsutskottet, att våra bohuslänska fiskare skola segla in till Stenungsund med sina fiskvaror och där lasta om dem hållre än att själfva segla ned till Göteborg i sina egna båtar och där sälja sin fisk, oberoende af järnvägar och ångbåtar och utan att betala frakt och logi? Nej, mina herrar, så dumma äro inte våra fiskare — det försäkrar jag — att de skulle fara in till Stenungsund med sina varor och betala i frakt och andra omkostnader kanske lika mycket, som fisken inbringar.

För denna viktiga näring skulle naturligtvis den östra linjen sakna all betydelse, ty det vore orimligt, om fiskarena skulle resa en och en half mil in i landet för att få sin fisk på järnväg — då vore det bättre att kasta den i sjön utan vidare.

Här säges i motionen, att dessa öar, Orust och Tjörn, skulle behöfva en järnväg, emedan de skulle vara så vanlottade i kommunikationshänseende. Nej, det är just det de inte äro. Med undantag af de närmaste omgifningarna till Stockholm och Göteborg finnes det väl knappt någon trakt i hela vårt land, som har så bekväma kommunikationer som Orust och Tjörn. Från hvarenda bukt och från hvarenda liten plats där gå dagligen och stundligen ångbåtar till Göteborg, Marstrand, Uddevalla och Strömstad, så att något behof af en järnväg kan omöjligen förefinnas där. Skulle vintertiden sjötrafiken genom naturhinder blifva inställd, hvilket numera genom de starka båtar, som användas, nästan är otänkbart och icke heller har förekommit under de senaste 20 åren, har man sedan lång tid tillbaka en utmärkt trafikled till fastlandet, nämligen från Orust till Ljungskile, där station skall anläggas, och från Tjörn via Djupvik till Källnäs invid Jörlanda station. Det blifver därför icke så farligt för öboarne, om järnvägen kommer att få den östra sträckningen.

Hvad Stenungsundsboarne angår, så tycker jag, att de kunna vara nöjda med de kommunikationer de redan ha, helst som denna plats anlöpes af öfver 30 ångbåtar i veckan. Det är nog icke heller allmogon där, som fordrar järnvägens sträckning dit, utan det är badortsintresset.

Så säger man, att järnvägen icke skall komma att bära sig, om den drages inne i landet, emedan där ej finnas några utvecklingsmöjligheter. Är det inga utvecklingsmöjligheter, när man kan bygga bibanor både åt öster och väster? Det finnes redan nu en bibana utstakad där från en ganska stor industriort, hvilken endast väntar på, att järnvägen skall komma till stånd på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit. Denna ort har visserligen goda kommunikationer om sommaren, det erkänner jag villigt, men om vintern äro de ytterst dåliga. Platsen har dock industriella anläggningar för omkring 2,000,000 kr., och det är väl ändå något, som bör beaktas. Dessutom bör man komma ihåg, att där inne i landet finnas skogar, mossar och vattenfall, äfvensom att jordbruket där betydligt kan uppdrivas genom kalk.

Jag tycker också, att det är märkvärdigt, att, om — det Gud förbjude — ofred en gång skulle utbryta, utskottet ej beaktat, att en kustbana på en timme skulle kunna göras obrukbar af en kanonbåt, som ginge direkt från hafvet in på Hakefjord och med några skott förstörde järnvägen. Sjöministern borde tagit denna sak i öfvervägande. Bygges järnvägen däremot inne i landet, är den skyddad från sådana eventualiteter.

Såsom jag nämnt, bor jag på en trakt inne i landet, där den östra sträckningen är afsedd att gå fram. Det skulle därför kunna tänkas, att jag står här och talar i eget intresse. Jag ber få säga, att så ej är förhållandet. Mig personligen gör det alldeles desamma, om denna järnväg kommer till stånd med den inre linjen eller ej. Jag har visserligen en liten egendom på östra sidan om Hällungen, hvilken egendom är taxerad till 15,500 kronor, men jag har mina inkomster från annat håll. Jag talar endast för min valkrets räkning. Af mina valmän ha öfver 95 procent uttalat sig till förmån för den östra sträckningen, nämligen 17 socknar af 19. Endast de två badortssocknarne ha uttalat sig i motsatt riktning, men äfven där finnes en ganska stark minoritet för den åsikt jag förfäktar. Samma åsikt har också uttalats af Uddevalla handels- och sjöfartsnämnd. Om det blefve behöfligt, kunde i framtiden en bibana anläggas till Stenungsund för billigare pris än 503,000 kronor. Om därmed anstode i 10 år, tror jag, att man skulle kunna för den räntevinst, som inbesparas på anläggningskostnaden genom att taga den östra linjen, bygga denna bibana. Men det är troligt, att den icke ens då blir behöflig.

Det vore märkvärdigt, om Riksdagen skulle frångå ett föregående beslut, då banans kostnad redan ökats med 3,500,000 kronor, oaktadt man icke beräknat sträckningen längre fram än till Olskroken, och oaktadt man inskränkt kostnaden för den förut beräknade rullande materielen med en half million kronor.

Jag hoppas, att denna kammare skall spara in den halfva million kronor, som icke är behöflig för denna järnvägs byggande, genom att låta den genomlöpa de orter, som äro i behof af densamma. Att Första Kammaren går med på den dyrare sträckningen

*Angående
fortsättning af
statsbanebyggnaden från
Göteborg öfver
Uddevalla
till Skee.
(Forts.)*

*Angående
fortsättning af
statsbanebyggnaden från
Göteborg öfver
Uddevalle
till Skee.
(Forts.)*

förundrar mig icke alls, ty den kammaren visar aldrig någon sparsamhet.

Jag vill till slut å valkretsens vägnar tacka såväl regeringen för att den framlagt förslaget om den östra sträckningen som äfven reservanterna, som haft nog öppen blick för att kunna skilja mellan rätt och orätt. Jag hade önskat, att hela statsutskottet hade kunnat komma till Bohuslän för att taga de båda sträckningarne å järnvägen i skärskådande, ty då hade det utan tvifvel kommit till ett annat resultat. Reservanterna ha också slagit hufvudet på spiken, då de yttra: »Hvad särskildt angår den ökning i trafikinkomster, som banans framdragande väster om Stora Hällungen ansetts komma att bereda järnvägen, torde den enligt utskottets mening icke tillnärmelsevis uppväga den väsentligt högre anläggningskostnad, som denna sträckning af banan medför.» Ty när våra landtbor kommit till Stenungsund, fara de, för att spara sina penningar, hellre på ångbåt än järnväg. Min öfvertygelse är, att man icke får någon ränta på de 503,000 kronorna; och att man skall bygga denna bana med hänsyn till badgäster, som under sommaren vilja besöka västkusten, tycker jag är för mycket begärdt.

På grund af hvad jag nu anfört, anhåller jag, herr talman, att få yrka bifall till regeringens och reservanternas förslag och afslag å utskottets hemställan.

Herr Kronlund: Herr talman, mina herrar! Det kan synas underligt, att jag, som bor i den nordligaste delen af vårt land, uppträder i denna fråga. Men anledningen därtill är, att jag delvis under många år vistats på västkusten och därunder lärt mig känna skärgårdsbefolkningen och dess önskemål ganska bra.

Herr Larsson i Presstorp har här sagt, att han icke förde något lokalintresses talan, utan att han endast gaf ett uttryck för åsikterna inom den valkrets han representerade. Äfven jag vill åberopa en mängd västkustsocknars uttalande om den östra linjen. Granskar jag dessa uttalandens betydelse genom att på kartan se efter, hvar socknarne äro belägna, samt genom att läsa vederbörande myndigheters yttranden däröfver, kommer jag verkligen till ett öfverraskande resultat. Jag finner då, att icke mindre än fyra socknar, som uttalat sig för den östra linjen, genomlöpas af den oomtvistliga sträckningen af banan. Dessa socknar kunna således icke hafva något intresse vare sig af den östra eller västra linjen. Detsamma torde vara förhållandet med Jörlanda socken, där båda linjerna sammanträffa. Så ha vi Norums socken, som först uttalade sig för östra men sedermera för västra linjen. Vidare tre socknar på östra sidan om Hällungen, nämligen Hjertums, Västerlanda och Lilla Edets. Hvad dessa socknar beträffar, så ligga de invid Göta älfs östra sida på ett afstånd af en mil från bergslagernas järnvägslinje. Således kan man väl säga, att dessa socknars intresse och anspråk på kommunikationer äro tämligen väl tillgodosedda. Så ha vi Spekeröds socken. Af kartan finner jag, att afståndet från Spekeröds kyrka till västra linjen är omkring 3 å 4 kilometer. Således bör

denna socken i förevarande hänseende ej ha något att klaga öfver. Återstår sedan Ucklums socken. Därinom ha vi nog hufvudintresset för denna bana. Det synes mig dock underligt, att denna lilla socken skall ha anspråk på att få järnvägen dragen direkt till sin port, då det från Ucklums socken till västra linjen endast är ett afstånd af 1 à 1 $\frac{1}{2}$ mil.

Granskar man nu de hufvudskäl, som anförts för västra linjen, finner man, att landstinget uttalat sig till förmån för denna linie. Detta uttalande bör väl tillmätas synnerligen stor betydelse, då man besinnar, att i landstinget sitta personer från de olika delarne i Bohuslän, som väl böra känna väl till förhållandena.

Vidare finner man, att, då år 1896 fråga var å bane att genom enskild företagsamhet anlägga en längdbana genom Bohuslän, landstinget förband sig att teckna 11,000 kronor för bankilometer under förutsättning, att banan komme att sträckas väster om Hällungen. Man kan vara öfvertygad om, att landstinget icke gjort detta erbjudande, därest det icke varit fullt förvissadt om den västra linjens företräden i så godt som de flesta afseenden.

Dessutom måste man väl medgifva, att det skulle komma att blifva af en utomordentligt stor fördel för denna kustbana, om den kunde ansluta sig till sjökommunikationerna vid Stenungsund, där det finnes en nästan hela året om isfri hamn af ända till 30 fots djup. Därigenom skulle man, enär denna hamn ligger vid genomfartsleden mellan Orust och Tjörn, kunna uppsamla större delen af den trafik, som kommer från dessa öar äfvensom från en stor del fiskelägen. Orust och Tjörn ha omkring 30,000 invånare och drifva en mycket stor fiskerinäring.

Nu tror herr Larsson i Presstorp, att det endast är ett badortsintresse, som dikterat mina uttalanden. Jag kan försäkra herr Larsson, att så icke är förhållandet. Under de tider, då jag legat vid västkusten, har jag varit särskildt intresserad af att taga reda på skärgårdsbefolkningens egna-hems-fråga. Af den anledningen har jag besökt fiskelägena och resonerat med fiskarebefolkningen. Jag har därvid icke funnit någon enda, som icke såsom ett stort och varmt önskemål framhållit byggandet af just en kustbana för beredandet af snabbare kommunikationer. Men ändå begagnade herr Larsson det starka uttrycket, att utskottet blifvit fördt bakom ljuset af ett badortsintresse, som företräddes af stockkolmare och dylika personer. Men vill verkligen herr Larsson påstå, att de sakkunniga myndigheterna, som yttrat sig i frågan, nämligen Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län och järnvägsstyrelsen, ha fört utskottet bakom ljuset. Jag tror icke, att herr Larsson kan stå för detta uttryck. Bohuslänsbanan skall ju afse att tillgodose länets förut vanlottade bygder med kommunikationer, och då måste man ju vid järnvägens sträckning fästa afseende icke endast vid inlandsbygdernas invånare, utan äfven vid skärgårdens och öarnes. Man har så mycket mera skäl härtill, som man redan har en inlandsbana, nämligen bergslagsbanan, som löper två à tre mil från kusten. Därjämte har denna inlandsbygd en god kommunika-

*Angående
fortsättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevalle
till Skee.
(Forts.)*

Angående
fortsättning af
statsbanabyggnaden från
Göteborg öfver
Uddevalke
till Skee.
(Forts.)

tionsled i Göta kanal. Sålunda måste man väl ändock erkänna, att ifrågakvarande befolknings intressen redan äro mycket väl tillgodosedda.

