

N:o 47.

Ank. till Riksd. kansli den 27 mars 1903, kl. 2 e. m.

Utlåtande, 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.

(R. A.)

I en till Riksdagen den 30 sistlidne januari aflåten proposition (n:o 36) har 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 Ucklum, 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.

I anledning af denna proposition har 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 skall 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 må, i öfverensstämmelse med järnvägsstyrelsens förslag, förläggas väster om nämnda sjö med stationer vid Stenungsund och Svenshögen, samt för detta ändamål öka anslaget för nämnda banas anläggning med 503,000 kronor.

Det i Kungl. Maj:ts proposition åberopade statsrådsprotokollet innehåller följande anförande af statsrådet och chefen för civildepartementet:

»Vid underdånig föredragning den 12 innevarande månad af frågan om reglerandet af utgifterna under riksstatens sjätte hufvudtitel för år 1904 anmälde jag, att järnvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 29 november 1902 afgifvet förslag angående anslag för år 1904 till fortsättning af statsbanebyggnaden från Göteborg öfver Uddevalla till Skee, men att den därmed sammanhängande frågan om bestämmande af järnvägens sträckning söder om Skafteröd då ännu icke var slutligen beredd och således icke kunde föredragas. Då numera utredningen i ärendet afslutats, anhåller jag att få anmäla frågan om anvisande af anslag till ofvanberörda statsbanebyggnad. Jag tillåter mig därvid till en början att i afseende på den del af järnvägen, hvars sträckning ännu icke är bestämd, erinra om de olika förslag, som därutinnan framkommit, äfvensom om denna frågas föregående behandling.

Kungl. Maj:ts
beslut den 19
juni 1896 om
undersökning
för en stats-
bana genom
Bohuslän.

Genom nådigt bref den 19 juni 1896 uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att gå i författning om verkställande af de undersökningar och utredningar, styrelsen, efter tagen kännedom om uppgjorda planer och kostnadsberäkningar för en längdbana genom Bohuslän och sedan styrelsen rörande banans fortsättning genom Norge satt sig i förbindelse med vederbörande myndigheter därstädes, kunde finna vara af omständigheterna påkallade för åstadkommande af fullständig plan och kostnadsförslag till en fullt statsbanemässig järnväg genom Bohuslän i sträckning från Göteborg norrut.

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 31 december 1896.

I anledning däraf öfverlämnade järnvägsstyrelsen med underdånigt utlåtande den 31 december 1896 plan- och profilritningar med kostnadsförslag för en statsbana genom Bohuslän från Olskroken till Svinesund.

Vid fullgörandet af det styrelsen lämnade uppdraget hade, enligt hvad styrelsen uti sitt utlåtande förmälde, genom Göteborgs och Bohus läns landstings försorg uppgjorda planer för längdbanans sträckning lagts till grund för undersökningen, och desamma hade i fråga om linjens framdragande befunnits i hufvudsakliga delar kunna godkännas. Det oaktadt förefunnes stor skillnad mellan det på styrelsens föranstaltande utarbetade förslaget och de genom landstingets försorg upprättade, detta beroende på nödvändigheten att för statsbana använda andra lutnings- och krökningsförhållanden än dem, som antagits kunna för en tilltänkt enskild bana godkännas. Under det att sålunda landstingets förslag upptog lutningsförhållandena 1:80, vore dessa å styrelsens förslag ingenstädes större än 1:100. Likaså hade såsom regel föreslagits kurvradier, ej understigande 600 meter, i stället för i landstingets förslag förekommande minimiradier af 300 meter.

Å de uppgjorda plan- och profilritningarna hade linjen öfver Ytterby, Jörlanda, Ucklum, Svenshögen, Uddevalla till Svinesund framställt såsom hufvudlinje — hvilket emellertid ej innebure, att den sålunda angifna sträckningen af styrelsen ansåges såsom den till alla delar fördelaktigaste — och detaljundersökta alternativ hade endast för två delar af linjen framlagts, ehuru alternativa undersökningar äfven verkstälts å andra sträckor.

Sålunda hade för sträckningen mellan Olskroken och Bollestad undersökts äfven en linje öfver Kungälf, hvilken järnvägsstyrelsen ansett förtjäna desto mera beaktande, som densamma ur ekonomisk synpunkt erbjöde afsevärda fördelar framför linjen öfver Ytterby. Den ifrågasvarande linjen vore afsedd att framdragas utmed och i samma plan som bergslagsbanan till Lerjeholm, där öfvergång skedde af Göta älf, hvarefter linjen, följande älfvens västra strand, fortsatte till Kungälf och sedermera till Bollestad. En jämförelse mellan denna linje och linjen öfver Ytterby visade, att den förstnämnda blefve 683 meter kortare och — oafsedt det bidrag, bergslagernas järnväg kunde komma att lämna till broanläggningen öfver Säfveån — 278,000 kronor billigare till anläggningen än linjen öfver Ytterby. Medräknades det af staden Kuugälf utfästa bidrag af 30,000 kronor till Kungälfslinjens utförande, blefve skillnaden i anläggningskostnad för de båda alternativa linjerna det afsevärda beloppet af 308,000 kronor. Då i tekniskt af-