För dem, som i likhet med mig lärt känna denna sträfsamma och idoga skärgårdsbefolkning och veta, under hvilka hårda och slitande lefnadsförhållanden den arbetar, måste det stå såsom ett varmt och lifligt önskemål, att denna kustbana kommer till stånd, då det är den enda bana, af hvilken de åtminstone kunna hafva någon nytta.

På dessa skäl ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Sjö: Herr talman, mina herrar! Då jag ej varit i tillfälle att inom utskottet deltaga i den slutliga behandlingen af detta ärende, har jag ansett mig vara skyldig att här tillkännagifva min åsikt i frågan.

Inom den afdelning af utskottet, som haft Kungl. Maj:ts proposition till förberedande behandling, hafva två läger bildat sig. Afdelningens ledamöter från denna kammare hafva uttalat sig för linjen öster om sjön Stora Hällungen, under det ledamöterna från Första Kammaren förordat den linje, som går väster om nämnda sjö. Min mening i denna fråga, hvilken jag äfven nu kommer att uttala, har varit, att de orter, som ligga öster om sjön, borde få något bättre och bekvämare kommunikationer, än de nu hafva. De väster om sjön belägna orterna hafva redan utmärkta kommunikationer till följd af den goda sjöfarten, men så förhåller det sig icke på andra sidan om sjön. Vidare har jag trott mig finna, att intresset för den östra linjen är väl så stort som intresset för den västra, om det icke är större. Dessa olika intressen sökte göra sig gällande i petitionerna till Kungl. Maj:t af år 1897. Är det då så, att, såsom väl måste antagas, man får räkna alla de socknar, från hvilka petitioner inkommit till förmån för den östra linjen, såsom i sin helhet intresserade för denna linje, så blir det en befolkning af mellan 17 och 18 tusen personer, som är intresserad för den östra linjen, under det att, med undantag för Orust och Tjörn, det endast blir något mer än 8,000 personer, som intressera sig för den västra linjen. Detta är ett alldeles omvänt förhållande mot det, som petitionärerna för den västra linjen 1897 uppgafvo för Kungl. Maj:t. Sådana oriktiga uppgifter kan man erhålla, och de kunna äfven blifva intagna i en kungl. proposition, såsom här varit förhållandet. Man måste emellertid ursäktas Kungl. Maj:t. ty Kungl. Maj:t kan icke kontrollera allt. Jag tror därför, att den östra linjen vore icke blott den bästa för befolkningens egen skull, utan äfven med hänsyn till jordbruk och andra näringar den i befraktningsafseende fördelaktigaste. Härtill kommer, att vid den östra linjen finns skog, som helt och hållet saknas vid den västra. Man ser äfven af den karta, som vidfogats den kungl. propositionen, att ungefär en mil från Ucklums station ligger en större fabrik med utmärkta vattenfall. Det är goda möjligheter för järnvägen att få fraktgods till och från där belägna brukssamhällen. Hvarje gång denna fråga

förevarit i kammaren, har den meningen uttalats, att om järnvägen skall dragas öster om sjön, bör en bibana byggas till dessa samhällen, nämligen Ström och Lilla Edet. Men detta är ej möjligt, om järnvägen skall gå väster om sjön. Man måste äfven taga detta i betraktande.

Därjämte blir den östra linjen 764 meter kortare än den västra. Beräknar man, såsom Första Kammarens ledamöter inom afdelningen gjorde, att dessa 764 meter tillryggaläggas på två minuter samt att järnvägen dagligen trafikeras af fyra tåg från hvardera ändstationen eller åtta tåg om dagen, så blir detta 16 minuter för hvarje dag och för ett helt år åtta eller nio dagar samt, om man tager flera år, hela månader. Denna järnväg skall ju blifva en internationell sådan, och jag undrar, om man icke då bör taga den kortaste sträckningen, synnerligast som denna sträckning tillgodoser alla de ortsintressen, som lämpligast böra tillgodoses.

Vi böra därjämte taga hänsyn till en annan synpunkt, nämligen den strategiska. Jag tror, att det är lämpligt att lägga järnvägen ett stycke från kustlandet och icke låta den gå utmed kusten hela vägen, såsom utskottet föreslagit. I ofredstider kan det vara bra, att järnvägen går ett stycke från kusten. Detta är en sida af saken.

En annan sida, som äfven bör tagas i betraktande, är, att järnvägen blir mer än en half million kronor billigare, om den drages på sätt Kungl. Maj:t och reservanterna föreslagit.

Nu säger man, att om den västra linjen öfver Stenungsund valdes, skulle en del öbor från Orust och Tjörn komma att använda järnvägen. Men detta kan, såsom den förste talaren omnämnt, icke gärna blifva förhållandet, ty invånarne på Orust och Tjörn komma helt säkert att begagna sig af de ofantligt många ångbåtar, som dagligen passera dessa öar, icke allenast för att själfva färdas till närmaste stad, utan äfven för att dit föra sina produkter. De behöfva då icke föra dessa från ångbåten, utan kunna sälja dem på båten eller i hvarje fall vid hamnen. Skola de åter använda järnvägen, så måste de icke allenast frakta sina produkter sjöledes till närmaste hamn, där järnvägsstation finnes, och sedermera med järnvägen till staden, utan de måste därjämte föra dem från stadens järnvägsstation till salutorget. Detta måste ju alltid fördyra frakten. Men är det så, att herrarne tro, att invånarne på Orust och Tjörn skulle vilja trafikera järnvägen, så blir det nästan lika lätt för dem med den västra linjen, ty de kunna då använda hamnen vid närheten af Jörlanda tillämnade station, och det är icke endast där, som banan går ned till kusten, utan äfven vid Ljungskile, Uddevalla och Strömstad. Fiskarena hafva lika goda tillfällen att använda järnvägen, äfven om man tillgodoser de östra orterna med järnvägskommunikationer.

Enligt mitt förmenande skulle det såväl i det ena som i det andra hänseendet vara bra att bifalla Kungl. Maj:ts förslag, hvilket är detsamma som reservanternas. Då jag har denna mening, får

*Angående
fortsättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevalla
till Skee.
(Forts.)*

Angående
fortsättning af
statsbanebyg-
ganden från
Göteborg öfver
Vädevalla
till Skee.
(Forts.)

jag, herr talman, instämna i reservanternas förslag samt yrka afslag å utskottets hemställan.

Herr Setterberg: I behandlingen af denna segslitna järnvägsfråga kan man, synes det mig, såsom densamma nu ligger, skönja två olika principer, gående ut på den ena att göra banan så rak och billig som möjligt, och den andra att låta banan gå in för att samla trafik, hvar sådant med fördel låter sig göra. Den förra synpunkten är uppenbarligen regeringens, den senare åter majoritetens i utskottet. Då denna majoritet ansett, att man genom att gå till Stenungsund skall vinna fördelar, fullt uppvägende de ökade kostnader, som denna omväg innebär, så kan möjligen ifrågasättas, huruvida man icke något öfverskattat dessa fördelar och underskattat de svårigheter, med hvilka man får att göra vid byggandet af järnväg på en af ganska lös jordmån, såsom hafslera m. m., bestående strand. Härmed må nu förhålla sig huru som helst, men då utskottet funnit skäl att göra denna utvikning för att vinna ökade inkomster åt banan, så ber jag att få uttala ett beklagande däraf, att utskottet icke funnit lämpligt taga steget fullt ut och göra en utvikning äfven till Kungälf och således låta banan gå från Skälvisered öfver Castellegården till Skårby. Man har tydligen underskattat Kungälfs förmåga att tillföra banan trafik.

Kungälf är af betydelse ur flera synpunkter. En synpunkt är, att Kungälf är en gammal svensk stad med historiska anor och rika minnen, en stad, till hvilken man kunde vänta, att ensamt på grund häraf rätt mycken hänsyn skulle tagas. De historiska minnena äro därjämte af den beskaffenhet, att de tillföra staden en icke oväsentlig turisttrafik, hvartill kommer, att i stadens omnejd finnas ytterst vidsträckta kronoplanteringar, hvilka i en framtid med all sannolikhet komma att utgöra ett sannskyldigt sanatorium.

Dessa skäl må emellertid förefalla mera platoniska, men vi hafva en annan synpunkt som är af mera reell beskaffenhet, nämligen rentabilitetsfrågan. Kungälf är icke endast en gammal stad, som länge tyckts hvila i halfslummer, utan Kungälf har på senare tider börjat blifva en industristad. Det har uppgifvits för mig, att tillverkningsvärdet af Kungälfs industri i närvarande stund uppgår till 800,000 kronor om året, och man har vidare förklaradt, att den trafikinkomst, som en blifvande station vid Kungälf skulle med säkerhet kunna påräkna, komme att uppgå till minst 25- à 30,000 kronor om året. På de 74,000 kronor, som en utvikning af järnvägen till Kungälf skulle kosta staten extra i anläggningskostnad, skulle alltså erhållas en bruttoafkastning af 30 à 40 procent! Dessa förhållanden hafva icke kommit till beaktande i utskottet, och så som frågan nu ligger, är det uppenbarligen ingenting för dagen att göra åt saken. Jag har emellertid icke velat underlåta att framhålla detta och upprepar sålunda mitt beklagande af, att detta samhälle med dess nuvarande och sannolikt framdeles, i synnerhet om järnvägen komme dit, ännu mera uppspirande industri icke blifvit nog beaktadt.

Utskottet säger i sin motivering:

»I fråga om valet mellan Ytterbylinjen och de mera östliga sträckningar af banan, som alternativt föreslagits dels öfver Kungälf och dels öfver Castellegården, anser utskottet på de af departementschefen anförda skäl, att sträckningen öfver Ytterby bör äga företräde och komma till utförande.»

De af departementschefen anförda skälen åter äro, att »det intresse, som genom en dylik förändring af järnvägslinjen kunde komma att tillgodoses, ingalunda uppväger ökningen i anläggningskostnaden, i all synnerhet som den järnvägsstation, hvilken för Kungälfshintresset utgör önskemålet, icke skulle komma att ligga närmare än omkring 1,300 meter från stadens planlagda område».

Genom de upplysningar och siffror jag nyss anført, tror jag mig emellertid ha vederlagt den förra invändningen, nämligen att de intressen, som genom Kungälfslinjen skulle tillgodoses, ej vore af tillfyllestgörande betydighet.

Hvad beträffar det senare motskålet, att järnvägsstationen skulle komma att ligga 1,300 meter från stadens nu bebyggda område, förfaller åtven det, af den orsak nämligen, att det är just där, som Kungälf har sin utvecklingsmöjlighet, har möjlighet till utvidgning. Där själfva staden nu ligger, inklämd mellan berget och älfstranden, finns ej någon plats för fortsatt bebyggande, utan det är just på det öppna stora området, där den ifrågasatta stationen skulle ligga, som staden i framtiden skulle utvidga sig. De, som äro mest intresserade af saken, ha därför ingalunda beklagat, att man föreslagit stationens placering just där.

Vill man på allvar sysselsätta sig med denna lilla stads förhållanden och framtidsmöjligheter, finns det verkligen en hel del att tillägga, men då saken nu ej kan anses vara aktuell, skall jag ej vidare uppehålla mig därvid. Jag tror dock, att, om man tager frågan i närmare skärskådande, det skulle framkomma omständigheter, som göra det tänkbart, att Riksdagen skulle finna skäl begagna första tillfälle till rättelses vinnande i denna detalj af banans sträckning. Som förhållandet nu är, har jag emellertid intet yrkande att göra.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Westring: Herr talman, mina herrar! Vid de riksdagar, som förflutit allt sedan år 1898, då bohuslänsbanans anläggning af Riksdagen beslöts, ha de ärliga anslagen till banans fortsättning beviljats utan någon annan meningsskiljaktighet än beträffande beloppet. 1898 års Riksdag undansköt emellertid frågan om järnvägens sträckning på ett par olika ställen. Då nu järnvägsarbetet framskridit så långt, att det nalkas dessa ställen, har det varit nödvändigt att af innevarande års Riksdag begära definitivt beslut angående järnvägens sträckning därstädes. Då ha meningsskiljaktigheterna, såsom ofta i sådana frågor är fallet, kommit mera till synes.

Det gäller härvid först frågan om sträckningen närmast norr om Göteborg, därvid alternativen äro: Ytterbylinjen, Kungälfslinjen

*Angående
fortsättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevalle
till Skoe.
(Forts.)*

*Angående
fortsättning af
statsbanebyggnaden från
Göteborg öfver
Uddevalla
till Skee.
(Forts.)*

och Ytterbylinjen med en bukt åt Kungälf. Då statsutskottet emellertid i denna del enhälligt tillstyrkt Kungl. Maj:ts förslag, att järnvägen skulle dragas öfver Ytterby utan den ifrågasatta afvikelsen åt Kungälf, har jag ingen anledning att upptaga tiden med att yttra mig angående de skäl, som föranledt Kungl. Maj:ts förslag i denna del. Jag vill endast säga, att jag för Kungälf's egen del skulle ytterligt gärna sett, att staden fått järnvägen dragen dit, men de skäl, som tala däremot, äro af alltför afgörande betydelse.

Vidare ha vi frågan om järnvägens sträckning något längre norrut mellan Aurås och Svenshögen. Kungl. Maj:t har här föreslagit den östra linjen, den, som från Aurås går utmed östra stranden af sjön Stora Hällungen till Svenshögen. Statsutskottet åter har föreslagit en annan sträckning, i mera nordlig riktning från Aurås utmed hafvet öfver Stenungsunds hamnplats till Svenshögen, där bägge linjerna förena sig.

Med anledning häraf anhåller jag att något närmare få angifva min ställning till denna fråga.

Som herrarne torde ha funnit af den historik öfver frågans behandling, som jag lämnat i mitt anförande till statsrådsprotokollet, ha åsikterna i fråga om dessa olika linjers företräden rätt mycket växlat under denna föregående behandling. Det första förslaget rörande denna järnväg tillkom på landstingets initiativ, och enligt detsamma skulle järnvägen dragas öfver Stenungsund, således enligt det västra alternativet. Sedan därefter planen att staten skulle anlägga banan framkommit, fick järnvägsstyrelsen i uppdrag att uppgöra ett nytt förslag. För den nu afhandlade delen af banan framlades då två alternativ, det ena att draga järnvägen väster om Stora Hällungen, det andra öster om densamma; järnvägsstyrelsen förordade i sitt utlåtande af år 1896 den sistnämnda linjen, såsom varande billigare och lättare att bygga. I öfverensstämmelse härmed föreslog också Kungl. Maj:ts proposition till 1897 års Riksdag den östra, den inre, sträckningen. Hela järnvägsförslaget föll då, som bekant; men det återupptogs vid påföljande riksdag. I det utlåtande, järnvägsstyrelsen då år 1897 afgifvit, hade järnvägsstyrelsen öfvergått till den västra linjen, och häri instämde Konungens befallningshafvande äfvensom Kungl. Maj:t i sin proposition till 1898 års Riksdag. Kungl. Maj:t föreslog således nu den västra sträckningen. Till Riksdagens beslut skall jag strax återkomma.

Naturligtvis kunna här, såsom alltid i dylika frågor, anföras goda skäl å ömse sidor. För den västliga sträckningen talar bland annat, att den går igenom en mera tätt bebyggd och med rikare ekonomiska utvecklingsmöjligheter utrustad ort. Vidare går den fram till hamnplatsen Stenungsund, där järnvägen kommer i förbindelse med sjökommunikationerna. Den bereder slutligen just därigenom, att den går fram till Stenungsund, möjlighet särskildt för öarne Orusts och Tjörns invånare att draga nytta af järnvägen. Den torde med hänsyn till dessa nu äberopade omständigheter vara att i trafikhänseende föredraga framför den östra linjen.

För den östra sträckningen åter talar till en början den om-

ständigheten, att den går igenom en trakt, som förut är synnerligen vanlottad i afseende å kommunikationer; trakten utmed kusten har ju sina sjökommunikationer. Den östra linjen skulle vidare bereda ökad möjlighet för anläggning af de bibanor, som ansetts erforderliga för att banan skall komma att göra full nytta. Denna omständighet har ansetts vara så viktig, att en förutvarande representant för Orust och Tjörn här i kammaren i motioner föreslagit, att den östra linjen just ur denna synpunkt borde föredragas, såsom varande fördelaktigare för invånarne på Orust och Tjörn, än den västra. Slutligen och framför allt är att märka, att den östra linjen är kortare och billigare än den västra. Dessa sistnämnda omständigheter föranledde, efter hvad det vill synas, det beslut, som Riksdagen fattade år 1898. Riksdagen fäste då först uppmärksamheten på den stora vikten däraf, att man vid anläggningen af denna bana vidtog de anordningar, som äro nödvändiga för att den skall fullt komma till sin rätt såsom internationell bana, en blifvande transitobana för trafiken på Norge. Ur den synpunkten är det naturligtvis af vikt, att banan är så kort som möjligt. Vidare sade Riksdagen i fråga om kostnaden, att Riksdagen funnit 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 anläggning skulle föranleda utöfver kostnaden för Uecklums-linjen. Då otvifvelaktigt vissa fördelar vore förbundna med den västra linjen, särskildt för ett stort antal kommuner på Orust och Tjörn, ansåg 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. I öfverensstämmelse härmed beräknade Riksdagen kostnaderna för järnvägen till 402,500 kronor mindre, än hvad fallet skulle blifvit, om banan dragits väster om Hällungen.

Med anledning af Riksdagens beslut har naturligtvis utredning sedermera företagits i det af Riksdagen angifna syftet. Man har hänvänt sig till såväl landstinget som kommunerna, men från ingendera hållet har någon ökning i bidragen kunnat vinnas. Jag förundrar mig icke så mycket däröfver, då orten ju redan är ganska betungad med den jordlösen för järnvägen, som landstinget har att bekosta och som enligt hvad som sagts mig uppgår till närmare 2.000.000 kronor. Icke dess mindre har nu både järnvägsstyrelsen och Konungens befallningshafvande fortfarande förordat den västra linjen. I följd af Riksdagens beslut och med hänsyn till hvad i öfrigt i ärendet förekommit har jag dock ej ansett mig kunna biträda denna mening.

Hvad först och främst längden af de olika sträckningarne angår, så är den västra linjen 764 meter längre än den östra. Detta är ju icke någon stor differens, men vid en genomgångstrafik kan det möjligen spela någon roll. Vidare har skillnaden i kostnad nu

*Angående
fortsättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevalle
till Skee.
(Forts.)*

*Angående
fortsättning af
statsbanbyg-
naden från
Göteborg öfver
Uddavalla
till Skee.
(Forts.)*

sprungit upp från 402,500 kronor till 503,000 kr; kostnaden har således ökats med öfver 100,000 kronor sedan år 1898. I själfva verket är denna kostnadsskillnad ganska stor. Om man ser på hvad denna sträcka på 24 km. skall kosta pr km., finner man, att den östra linjen kostar 75,653 kronor per km. under det att den västra kostar 93,638 kronor per kilometer; det är således en skillnad af 17,985 kronor per km. Därtill kommer nu, dels att kostnaden för järnvägen i dess helhet i följd af förnyade undersökningar och ändrade förhållanden sprungit upp med icke oväsentligt belopp, dels att den allmänna statsfinansiella ställningen för närvarande är sådan, att man nu har större maning än år 1898 att tillse, det största möjliga sparsamhet iakttages i statsutgifterna.

Af hvad jag nu anfört torde framgå, att de skäl, som Riksdagen år 1898 anförde för sitt då fattade beslut, icke förlorat, utan tvärtom ganska väsentligen vunnit i styrka sedan dess. Under sådana förhållanden har jag omöjligen kunnat anse mig böra tillstyrka Kungl. Maj:t att inbjuda Riksdagen att frångå sitt en gång fattade beslut.

Nu vill det synas, som om en vändning i opinionen i Riksdagen har inträdt till förmån för den västra linjen. Jag upprepar då endast hvad jag anfört såväl nu här som i mitt yttrande till statsrådsprotokollet, att skäl naturligtvis förefinnas för hvardera sträckningen, men att den västra synes mig vara att föredraga ur trafiksynpunkt. Det är därför naturligt, att, om Riksdagen nu med frångående af sin förra åsikt vill anslå det högre belopp, som erfordras för den västra linjen, jag från min ståndpunkt ej kan inlägga någon bestämd gensaga däremot.

Herr Larsson i Presstorp: Jag skall be att få säga några ord på grund af hvad en talare här nyss yttrade, och som bestyrker, hvad jag förut sade. Ty det är alldeles naturligt, att han såsom gammal badgäst vid Stenungsund skall förorda den linjen. Man kan ju ej vänta annat. Men jag tänkte, att, när han började räkna upp namnen på de kommuner, som uttalat sig för den västra linjen, man borde fullfölja detta till slut och äfven räkna upp de kommuner, som ställt sig på den andra sidan. Det står att läsa därom i utskottets betänkande på sidan 32: »Torps, Morlanda, Tegneby, Röra, Skaftö, Grundsunds och Gullholmens kommuner i Orusts och Tjörns fogderi hafva förklarar sig icke hafva någon särskild fördel af den västra linjen, därvid Tegneby kommun tillika förordat den östra linjen och Skaftö kommun den västra, under det Mollösunds kommun funnit sig hafva endast obetydlig fördel af den västra sträckningen. Torsby kommun, hvars yttrande, såsom förut nämnts, icke infordrats, har uttalat sig för den östra sträckningen.» Det är emellertid en kommun till, som uttalat sig för den östra sträckningen, men som ej finnes där omnämnd.

Så sade den talaren, att landstinget uttalat sig till förmån för den västra sträckningen. Ja, det har landstinget gjort, men om herr Kronlund haft reda på stämningen inom landstinget samt, huru

beslutet kommit till stånd, skulle han ej fäst sig så mycket därvid. Där hette det: hjälper du mig, skall jag hjälpa dig. Gent emot detta landstingets beslut kan för öfrigt nämnas, att man i dessa dagar fått en del andra uttalanden, nämligen från bägge kretsarne i Inlands domsaga, som skulle beröras af järnvägen. De ha uttalat sig bägge två för den östra linjen. Likaledes har Uddevalla stads handels- och sjöfartsnämnd uttalat sig för denna linje. Och dessa uttalanden kunna väl väga lika mycket som landstingets.

Hvad banans betydelse för fiskelägena beträffar, samt påståendet, att Stenungsund skulle vara så fördelaktigt, då nämligen ingen annan plats skulle finnas för banans anslutning till sjökommunikationerna, så beror detta påstående på ett misstag. Ser man efter på kartan, skall man finna, att vid Ljungskile kan man äfven sätta sig i förbindelse med sjökommunikationerna. Såsom jag nyss nämnde, är det omöjligt att tänka sig, att fiskare, som bo på utsidan af öarne, någonsin skulle resa in till Stenungsund för att sälja sina produkter.