seende båda linjerna vore fullt jämförliga — Kungälfslinjen vore till och med öfverlägsen så till vida, att de betydliga kontrakurvorna i närheten af Olskrokens station, som förekomme å Ytterbylinjen, kunna undvikas — borde alltså Kungälfslinjen tillerkännas bestämdt företräde, såvida ej särskilda skäl talade för Ytterbylinjens utförande. I sådant afseende hade framhållits, dels att Ytterbylinjen såsom passerande midt genom det bördiga Hisingen skulle uppsamla väsentligt mera trafik än Kungälfslinjen, dels ock att förstnämnda linje skulle befordra möjligheten af järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Tjufkil. Den koncessionerade järnvägen mellan Göteborg och Tjufkil behöfde då ej i sin helhet komma till stånd, utan man kunde nöja sig med en bibana från sistnämnda ort till Ytterby, där anknytning till statsbanan lätteligen kunde ske.

Hvad det förra påståendet vidkomme, syntes detsamma icke förtjäna synnerligt afseende, enär det vore ett af erfarenheten bestyrkt förhållande, att järnvägstrafiken af landtmannaprodukter från trakten i närheten af en stad vore ganska obetydlig, alldenstund befolkningen med lika stor lätthet och större fördel kunde på kortare afstånd verkställa transporterna medelst dragare, och det torde ej i detta afseende vara att förvänta något undantag för Hisingen och dess inbyggare. Beträffande påståendet, att Ytterbylinjen skulle underlätta åstadkommandet af järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Tjufkil, vore detta väl sant, men det torde häraf ej få dragas den slutsats, att staten för detta enskilda intresses tillgodoseende borde ikläda sig en sådan ökning i kostnad, som Ytterbylinjens utförande skulle betinga, särskildt vid det förhållande, att, såvidt vid hastig undersökning kunde bedömas, anknytning af ifrågavarande bibana utan svårighet torde kunna verkställas i närheten af Kungälf. För allt fall torde statsbanan därför icke böra framdragas öfver Ytterby, med mindre än att de kommuner och enskilde, som däraf hade intresse, ensamma vidkändes den förökade anläggningskostnad, som därigenom komme att uppstå. Då hittills intet dylikt erbjudande afgifvits, hade styrelsen all anledning att förorda sträckningen öfver Kungälf.

Hvad banans sträckning vid sjön Stora Hällungen beträffade, föreslog styrelsen i sitt utlåtande linjens framdragande från Aurås öster om sjön öfver Ucklum till Södergårdet. Emellertid hade, såsom styrelsen meddelade, genom landstingets försorg undersökts äfven en annan linje på västra sidan af nämnda sjö förbi Stenung, hvilken linje vid Jörlanda och Svenshögen förenades med den förstnämnda. För

den östra linjen öfver Ucklum hade åberopats dels dess korthet i förhållande till Stenungslinjen, hvilken vore 1,240 meter längre, dels den omständigheten, att densamma komme att bereda fördel åt kommuner, som vore i kommunikationshänseende betydligt sämre lottade än trakten omkring Stenung, dels ock slutligen det för järnvägsbyggnadens utförande och underhåll betydelsefulla förhållandet, att väsentligt bättre tillgång på ballastgrus vore att tillgå å Ucklumslinjen. För Stenungslinjen åter hade framhållits den billigare anläggningskostnaden, den större folkrikheten i de trakter, densamma komme att genomlöpa, vidare förmånen att vara belägen nära till Stenungsunds hamnplats samt slutligen, såsom hufvudskäl, den fördel, som genom järnvägens framdragande närmare kusten skulle beredas Tjörns och Orusts invånare, hvilka i sådant fall öfver Stenungsund och Svanesund lätteligen skulle kunna begagna sig af längdbanan.

Järnvägsstyrelsen, som låtit undersöka båda dessa linjer, 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. Orsaken härtill vore att söka i beskaffenheten af Hällungens stränder på västra sidan om sjön samt bottnen i denna. Stränderna bestode nämligen af höga berg, som brant stupade ned i de skarpt inskurna vikarna, hvilka senare hade en botten af lös, icke bärande lera till betydligt djup. Dessas utfyllande skulle därför kräfva kolossala massor fyllnadsämnen, och å andra sidan skulle deras kringgående medföra tunnelsprängningar af betydande längd.