Såsom ett ytterligare skäl för min åsikt skall jag be att få läsa upp några rader ur en broschyr i denna fråga från år 1898. Där heter det: »Syftet att genom längdbanans förläggande väster om sjön Hällungen göra Stenungsund till ett slags ekonomiskt centrum för Orust och Tjörn är för öfrigt i allt så orimligt och ur särskildt praktiska hänsyn så rent af *löjligt*, att det tydligen icke ens förtjänar ett allvarligt bemötande.»

Så sade samme talare, att det icke är så farligt för dem, som bo på östra sidan af Stora Hällungen, ty de ha Bergslagsbanan att komma till. Men denna bana är till ingen nytta för dem, ty det är längre att resa till den banan än att resa direkt landsvägen till Göteborg. Man kan således, i stället för att använda den järnvägen, lika gärna resa landsvägen direkt.

Att man icke heller skall taga Bohuslänsjärnvägen i anspråk hufvudsakligen för lokaltrafik, är alldeles uppenbart, och därvid kan jag äfven stöda mig på hvad generaldirektör Nordström därom yttrade vid 1898 års riksdag, då frågan om Bohuslänsbanan behandlades. Han yttrade därvid bland annat: »Då till följd af Västkustbanans inköp den nu föreslagna banan måste anses såsom en konsekvent utveckling af statsbanenätet och *ingalunda såsom någon lokalbana*» etc.

Hvad som ytterligare stöder mig i min uppfattning, att denna bana kommer att bli en kontinentalbana, är hvad som stått att läsa i en norsk tidning för några dagar sedan. Däri säges nämligen, »att det planlägges en storartad järnvägsbro öfver Svinesund. Den skall ligga så högt, att de största skepp fritt kunna passera under den, och kostnaden är beräknad till 540,000 kronor.» Det är alldeles gifvet, att meningen är att med denna järnvägsbro sammanbinda den svenska järnvägen med det norska järnvägsnätet. Norrmännen ha nog så pass förstånd, att de inse det vara för sig fördelaktigt att sätta sig i förbindelse med längdbanan; och det kommer nog ej att dröja länge, innan så skett. Därför anser jag det vara bättre,

*Angående
fortsättning af
statsbanebyggnaden från
Göteborg öfver
Uddevalla
till Skeë.
(Forts.)*

*Angående
fortsättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevallå
till Skee.
(Forts.)*

att staten nu sparade $\frac{1}{2}$ million och i stället hjälpte till att bygga bron öfver Svinesund.

Jag kan således ej komma ifrån den åsikten, att det vore fördelaktigare att draga banan öster om Hällungen och att det är olämpligt att draga banan ned till Stenungsund, då det icke är någon, som skulle få någon nytta däraf.

Jag ber således, herr talman, att få vidhålla mitt yrkande om bifall till reservationen.

Herr Ödman: Herr talman, mina herrar! Då jag är motionär i denna fråga, skall jag be att få säga några ord.

De skäl, jag har för min åsikt, har jag egentligen framlagt i min motion, men jag torde kanske behöfva något närmare förklara dem och dessutom möjligen besvara några invändningar, som kommit fram under debatten.

För att till en början ställa saken på rätt punkt vill jag förklara, att jag personligen eller den trakt, där jag bor, icke är det minsta berörd af om linjen går öster eller väster om Hällungen, ty jag bor så långt åt norr, att jag ej har minsta nytta eller skada af linjens dragning åt ena eller andra hållet. Jag har endast ansett mig, emedan jag representerar de öar, som ligga utanför, böra lägga fram den andra meningen, den nämligen, som anser att linjen bör få den västra sträckningen. Och jag har gjort detta därför att jag anser frågan vara så viktig, att den, sedan den varit under debatt utom Riksdagen i 20 år, äfven borde debatteras inom Riksdagen före dess slutliga afgörande.

Denna fråga om den östra eller västra linjen, frågan om järnvägens dragande öster eller väster om sjön Hällungen, har varit ett stående tema under lång tid för dem, som haft att göra med den bohuslänska järnvägsfrågan. Nu är det så, att järnvägsstyrelsen har uttalat sig för förslaget, att banan skulle få den västliga sträckningen, hvilket förslag äfven kunde tillfredsställa anhängarne af den östra linjen. Jag vill nämligen utgå från den åsikten, att egentliga fördelen ligger väl ej i att få järnvägen anlagd i den eller den sträckningen, utan fördelen ligger väl däri att få *stationerna* så förlagda, att banan kan suga till sig den största möjliga trafik. Det är således om stationerna och deras läge som hufvudsakligen frågan rör sig, och icke därom, huruvida banan mellan dessa stationer går åt öster eller väster, om den går öfver eller under jorden. Det är som sagdt *stationerna* det hänger på. Se vi på kartan, finna vi, att den föreslagna västra linjen öfver Stenungsund äfven kan tillfredsställa dem, som intressera sig för den östra linjen, ty den skjuter upp till Svenshögen i Uecklums socken, hvilken station äfven är gemensam för den östra linjen. Det enda, som socknen på den östra linjen skulle förlora, är en liten station med samma namn som socknen, hvilken utbytes mot den mycket viktigare platsen Stenungsund.

Nu vill jag i förbigående säga att, då den föregående talaren råkade nämna, att han bor vid östra linjen och vid den station, som

skall utbytas mot Stenungsund, det ej är att undra på att han kämpar hårdt för att behålla den. Men när detta skall ske med uppoffring af de mera allmänna intressena och på bekostnad af hela den utomliggande bygden, när det vidare strider mot landstingets nyligen gjorda uttalanden om den västra linjen, och när det strider mot Konungens befallningshafvandes och järnvägsstyrelsens uttalade meningar beträffande samma linje, så synes det mig, som om dylika skäl ej kunna få betydelse något gent emot de mycket mera betydande skäl, som anförts för den västra linjen.

Det har talats så mycket om den ringa betydelsen af att man med järnvägen komme fram till en hamn, och man har sagt, att kustbefolkningen icke skulle komma att begagna sig af denna bana o. s. v. Sådant tal kan man ej behöfva vederlägga. Ty det är naturligt att, när stationer kommit till stånd, man nog äfven skall resa. Ty där utanför ligga dessa folkrika öar Orust och Tjörn med sina fiskelägen. För dem blir detta troligen den enda möjligheten till beröring med hela det svenska järnvägsnätet och den enda ersättningen för de uppoffringar de gjort för anskaffande af fri jord o. d. Man bör väl därför ej afslå deras blygsamma begäran, att banan lägges så, att den tangerar farvattnet på andra sidan. Det vore väl hårdt och obarmhärtigt mot dem att draga linjen uppe i landet. Jämför man denna bana med den, hvarpå Bohuslänsbanan är en fortsättning, nämligen Hallandsbanan, som ju anlades såsom enskild bana, skall man finna, hurusom man vid dennas byggande noga iakttog att komma ned till hvarje hamnplats. Det har ju talats om den strategiska betydelsen af banans sträckning, men det är en annan sak. Hallandsbanan drogs emellertid genom städerna och den visade sig inom kort vara en ganska gifvande bana, som staten fick sina ögon på och löste in: och den går ännu i dag med god förtjänst. Nu är detta ju fortsättningen på denna bana. Hvarför skall man då ej fortgå på den väg, som halländingarne slagit in på? Nu när staten fått hand om banan, är det ej så noga med ekonomien och tanken på om banan kommer att bära sig eller icke. För mig ställer sig frågan så: en järnväg bör gå ned till vattnet vid Stenungsund. En bana dit tvingar sig ovillkorligen fram förr eller senare. Då synes det mig vara bättre, om man fortsatte på samma sätt som förr och nu toge den västra linjen. Ty vi få ej glömma, att man härigenom kunde tillgodose bägge linjernas intressen, då ju den östra linjen härigenom blott skulle förlora en enda liten station, som skulle komma att indragas vid denna linje.

Nu finnes det i Bohuslän mellan Göteborg och Uddevalla blott ett enda ställe, där man kan komma ned till vattnet. Norr om Uddevalla får kusten en annan karaktär. Där kan man ej komma ut till vattnet, utan för att komma dit är man tvungen att anlägga bibanor. Det finnes där djupa inskränningar i landet på 3 å 4 mil, och innanför dessa måste längdbanan ligga. Till vattnet däremot kan man lämpligen komma blott med bibanor. Och denna station vid Stenungsund tillfredsställer visst icke hela Bohusläns behof af

*Angående
fortsättning af
statsbanebyggnaden från
Göteborg öfver
Uddevalla
till Skee.
(Forts.)*

Angående
försättning af
statsbanebyg-
gnaäen från
Göteborg öfver
Uddevalla
till Skee.
(Forts.)

kommunikationer eller järnvägsstationer vid hafvet. Det är blott trakten rundt omkring, som får nytta däraf, och när vi kommit norr om Uddevalla, är det åtminstone två fiskehamnar, som behöfva dylika kommunikationer.

Jag vill särskildt nämna en sak, hvarför denna bana kan få så stor betydelse, och det är den, att allt emellanåt inträffa i Bohuslän ymniga sillfiskeperioder. Det är då allt fortfarande en svår olägenhet, att vi ej hafva några kommunikationer med vårt eget land. Man kan sända färsk sill till England och Tyskland, men till våra egna städer och orter, där man vore tacksam för detta billiga och närande födoämne, kan man ej komma. Herrarne ha väl själfva sett, i hvilket tillstånd den fisk är, som säljes uppåt landet, men som sagdt till England och Tyskland är det lätt att sända färsk vara. Det är ju sant, att det för närvarande ej råder något stort sillfiske i Bohuslän. Men sådant återkommer periodvis, hvilket är känt sedan så långt tillbaka, som historien räcker, med 50 års uppehåll, hvarefter det åter blir 50 års fiske. När nu dessa perioder komma, äro vi alldeles oförberedda med afseende på kommunikationer, om vi icke hafva den af mig ifrågasatta järnvägslinjen förbi Stenungsund att räkna med. Då kan det hända, att, medan hungersnöd råder uppe i landet, en mild försyn skänkt fjordarne i Bohuslän fulla af sill. Men om vi ej hafva några lämpliga kommunikationer att försända denna sill med, nödgas vi mot vår vilja förvandla den till gödningsämnen, under det att man uppe i landet är utan föda. Detta är icke någon rätt hushållning, icke någon rätt statshushållning.

Nu kan man icke beräkna, när dylika gifvande sillperioder komma igen, de kunna inträffa hvilket år som helst. Och när det sker, då fattas det bara, att fiskarbefolkningen ej hade att tillgå banan till Stenungsund, utan får nöja sig med att sända sillen den 5 å 6 timmar långa vägen till Göteborg eller Uddevalla, då fara är, att den kan under transporten undergå förskämning.

Hakefjorden utanför Stenungsund har alltid varit af stor betydelse i sillfiskets historia. För några år sedan, under det fisket fortgick som bäst, stod den alldeles full med sill. Det var likasom en fisksump, ur hvilken man endast hade att hämta upp fisken. Den, som aldrig har sett ett dylikt skådespel, kan knappt göra sig en föreställning därom. I brist på lämpligt belägna kommunikationer måste man då föra sillen långa vägar för att få den afyttrad. Och det var förenadt både med besvär och kostnader. Man kan för öfrigt icke med bestämdhet beräkna, hvar sillen går till; ibland kan det ske på ett och ibland på ett annat ställe.

I det allmännas intresse och med hänsyn till järnvägens egen bärighet kan jag för min egen del icke anse annat, än att inbesparandet af denna halfva million kronor, hvarom här är fråga, skulle vara det största slöseri, svenska Riksdagen skulle kunna låta komma sig till last. Ty det finnes sparsamhet, som i sina följder leder till slöseri. Och här äro vi enligt mitt förmenande inne på en sådan väg. När man emellertid kan vinna så stora fördelar genom att

offra ytterligare en half million kronor, anser jag det vara orätt att underlåta detta.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Med herr Ödman förenade sig herr *Natt och Dag*.

Herr Lindgren i Örebro: Herr talman, mina herrar! Jag har icke något som helst privat intresse utaf hvilken riktning ifrågasvarande järnväg kommer att taga, vare sig den västra eller den östra. Men då jag vistats på Västkusten tidtals och känner till såväl Stenungsunds- som Hällungstrakten, anser jag mig böra yttra några ord till förmån för den västra riktningen, som jag för min del ovillkorligen anser vara att föredraga.

Det är mycket vanligt, att man, då en järnväg skall byggas, tvistar om i hvilken sträckning den skall gå: alla vilja, så att säga, hafva järnvägen till sin dörr. Och många misstag hafva också i detta afseende gjorts, som icke kunnat rättas på mansåldrar. Må man nu akta sig för att göra ännu ett misstag! Och jag tror, att det skulle vara ett stort sådant att välja den östra riktningen; järnvägen bör naturligtvis beröra hafvet, hvilket den gör om den drages till Stenungsund, som har en djup och praktig hamn, som står i god förbindelse med hafvet. För öfrigt vill jag påpeka, att öarne Orust och Tjörn som ligga i närheten ha en befolkning, som uppgår till öfver 30,000 människor. Om alla dessa bodde i en stad, till exempel vid Stenungsund, skulle det väl ej vara tu tal om att man icke borde gå dit med järnvägen. Men därför att de bo på två öar, anser man sig icke behöfva taga så stor hänsyn till deras önskingar, hvilket är oriktigt. Det är mycket djärft af herr Larsson att säga, att dessa öar icke skulle komma att begagna sig af banan till Stenungsund. Det är tvärtom alldeles gifvet, att de skola göra det, ty denna bana kommer att blifva till stor fördel just med afseende på öbefolkningens sillfiske och fisket i öfrigt, såväl som persontrafik.

Det gör alltid ett vemodigt intryck att se dessa stora guanofabriker på Västkusten, hvilka äro anlagda för att förvandla sillen till gödningsämnen, då det på grund af de dåliga kommunikationerna icke lönar sig att skicka den upp i landet till afsalu, hvilket dock lätt kan ske — till stor nytta för hela riket — om man får en järnvägsstation vid Stenungsund.

Jag vill också hafva fastslaget, att herr statsrådet och chefen för civildepartementet sade, att från trafiksynpunkt den västra linjen är den bästa. Nå väl! Vi böra ju se denna järnvägsfråga från trafiksynpunkt. Min öfvertygelse är, att, om vi spara en half million kronor genom att gå med järnvägen i *orätt* riktning, detta dock vore ett stort fel och ett stort slöseri, såsom redan af herr Ödman framhållits. Jag tror icke, att vi ha råd att neka denna ytterligare anslagsökning på ungefär en half million kronor, som kräfves, därest järnvägen drages till Stenungsund. Att det därigenom blir något längre väg, tror jag icke vara afsevärdt. De två à tre minuters

*Angående
fortsättning af
statsbanebyggnaden från
Göteborg öfver
Uddevalla
till Sker
(Forts.)*

Angående
försättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddervalla
till Skee.
(Forts.)

längre tid, som vägen förbi Stenungsund skulle taga, anser jag upp-
vägas af fördelen att komma till kusten med järnvägen på en lämp-
lig punkt.

Herr Larsson tyckte vara missnöjd öfver, att badorten Stenung-
sund skulle gynnas och badgästerna från Göteborg och Stockholm
skulle få lättare att komma dit, i fall man valde den västra linjen.
Men detta är ju icke något skäl mot banans framdragande i västlig
riktning. Ty det är alldeles klart, att det icke blott är till fördel
för badgästerna vid Stenungsund, utan på samma gång äfven för
järnvägen, som får större intäkt med afseende på persontrafiken
till Stenungsund, såsom en omtyckt badort för göteborgare m. fl.

Här har af reservanternas framhållits, att anläggningskostnaden
skulle på grund af traktens natur blifva större, om järnvägen droges
fram i västlig riktning. Och det är nog fullkomligt riktigt. Men
häremot kan invändas, att trafikinkomsterna i detta fall otvifvelak-
tigt skulle blifva mera betydande. Ty i jämförelse med Stenung-
sunds-trakten är trakten öster om Stora Hällungen ganska öde,
fastän i öfrigt en mycket vacker trakt.

Här har sagts, att ortsbefolkningen icke vill anslå ytterligare
medel för att få banan dragen till Stenungsund. Men då, såsom vi
i dag hört, värdet af den för järnvägsanläggningen kostnadsfritt
upplåtna mark utgör omkring två millioner kronor, kan man väl icke
begära mera från denna trakt, som icke är så väl lottad i ekono-
miskt afseende.

På grund af hvad jag nu anfört ber jag, herr talman, att få
yrka bifall till utskottets hemställan och instämma med herrar Kron-
lund och Ödman i deras yrkande, att banan bör dragas till Stenung-
sund, och Riksdagen sålunda bör bevilja den ökning i anslag, som
däraf föranledes. Jag är fullt öfvertygad därom, att dessa penningar
äro väl använda, och att järnvägsföretaget i sin helhet skall bära
sig bättre, om banan drages i västlig riktning. Ha vi råd att bygga
järnvägar, som kosta många millioner kronor, då böra vi icke heller
vara rädda för att nu anslå denna halfva million kronor, hvarom här
är fråga, för att få banan framdragen i rätt riktning.

Jag yrkar, som sagdt, bifall till utskottets hemställan.

Herr Hammarskjöld: Herr talman, mina herrar! Det är ju
alldeles klart, att det skall råda mycket olika intressen, när det gäller
två föreslagna järnvägslinjer. Ty den, som bor närmare den ena,
vill naturligtvis ha denna och försöker att sätta ned den andra.

De skäl, som här nu hafva anförts för den östra linjen, synas
mig egentligen endast vara två. Det ena är, att den blir ungefär
en half million kronor billigare än den västra, och det andra är, att
den blir 764 meter kortare.

Jag skall be att genast få yttra mig om det sista skälet, ty
jag tror icke, att jag behöfver uppehålla mig länge vid den saken.

Det roade mig att se efter på en karta öfver Stockholm, huru
långt det där afståndet 764 meter kunde vara. Om man drager en
rak linje här ifrån riksdagshuset till Molins fontän i Kungsträdgården,

är det nästan på pricken 764 meter. Nu vill jag hemställa till kam-maren; huruvida, när det är fråga om en järnväg genom hela Bohus-län på omkring 20 mil, om jag minns rätt, ett sådant litet afstånd som från riksdagshuset till Kungsträdgården betyder någonting.

Visserligen har en talare sagt, att det skulle vålla en ökad tids-längd af omkring 2 minuter för hvarje tåg, och sedan multiplicerade han detta med antalet tåg om dagen, i månaden och på året och kom på det viset upp till en mycket stor tidsökning. Men jag undrar, om det är skäl att fästa sig vid en sådan bagatell. Jag tror därför, att frågan om den ökade längden, därest banan drages i västlig rikt-ning, kan helt och hållet lämnas ur räkningen.

För den västra linjen tala enligt mitt förmenande alla sakskaäl och alla myndigheters uttalanden. Det kan väl icke förnekas, att det är af en omätlig betydelse, om en viktig stambana lägges så, att den här och där berör hafvet vid en god hamn. Vi hafva väl här i landet gjort tillräckligt många misstag i fråga om järnvägars sträck-ning, i det att vi dragit fram dem genom trakter, där vi ville fram-kalla industri och trafik, medan vi gått förbi sådana trakter, där det redan fanns många utvecklingsmöjligheter, jag säger, vi ha väl gjort för många misstag i detta afseende för att nu åter behöfva göra ett nytt.

Det har sagts, att man kommer till hafvet vid Ljungskile. Ja, det vet jag, och jag har varit i Ljungskile och känner väl till för-hållandena där. Hamnen där är icke så särdeles förträfflig och kan icke mäta sig med Stenungsunds hamn, där det är, om jag minns rätt, 30 fot djupt. Och en annan sak. Ljungskileviken är tillfrusen ganska ofta, och det händer ej sällan, att sundet söder om Ljungs-kile ner mot Hakefjorden tillfryser så starkt, att det blir körbart. Och vi veta, att kanonbåten Svensksund har ganska mycket besvär att bryta upp isen och hålla segelrännan öppen. Däremot är hamnen vid Stenungsund i regel isfri. Det kan då icke förnekas, att det vore ofantligt mycket större skäl att låta banan beröra hafvet i Stenungsund än ensamt vid Ljungskile, som aldrig kan få samma betydelse som Stenungsund.

Vidare har det sagts, att fiskarena icke skulle komma att föra sin fisk till Stenungsund. Jag tror tvärtom, att hela traktens fiskar-befolkning kommer att anlita den hamnen i mycket hög grad. När fiskaren kommer ifrån sjön med sin fisk, far han icke direkt till af-sättningsorten, utan aflämnar den hemma hos hustru och barn för att själf fara ut på nytt och fiska. Och hans hustru och barn få sedan föra fisken till den plats, som bäst lämpar sig för afsättning. Och det är väl klart, att befolkningen på Orust och Tjörn och öarne däromkring kommer att föra fisken till Stenungsund, där den kan beräkna att fortast blifva af med den och snabbt få den transporte-rad till olika delar inåt landet. Det är icke obetydliga kvantiteter af hvad vi kalla lyxfisk, som vi här i östra delarne af landet och särskildt i Stockholm få smaka på och som kommer just ifrån dessa trakter. Det är ju mycket viktigt, att den så fort som möjligt kan blifva vidare befordrad, och det sker fortare, om den aflämnas i

*Angående
fortsättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevalla
till Skee.
(Forts.)*

Angående
fortsättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevalla
till Skee.
(Forts.)

Stenungsund och sedan forslas å järnväg inåt landet, än om den sjöledes föres till Göteborg, hvilket drager mycket längre tid.

Vidare kan man utan tvifvel beräkna en stor persontrafik under sommaren från Göteborg till Stenungsund. Efter hvad som blifvit mig upplyst, kommer färden mellan dessa orter att på järnväg taga en tid af ungefär en timme, medan det på ångbåt åtgår fyra à fem timmar. Det är under sådana förhållanden icke svårt att säga, hvilketdera transportmedlet resande komma att välja.

Om vi lägga järnvägen förbi Ucklum öster om Stora Hällungen, kommer det icke att dröja många år, förr än det blir klart för en hvar, att det är oundgängligen nödvändigt att bygga en bibana till Stenungsund. Nu skulle vi genom att välja den östra linjen bespara en half million kronor. Är det någon, som tror, att denna bibana skulle komma att kosta mindre än en half million kronor? Jag tänker, att kostnaden går till betydligt mera.

Det har talats om, att markens beskaffenhet är så otjänlig på den västra linjen. Ja, det är den i hela Bohuslän. Det kommer på ett ut. Vare sig man väljer den östra eller västra riktningen, är det den s. k såpleran i dalarne, som bereder lika stora svårigheter, hvar man än går fram. Och jag tror, att det i detta afseende kommer att möta bra mycket mindre svårigheter på den västra linjen, därför att banan där dragits fram mera på berggrund. Det kommer visserligen att orsaka stora sprängningar, och det är dessa, som hufvudsakligen vållat ökningen i kostnaden för den västra linjen. Men däremot tror jag, att det får anses vederlagdt, att marken på denna linje skulle vara *mera* besvärlig än på den östra.

För min del är jag öfvertygad om, att det skulle vara en ganska malplacerad sparsamhet att nu taga den östra linjen. Ty det är ovedersägligt, att trafikinkomsterna både för gods och passagerare komma att blifva högst betydligt större på den västra linjen. Och jag upprepar hvad jag sade nyss: det är väl icke skäl att åter igen göra ett misstag i afseende på en stambanas sträckning.

Jag skall icke vidare trötta kammaren, ty det har talats länge nog i denna sak. Jag skall endast sluta med att säga, att enligt min öfvertygelse tala alla sakskäl för den västra linjen; och dessutom hafva alla myndigheter och särskildt på sistone järnvägsstyrelsen uttalat sig för densamma. Jag anser det vara af mycket stor betydelse, att landstinget i Göteborgs- och Bohus län enhälligt så när som på en röst — och jag tror, att den var från Ucklum — fordrat såsom villkor, när det var fråga om att bygga banan såsom enskild, att, om landstinget skulle bevilja några bidrag, banan skulle dragas fram väster om sjön Stora Hällungen.

På dessa skäl ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr *Broström* instämde häruti.

Herr vice talmannen *Pehrson*: Herr talman! Det är för oss alla fullt klart, att de olika meningar, som göra sig gällande i denna

fråga, icke egentligen röra sig om något annat än banans olika sträckning förbi sjön Stora Hällungen.

Nu ha här i dag liksom vid ärendets behandling i statsutskottet framhållits i första rummet de skäl, som kunna anföras till förmån för den västra linjen. Ehuruväl jag varit i tillfälle att åhöra allt hvad som i detta afseende anförts icke allenast här i kammaren i dag, utan äfven under den förberedande lifliga behandlingen af ärendet i statsutskottet, får jag säga, att jag för egen del icke lyckats få någon annan uppfattning af frågan än den, som jag tidigare har haft, och det så tidigt som år 1898.

Det har anförts, att järnvägsstyrelsen på sistone ändrat sin mening, som till en början var den, att den s. k. östra linjen d. v. s. linjen öster om sjön Hällungen, vore icke allenast den kortaste linjen genom Bohuslän, utan också den billigaste, till följd däraf att där funnos jämförelsevis bättre terrängförhållanden för banans framdragande. Numera har emellertid järnvägsstyrelsen ändrat mening och sagt, att det nu går lika bra att bygga den västra linjen. Men, mina herrar, det är en sak att lofva och det är en helt annan sak att kunna hålla hvad man lofvat. Det tör mycket väl hända, att järnvägsstyrelsen icke ännu varit tillräckligt illa ute för såpleran i Göteborgs- och Bohus län. Och min lifliga öfvertygelse är den, att beträffande sträckan Anrås—Stenungsund—Svenshögen så fullständig utredning i detta afseende icke ävåbragts, som önskligt hade varit. Jag tror därför icke, att man absolut kan lita på de af järnvägsstyrelsen företagna undersökningar och att man kan vara fullt förvissad om, att den kostnadsberäkning, som nu senast af järnvägsstyrelsen framlagts, kommer att hålla streck i verkligheten.

Det har bland annat framhållits såsom skäl för den västra linjen, att genom en järnvägsanläggning i denna riktning skulle man på bästa sätt tillgodose fisket i Göteborgs- och Bohus län. Och det är ju en mycket beaktansvärd synpunkt, det erkänner jag gärna. Och otvifvelaktigt skulle det lända till någon fördel för fiskarena på Orust och Tjörn.

Beträffande den nytta, som den jordbrukande befolkningen på Orust och Tjörn skulle få af en station vid Stenungsund — det är om denna station, frågan hufvudsakligen rör sig, det är där fördelarna af den västra linjen i första rummet skulle framträda — kan det måhända sättas i fråga, om landtmännen där skola företredesvis föra sina landtmannaprodukter till Stenungsund eller någon annan hamnplats. Min tro är den, att i de flesta fall kommer det att gestalta sig så, att sedan de fört ombord landtmannaprodukterna på de små skärgårdsångarne eller segelfartygen, låta de föra dem icke till Stenungsund för vidare befordran per järnväg, utan till närmaste hamnplats med afsättningsort. Således tror jag för min del, att jordbrukarne på Orust och Tjörn icke alls komma att få den nytta af den ifrågasatta stationen vid Stenungsund, som här blifvit framhållet.

Men nu säger man, att för fiskarbefolkningen skulle det alldeles

*Angående
försättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevalle
till Skee.
(Forts.)*

*Angående
fortsättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevalla
till Skeë.
(Forts.)*

gifvet vara till fördel, om järnvägen kommer att gå intill Stenungsund. Jag vill icke förneka, att så kan vara förhållandet vid vissa tider åtminstone, när fisket slår ymnigt till på kusten. Då kunna fiskarena hafva nytta af en station vid Stenungsund, hvarigenom ytterligare afsättningsmöjligheter yppa sig. Ty förutom de vanliga afsättningsorterna, som alltid stå öppna, skulle här i Stenungsund beredas möjlighet att på järnväg få fisken fraktad in i landet och där vinna nya afnämare.

Nå väl! Men är det icke så på den bohuslänska kusten, som det delvis är t. ex. på den blekingska kusten, att fiskarena icke alltid numera såsom förr själfva fara med sina små båtar till hamnplatser och andra afsättningsorter, utan det går små ångbåtar, som samla upp fisken vid fiskelägena och sedan i sin ordning föra fisken till de större afsättningsorterna. Och det är min tro, att dessa ångbåtar, som sålunda samla upp fisken i den bohuslänska skärgården, icke gå in till Stenungsund, utan förmämligast till Göteborg eller Uddevalla. Alltså tror jag icke, att en station vid Stenungsund för fiskarena någonsin kommer att få den stora betydelse, som här framhållits, men väl någon betydelse, det vill jag icke förneka.

Nu glömmar man, på samma gång man vill framhålla de förmenta fördelar, den västra linjen skulle medföra, de olägenheter, som därigenom skulle uppstå. Jag skall icke tillåta mig att fästa vidare afseende vid den omständighet, som redan har blifvit här framhållen, att den västra linjen är något längre. Jag är icke någon sådan hastighetsmänniska, att jag för min del icke skulle kunna underkasta mig ett par minuters längre färd, om det blefve mig beskärmt att resa på denna bana, hvilken tidskillnad skulle uppstå, därest man valde den västra linjen i stället för den östra. Men alldeles utan betydelse är denna tidskillnad icke, om man betänker, hvad som varit grunden för denna banas tillkomst såsom statsbana. Staten skulle aldrig hafva trädt emellan och på sin bekostnad byggt denna bana, om det icke hade varit därför, att det ansågs vara ett statsintresse, att banan komme att blifva en internationell bana.

Vinner man nu detta syftsmål på bästa sätt genom att företrädesvis välja den västra linjen? Nej, då får man ju en något längre bana. Jag vågar vidare påstå, att den västra linjen med afseende på krökningsförhållandena är något ofördelaktigare, än den östra. Vill man hålla fast vid den tanken, att järnvägen genom Göteborgs- och Bohuslän icke skall betraktas såsom en lokalbana, utan som en internationell samfärdsled, då skall man enligt mitt förmenande aldrig kunna förneka, att de öfvervägande skälen ligga för den östra linjen, och detta helt enkelt därför att det är den kortaste vägen, det är den väg, som har de bästa krökningsförhållanden och som i kostnadsafseende också är den billigaste vägen. Man tycker visserligen — i vår tid åtminstone vill det synas så många gånger — att man icke behöfver taga så synnerligt stor hänsyn till sparsamheten. Men kan man, utan att i något afseende förfela ändamålet med denna järnvägsbyggnad, äfven spara en half million, då vet jag icke, hvarför man ej borde göra det. Minst af

allt tycker jag, att det skulle passa denna kammare att lämna en så viktig faktor ur räkningen.

Det är visserligen sant, att det känns tungt — det må jag säga — att tala för denna bana såsom en internationell samfärdsled, när vi hafva den norra ändpunkten vid Skee. Och väl må man hafva anledning säga, att när frågan först framlades för Riksdagen, så befanns den i ett outredt skick, och trots detta skulle banan redan då beslutas. Någon sammanknytning med järnvägsstationen i Göteborg har icke kommit till stånd. Och beträffande vårt möte vid gränsen, som var förutsatt skola blifva i halfva Svinesundsvattnet, så kommo vi aldrig dit, utan måste, som sagdt, stanna vid Skee.

Det var sanna ord, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet uttalade, då han sade, att de skäl, som Riksdagen år 1898 anförde, icke förlorat utan vunnit i styrka.

Men om Riksdagen likväl ur trafiksynpunkt och med hänsyn till den förmenta fördel, som järnvägens framdragande förbi Stenungsund skulle medföra, nu föredroge den västra sträckningen, så hade herr statsrådet däremot intet att erinra. Ja, om det vore så, att denna Stenungsundsstation kunde göra allt och betydde allt, då vore intet att invända. Men då häremot kan framhållas, att, trots allt, de skäl, som Kungl. Maj:t förut anfört för den östra sträckningen, stå kvar ovederlagda, och vidare att den östra banan icke blott har en kortare längd, utan framförallt kommer att blifva en half million billigare, samt om man därjämte fasthåller den synpunkt, som Kungl. Maj:t framhöll, då Kungl. Maj:t föreslog denna banas byggande som statsbana, synpunkten att den skulle blifva en internationell förbindelseled, så kan jag icke finna annat, än att de långt öfvervägande skälen tala för den östra sträckningen.

Jag yrkar, herr talman, afslag å statsutskottets hemställan och bifall till reservationen.

Häruti instämde herrar *Anderson* i Hasselbol, *Söderberg*, *Johansson* i Aflösa, *Jonsson* i Hökhult och *Persson* i Hult.

Herr *Petersson* i Påboda: Herr talman, mina herrar! Få järnvägar, om ens någon, ha väl blifvit byggda, utan att deras byggande föregåtts af mer eller mindre häftiga strider om *hvar* de skulle gå fram. En sådan strid äro vi äfven nu inbegripna uti. Frågan gäller här, om järnvägen skall framdragas öster eller väster om Hällungen.

I såväl utskottets utlåtande och Kungl. Maj:ts proposition som också under diskussionen här har framhållits den dubbla uppgift, som denna järnväg skulle ha att fylla. Den ena uppgiften är, att den skulle vara en internationell bana, d. v. s. en mellanriksbana, en länk, som förmedlar transitotrafiken mellan olika länder, och den andra uppgiften är, att den skulle tillgodose länets kraf på tidsenliga kommunikationer. Hvilkendera af dessa båda uppgifter bör sättas i främsta rummet, vill jag icke nu inlåta mig på. Herr vice

*Angående
fortsättning af
statsbanebyggnaden från
Göteborg öfver
Uddevalla
och Skee.
(Forts.)*

Angående
fortsättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevalle
till Skee.
(Forts.)

talmannen har emellertid med styrka framhållit, att det är denna banas uppgift att blifva en *internationell* bana, som motiverat dess byggande som statsbana. Jag skall mot detta påstående be att få anföra följande yttrande af länsstyrelsen, som förekommer i betänkandet: »Såsom redan framhållits, hade beslutet om byggande af en statsbana genom länet tillkommit i första rummet för att tillgodose länets behof af förbättrade och tidsenliga kommunikationer.»

Jag har härmed velat framhålla, att man härvidlag ingalunda får förbise *den* synpunkten, att länets behof af förbättrade kommunikationer blifva tillgodosedda. Men äfven med bibehållande och starkt betonande af den andra synpunkten — banans betydelse af mellanriksbana — är det min oförgripliga mening, att också denna synpunkt tillgodoses och denna uppgift fyllas i lika hög grad, om banan drages väster eller öster om Hällungen. Ty de få minuters längre väg, som skulle blifva en följd af sträckningen väster om Hällungen, kan väl i all rimlighets namn icke betyda någonting. Frågar jag mig nu, hvilken af de båda föreslagna sträckningarna bäst tillgodoser *båda* dessa nämnda synpunkter och uppgifter — af hvilka jag anser den, som afser länets behof af tidsenliga kommunikationer, vara fullt så viktig — så kan jag icke finna annat, än att den *västra* sträckningen har de öfvervägande skälen för sig. Och detta har utgjort motiv för mig, som deltagit i ärendets behandling i statsutskottet, att biträda statsutskottets förslag.

Den förste talaren, som här hade ordet i dag — jag skall icke mycket sysselsätta mig med honom — uttalade sin förvåning öfver, att statsutskottet intagit denna ställning till frågan. Han trodde, att det blifvit fördt bakom ljuset o. s. v., och gjorde gällande, att han och *endast* han satt inne med det rätta ljuset i denna fråga. Det kunde ju icke skada att påminna honom om att, när man intager en sådan ställning, som han till denna fråga, det är ofantligt svårt att med riktigt opartisk och objektiv blick bedöma den. Jag tror, att förutsättningen för att opartiskt och objektivt bedöma frågan är större, om man tillhör en bygd, som befinner sig på afstånd från den, där banan skall byggas. Och jag vill dessutom säga honom, att, om statsutskottet blifvit fördt bakom ljuset, då ha också alla dessa myndigheter, järnvägsstyrelsen, landsting, Konungens befallningshafvande och Kungl. Maj:t, som 1898 just föreslogo för Riksdagen den västra sträckningen, också — och jag vet icke af hvem — blifvit förda bakom ljuset.

Nu har man också sagt här, att Riksdagen borde stå fast vid det beslut, den en gång fattat i denna fråga. Men Riksdagen har *icke* fattat något beslut rörande frågan, huruvida den östra eller västra sträckningen borde väljas, utan lämnat den frågan öppen. Riksdagen har ansett, att det finnes mycket vägande skäl för den östra sträckningen. Men Riksdagen har förut icke kunnat bestämma sig i denna fråga. Den kunde icke *då* knäcka den nöten, icke lösa den knuten, man ville afvakta, hvad de kommuner, som kunde hafva intresse af den västra sträckningen, kunde hafva att anföra. Nu

stå vi emellertid inför afgörandet: antingen den västra eller den östra sträckningen.

Herr vice talmannen uttalade tvifvel, huruvida den fiskarbefolkning, som bor ute på de stora öarne, kunde hafva någon nytta af denna järnväg. Han trodde, att icke mycket af dessa öars produkter skulle komma att fraktas på järnvägen. Jag har i det fallet en motsatt åsikt. Jag tror, att den i mycket hög grad komme att anlitas för detta ändamål. Jag har någon liten erfarenhet om kustjärnvägar. Jag har sett, huru de draga till sig trafik. Till och med fisken drages till dessa järnvägar; i stället för att gå sjöledes går den på järnväg och kommer därigenom fortare till konsumenterna. Och hvilken annan vara som helst, som orten producerar, kommer genom att anlita järnvägen snabbare konsumenterna till handa.

När man nu summerar hop alla dessa uttalanden och yttranden af ortens myndigheter och alla de skäl i öfrigt, som blifvit anförda för den västra och för den östra sträckningen, kan jag för min del icke finna annat, än att de afsevärdt tyngre skälen ligga på deras sida, som anse att järnvägen bör dragas väster om Hällungen. Det är sant, att därigenom kostnaden skulle blifva omkring 500,000 kronor större, och det betonades af såväl herr statsrådet och chefen för civildepartementet som herr vice talmannen, att detta är ett mycket stort och vägande skäl för den östra sträckningen. Men då man genom att taga den västra sträckningen dels sannolikt erhåller betydligt större trafikinkomster, så att man skulle kunna både amortera och betala räntan på dessa 500,000 kronor, och dels tillgodoser ett större, på utvecklingsmöjligheter rikare ortsintresse, kan jag icke se, att dessa 500,000 kronor blefve illa använda. Jag är lika stor sparsamhetsvän som någon af herrarne här i kammaren och vill pruta och hålla igen så mycket som möjligt. Men i en sådan fråga som denna kan jag icke af sparsamhetsskäl taga den billigare sträckningen.

Jag yrkar, herr talman, bifall till statsutskottets hemställan.

I detta anförande instämde herr *Lindgren* i Islingby.

Herr Larsson i Presstorp: Jag skall endast be att få yttra några ord till svar på det, som å motsidan anförts.

Man har velat göra Svenshögen till en stor station och Ucklum till en liten station. Det förhåller sig emellertid alldeles tvärtom. Svenshögen är en liten plats, och det kommer den nog att förbli, ty den ligger djupt ned i en däl, så att det är svårt att komma dit, och så har det varit under långa tider. Förr gick landsvägen fram där, men nu har denna förlagts på annat håll. Men järnvägen, den måste dragas fram därstädes. Därför att utloppet från Stora Hällungen går där och ned till Ljungskile, har man tagit den vägen, och för att trakten skulle få fördel af järnvägen, har man lagt en större station där. Men största fördelen skulle trakten hafva af att den större stationen förlagts till Ucklum, ty det är från denna plats, som en bibana till Ström lämpligast borde dragas.

*Angående
fortsättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevalia
till Skee.
(Forts.)*

Angående
fortsättning af
statsbanebyggnaden från
Göteborg öfver
Uddevallan
till Skee.
(Forts.)

En talare förmenade, att jag skulle hafva personlig fördel af att banan framdroges öster om sjön Stora Hällungen. Jag ber att få protestera mot detta yttrande. Det är visserligen så, att jag har en egendom därnere, men den är så liten och obetydlig, att det för mig personligen icke spelar någon roll, om järnvägen går öster eller väster om Stora Hällungen.

Det var äfven en talare, som sade, att jag kanske icke kunde vara fullt opartisk i frågan, eftersom jag bodde så nära de platser, tvisten gällde. Men jag tror, att det icke alls är säkert, att man mera opartiskt och bättre kan bedöma frågan, om man bor aldrig så långt bort. Det är icke mina egna önsknningar, jag här velat tillgodose, utan det är endast *valmännens* önsknningar i frågan, som jag velat uttala, och detta är väl icke annat än riktigt, då det är de, som skickat mig hit. För min *personliga* del betyder det, som sagdt, ingenting, om banan går öster eller väster om Hällungen.

Vidare sade en talare, att, då staten toge om hand en bananläggning, det icke vore så noga, om staten finge större eller mindre inkomst af banan. Det förefaller mig oförklarligt, att man kan falla ett sådant yttrande. Det tyckes mig vara ett hårdt tal, att man icke äfven då bör se till, att staten får så goda inkomster som möjligt. Jag hyser i det fallet alldeles motsatt åsikt.

Man byggde ock upp en massa luftslott angående de stora inkomster för banan, man skulle få på sillfisket, men jag tror icke, att inkomsterna däraf skulle bli så stora, åtminstone icke under de första 50 åren. Ty för närvarande är det så, att där kappast fångas en enda sill, och det brukar vara förhållandet, att det dröjer en 50 år, innan sillen åter går till. Och om 50 år kunna vi gärna bygga en bibana till Stenungsund, ty då har räntevinsten blifvit så stor, att vi kunna hafva råd därtill.

Jag tror för öfrigt icke, att denna station vid Stenungsund skulle blifva till så stor nytta för fiskarena. Ty det är alldeles faktiskt, att de fiskare, som ligga därute och fiska, icke komma att gå i land vid Stenungsund, utan de komma nog att fortsätta och segla ända fram till Göteborg med sin vara. En ledamot sade visserligen, att det tager 4 à 5 timmar att komma till Göteborg, men det är nog icke alldeles så. Det tager på sin höjd 2 à 2³/₄ timme.

Under sådana förhållanden tycker jag, att man bör besinna, att linjen öster om Hällungen blir 500,000 kronor billigare.

Jag vidhåller mitt yrkande.

Herr vice talmannen Pehrson: Med anledning af hvad som nyss yttrats, skall jag be att få anföra några ord.

Det har blifvit synnerligen starkt betonadt, att alla myndigheter, som hörts i frågan, uttalat sig för den västra sträckningen, såväl landstinget som Konungens befallningshafvande och vederbörande kommuner. Javäl, det är så. Men låtom oss icke därvid glömma, att när dessa uttalanden gjordes, skedde detta under förutsättning, att det skulle bli en *lokalbana*. Och det är *den* omständigheten, mine herrar, som vi, enligt mitt förmenande, här i Riksdagen få lof

att lägga märke till, att det nu icke är fråga om att bygga en lokalbana, utan en *internationell* samfärdsled. Och då så är, böra vi icke söka sådana krokvar som att gå till Kungälf, utan vi böra gå rakt till Ytterby. Vi böra icke heller gå ned till Stenungsund, så att banan och lutningsförhållandena bli sämre, utan vi skola gå den östra linjen om sjön Stora Hällungen för att få banan så kort som möjligt och lutnings- och krökningsförhållandena så goda som möjligt. På det sättet bygga vi ock banan en half million kronor billigare, än om man väljer den västra linjen. För mig är det svårt att fatta, huru man kan söka vederlägga dessa skäl. Vill man vidhålla den ståndpunkt, Riksdagen intog år 1898, nämligen att man bör bygga en internationell bana och icke en lokalbana, kan jag icke se något annat val än att taga den östra linjen.

*Angående
fortsättning af
statsbanebyggnaden från
Göteborg öfver
Uddevalla
till Skee.
(Forts.)*

Herr Andersson i Västra Nöbbelöf: Herr talman! Herr vice talmannen sade, att, då myndigheterna föreslagit den västra sträckningen, så var det ur den synpunkten, att banan skulle bli en *lokal*-bana. Om man däremot toge hänsyn till, att banan skulle bli en *internationell* bana, borde man, sade han, taga den östra sträckningen. Ja, jag får säga, att, när man ur lokal synpunkt vill bygga den västra och dyrare linjen, anser jag detta vara ett riktigt kraftigt skäl för att välja just den *västra* sträckningen, ty därigenom att befolkningen vill hafva denna sträckning, visar befolkningen, att den anser den västra linjen vara den mest bäriga.

Vice talmannen höll också mest på den östra linjen af *det* skälet, att denna linje vore den kortaste. Jag tror dock icke, att hvarken vice talmannen eller någon annan af oss fäster sig något vid, om han får resa två minuters längre tid på järnvägen. Det är hela den tid, som det kommer att ätgå mera att resa den västra linjen.

Nu sade vice talmannen ock, att lutningsförhållandena skulle vara besvärligare på den västra linjen än på den östra. Detta påstående strider dock mot hvad Kungl. Maj:t säger. Kungl. Maj:t säger, att de på den östra linjen förefintliga lutningsförhållandena äro sämst. Jag vet verkligen icke, hvarifrån vice talmannen fått sina uppgifter.

På samma sätt förhåller det sig med vice talmannens påstående, att anledningen till denna banas tillkomst skulle ha varit, att man velat åstadkomma en internationell förbindelseled. Detta påstående är nämligen icke heller sant, ty i den kungliga propositionen står det uttryckligen, att det just varit hänsynen till länets behof af lättare kommunikationer, som egentligen föranledt detta förslag. Allt hvad vice talmannen säger är således i själfva verket endast sådant, som han tager ur sin egen fatabur, och ingenting annat.

Det är ju för öfrigt alldeles tydligt, att den ena sträckningen kan hafva en fördel, och en annan sträckning en annan fördel, och det blir alltid delade meningar om, hvilkendera som är den bästa och rätta. Det kan vara svårt att afgöra detta, och man får därför endast följa sin egen uppfattning, när man skall afgifva sitt votum. För min del får jag då säga, att jag ännu icke sett, att någon

Angående
fortsättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevalle
till Skee.
(Forts.)

bana, som drages inne i landet, bär sig så bra som en bana, som drages utmed kusten. Detta ha flere banor visat. Bästa beviset därför är dock vestkustbanan. Jag tror icke, att denna bana skulle hafva burit sig, såvida den icke dragits ut till de många hamnarne. Och jag är öfvertygad om, att icke heller den bana, som nu är i fråga, skall komma att bära sig, om den icke drages ut till Stenungsund. Stenungsund är och förblir en plats, som kommer att bereda banan en god framtid. Med den kännedom jag har om denna plats och andra platser i Bohuslän, tror jag, att det ur ekonomisk synpunkt är bäst att bygga den *västra* linien. Därför ber jag ock, herr talman, att få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Herr vice talmannen Pehrson: Herr talman! Om jag hörde rätt, sade den senaste talaren, att jag hade byggt en del af mina uttalanden på skäl, tagna ur luften eller någonting i den syftningen. Om denna anmärkning må anses riktig, ber jag blott att få erinra den ärade talaren om, att denna anmärkning i ty fall träffar äfven Kungl. Maj:ts. Jag har nämligen hela tiden ställt mig på Kungl. Maj:ts ståndpunkt. Jag har således fått godt sällskap och då tröstar jag mig med det.

Han sade också, att myndigheterna icke ryggat tillbaka för att uttala sig för västra linjen. Ja, detta är sant. Men låtom oss därvid lägga märke äfven till en annan sak, som jag nyss i ett kortare anförande framhållit, nämligen att, när de uttalat sig för den västra linjen, var det fråga om en *lokalbana*, och en dylik bana skulle ha erfordrat långt lindrigare kostnader icke allenast med afseende å öfverbyggnaden, utan ännu mera med hänsyn till lutnings- och krökningsförhållanden. Men nu är det icke längre tal om att bygga en sådan bana, som myndigheterna då uttalade sig för. *Nu* är det fråga om att bygga en så rak bana som möjligt med så gynnsamma lutnings- och krökningsförhållanden som möjligt. Det är *det*, som frågan gäller. Men äfven när man skall göra detta för *statens* pengar, måste man väl ändock rygga tillbaka för allt för stora onödiga kostnader, ty jag föreställer mig verkligen, att i allt fall de, som handtera statens medel, måste taga *någon* hänsyn till kostnaderna. Och då så är, får jag ännu en gång framhålla, att det är underligt, att en half million kronor, som kan inbesparas, här icke skulle betyda någonting.

Jag framhåller vidare, att det enligt mitt förmenande är orätt att icke taga någon hänsyn till den del af länet, som ligger mellan Stora Hällungen och Göta älf, när man icke kan bevisa, att den linjen skulle hafva någon olägenhet med sig, som är nämnvärd, utan tvärtom skulle medföra många fördelar. Denna del af Bohuslän är den i kommunikationshänseende sämst lottade, och där borde järnvägen företrädesvis gå fram för att hjälpa upp förhållandena och om möjligt framkalla industri — och, såsom jag hört omtalas, lär det till följd af den vattenkraft, hvartill vattendragen lämna tillgång, finnas stor möjlighet för uppkomsten af en industri därstädes. Det

ena med det andra gör, att jag icke kan finna de skäl vederlagda, som blifvit anförda för den östra sträckningen.

Herr Ödman: Herr talman, mina herrar! När man hör sådana uppkonstruerade skäl, som dem herr vice talmannen nödgats komma med för att bevisa sin sak, då kan man finna, huru stor bristen på *reella* skäl varit för dem, som stå på samma sida som han. Jag vill fästa uppmärksamheten uppå, att han yttrade, att länets myndigheter uttalat sig för den västra sträckningen under den förutsättningen, att banan skulle bli en *lokalbana*. Men jag kan icke förstå, huru man kan tänka sig, att frågan, huruvida denna bana skall byggas för enskildas penningar eller uteslutande med statsanslag, varit bestämmande för dessa myndigheters intresse af att banan skulle komma till stånd. Både landsting och landshöfdingeämbete ha uttalat sig för den västra sträckningen, emedan den vore den enda, som lände till verklig nytta för länet, och landstinget har äfven åtagit sig att bekosta ersättningen för den för banbyggnaden erforderliga marken.

Och vi tro oss ha befogade skäl för våra önskingar. Vi äro delägare med 2 millioner kronor i denna banbyggnad, och det tycker jag skall ha något att betyda. Det är icke endast statsutskottet och regeringen, som bestämma anslagen; vi räkna oss också vara en smula medintresserade och anse oss böra arbeta för våra intressen.

Nu säges det, att den östra delen af länet skulle vara vanlottad på kommunikationer. Men så är icke förhållandet. Vi ha där dels Göta älf, dels Bäragslagnbanan. Men frågan gäller här närmast och egentligen, huruvida järnvägen skall dragas förbi Stenungsund eller icke. Denna station skulle blifva mera centralt belägen och äfven befolkningen på de stora öarne skulle, om banan finge denna sträckning, ha större nytta af järnvägen. Och när, som sagdt, öboarna endast framställa den billiga och mycket blygsamma önskan, att de gärna skulle fara öfver sjön blott de få banan, så att de kunna komma därintill med sina båtar, vore det obarmhärtigt att lägga banan uppe i landet.

Jag skulle ha åtskilligt annat att anföras. Men jag anser, att de skäl, som anförts för den östra linjen, i regel äro så svaga, att de knappast behöfva någon vidare vederläggning. Ty hvar och en, som har en smula reda på nationalekonomi och dylikt eller på ortens behof, kan väl icke göra annat än förorda den västra linjen. Då vi byggde järnvägar i Norrland, var det mycket fråga om huruvida vi skulle bygga inlandsbana eller kustbana. Men icke ett ögonblick fanns någon tvekan om att man i det förra fallet skulle lägga bibanor till sjön. Hallandsbanan var en bana, som också lades utmed kusten.

Jag yrkar bifall till statsutskottets förslag.

Herr Andersson i Västra Nöbbelöf: Vice talmannen påstod fortfarande, att han stödde sig på Kungl. Maj:ts förslag, och nämnde,

Angående
fortsättning af
statsbanebygg-
naden från
Göteborg öfver
Uddevalla
till Skee.
(Forts.)

att lutnings- och krökningsförhållandena skulle vara svårare på den västra än på den östra linjen. Detta står emellertid icke i den kungl. propositionen, utan tvärt om i stället, så att jag tror att vice talmannens uppgifter härom icke äro fullt riktiga.

Vidare nämnde vice talmannen, att banans uppgift nu vore att blifva en *internationell* bana och att den *därför* skulle byggas såsom en statsbana. Men i den kungl. propositionen står tvärtom, att beslutet om byggandet af en statsbana genom länet tillkommit »i *första rummet*» för att tillgodose *länets* intressen.

Ytterligare framhöll vice talmannen, att man icke borde fästa sig så mycket vid myndigheternas uttalanden. Detta må nu vara en sak för sig. Men jag sade, att så länge det var fråga om att bygga banan såsom en *lokalbana*, höll befolkningen på den *västra* linjen, och detta anser jag vara ett viktigt skäl för den västra linjen, fullt ut lika viktigt som myndigheternas uttalanden. Och när nu både myndigheternas uttalanden och befolkningens önskingar sammanstämma, då anser jag, att man träffat det rätta, och detta så mycket mera, som man väl också bör se på järnvägens förmåga att bära sig. Jag tror nämligen, att det är bättre att bygga en något dyrare bana men med utsikt till stor trafik och som kan bära sig, än en billigare, af hvilken man icke med någon större visshet kan vänta någon inkomst. Detta tror jag är *verklig* sparsamhet.

Jag ber att fortfarande få yrka bifall till utskottets hemställan.

Öfverläggningen var härmed slutad. I enlighet med de yrkanden, som därunder förekommit, gaf herr talmannen propositioner dels på bifall till utskottets hemställan och dels på afslag därå och bifall i stället till den af herr vice talmannen Pehrson med flere afgifna, vid utlåtandet fogade reservationen. Herr talmannen ansåg förstnämnda proposition vara med öfvervägande ja besvarad, men som votering begärdes, blef nu uppsatt, justerad och anslagen en så lydande omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren bifaller statsutskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande n:o 47, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej.

Vinner Nej, har kammaren med afslag å utskottets berörda hemställan bifallit den af herr vice talmannen Pehrson med flere afgifna, vid utlåtandet fästade reservationen.

Omröstningen utvisade 109 ja mot 104 nej; och hade kammaren alltså bifallit utskottets hemställan.

§ 8.

Härfter föredrogs hvar för sig och blefvo af kammaren godkända bevillningsutskottets betänkande n:o 34, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition i anledning af en å internationell konferens i Bryssel den 5 mars 1902 antagen konvention angående beskattning af socker; samt

lagutskottets utlåtanden:

n:o 45, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående folk-skoleväsendet i Stockholm;

n:o 46, i anledning af väckt motion angående ändrade bestämmelser om sammanträffande af brott m. m.

§ 9.

Slutligen föredrogs och godkändes Andra Kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande n:o 21, i anledning af väckt motion om skrifvelse till Konungen angående kompetensvillkoren för lokomotivpersonalen vid järnvägarna m. m.

Detta beslut skulle jämlikt 63 § riksdagsordningen delgifvas Första Kammaren.

§ 10.

Upplästes följande till kammaren inkomna läkareintyg:

Att ledamoten af riksdagens Andra Kammare, herr godsägaren Knut Almqvist af sjukdom (halsfluss, angina follicularis) tills vidare är förhindrad att deltaga i Riksdagens förhandlingar, intygar
Stockholm den 1 april 1903.

I. Hedenius,

leg. läkare.

§ 11.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>J. P. Persson</i> i Hult	under 12 dagar fr. o. m. d.	4 april
» <i>J. Larsson</i> i Presstorp	» 8 » » »	4 »
» <i>R. E. L. Darin</i>	» 12 » » »	4 »
» <i>M. Andersson</i> i Löfhult	» 12 » » »	4 »
» <i>S. M. Petersson</i> i Snällebo	» 11 » » »	5 »
» <i>J. W. Bengtsson</i> i Häradsköp	» 10 » » »	4 »
» <i>A. P. Risberg</i>	» 9 » » »	4 »
» <i>O. Persson</i> i Killebäckstorp	» 12 » » »	6 »
» <i>P. Svensson</i> i Bondön	» 12 » » »	4 »
» <i>J. E. Granlund</i>	» 12 » » »	4 »
» <i>P. Hellström</i>	» 12 » » »	4 »
» <i>C. F. Petersson</i> i Dänninge-		
» landa	» 8 » » »	4 »
» <i>J. A. Sjö</i>	» 12 » » »	4 »

herr <i>C. A. Danielsson</i>		under 12 dagar fr. o. m. d. 4 april			
» <i>J. G. Hazén</i>	» 12	»	»	4	»
» friherre <i>F. C. K. Barnekow</i>	» 10	»	»	4	» och
» <i>C. B. Johansson</i> i Jönköping	» 12	»	»	4	» .

§ 12.

Justerades protokollsutdrag; hvarefter kammarens ledamöter åtskildes kl. 1,55 e. m.

In fidem

Herman Palmgren.