Ett annat alternativ för linjens framdragande väster om Stora Hällungen hade sedermera utstakats, hvilket med bibehållande af den förut föreslagna sträckningen till Ödsmål framdragits förbi Lunna, Årgren, Åtorp och Husebackavattnet till Södergärdet, där det förenade sig med linjen öfver Ucklum. Den sålunda utstakade linjen blefve visserligen 744 meter kortare än linjen öfver Ucklum, men terrängförhållandena visade äfven å denna linje stora svårigheter, särskildt vid uppgången till Husebackavattnet, där en bergrygg måste genomgås med en tunnel om 470 meters längd, samt vid Lunna vid öfvergången af den från Ödsmål till Hällungen framstrykande dalgången, där en bankfyllnad om ej mindre än 97,000 kubikmeter erfordrades. Följden visade sig ock däri, att linjen skulle komma att med ett belopp af 308,000 kronor

öfverstiga den för linjen öfver Ucklum erforderliga kostnaden. Denna ökning af kostnaden vore visserligen enligt järnvägsstyrelsens förmenande ej så betydande, att linjen därför måste öfvergifvas, så vidt några särskilda skäl betingade dess tillkomst; men några sådana hade styrelsen icke kunnat finna.

De till fördel för Ucklumslinjen anförda omständigheterna kunde med fog anses uppväga de för Stenungslinjen åberopade, särskildt som, enligt hvad vid undersökningen inhämtats, Orusts och Tjörns inbyggare ingalunda hade så stort intresse af den västra linjen, som man velat låta påskina. Tvärtom kunde befolkningen å dessa öar med ungefär samma fördel begagna hvilkendera af de föreslagna linjerna som helst, något, som däremot ej vore fallet med Grinneröds, Hjertums, Ucklums och Spekeröds kommuners medlemmar, då västra linjen till följd af sitt profilläge ej medgäfvit anläggning af station å någon för dem lämplig plats. Styrelsen hade därför ansett linjen öfver Ucklum äga ett bestämdt företräde framför linjen öfver Stenung, äfven med den förändrade sträckning af sistberörda linje, som på styrelsens föranstaltande blifvit utarbetad.

Med stöd af hvad järnvägsstyrelsen sålunda anført, hemställde styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte till Riksdagen aflåta proposition om anslag till utförande genom statens försorg af en järnväg från Göteborg till Svinesund öfver Kungälf och Ucklum.

Framställning
af A. V. Ljung-
man.

Uti en till chefen för civildepartementet ingifven skrift af den 8 februari 1897 hade dåvarande ledamoten af Riksdagens Andra Kammare A. V. Ljungman, med hänsyn till det olika värde, de föreslagna sträckningarna för längdbanan genom Bohuslän ägde för Orust och Tjörn, framhållit den öster om sjön Stora Hällungen dragna linjens stora företräden däri, att den erhöles två stationer, af hvilka den södra (Ucklum) erbjöde möjligheten af en bibana åt öster och den norra (Svenshögen) möjligheten af en bibana åt väster till Orust, under det att linjen öfver Stenung icke erbjöde liknande möjligheter.

1897 års
proposition.

Sedan ärendet den 26 februari 1897 föredragits inför Kungl. Maj:t, därvid departementschefen, som ansåg järnvägsstyrelsens förslag beträffande järnvägens sträckning böra i hufvudsak följas, angående banans framdragande från Olskroken, yttrade, att de för Ytterbysträckningen åberopade skäl — att den skulle genomgå den bördigaste delen af Hisingen och underlätta åstadkommandet af bibana till Tjufkil

— huru beaktansvärda de än vore, dock ej torde kunna tillmätas den betydelse, att denna sträckning borde väljas framför den 308,000 kronor billigare Kungälfsträckningen, föreslog Kungl. Maj:t uti nådig proposition den 26 februari 1897 Riksdagen att besluta anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Kungälf, Ucklum och Uddevalla till Svinesund.

Kungl. Maj:ts berörda förslag vann emellertid icke Riksdagens bifall.

Riksdagens statsutskott afstyrkte nämligen uti sitt i anledning af Kungl. Maj:ts proposition afgifna utlåtande bifall till förslaget under anförande hufvudsakligen, att, enligt hvad propositionen gäfvade vid handen, banans anknypningspunkt med det norska järnvägsnätet tills vidare vore alldeles obestämd. Sedan Första Kammaren bifallit Kungl. Maj:ts förslag, men Andra Kammaren afslagit detsamma, blef, efter gemensam votering, statsutskottets hemställan af Riksdagen godkänd.

Stats-
utskottets ut-
låtande 1897.

Uti skrifvelse den 18 maj 1897 anmälde Riksdagen för Kungl. Maj:t sitt beslut i förevarande fråga.

Sedan under därefter förd skriftväxling mellan chefen för civildepartementet och norska departementet för de allmänna arbetena framgått, att utsikt för det dåvarande icke förefunnes för anläggning af en tillstötande bana från norsk sida med den sträckning öfver Svinesund, som i Kungl. Maj:ts proposition till 1897 års Riksdag förutsatts, anmodade chefen för civildepartementet den 19 oktober 1897 järnvägsstyrelsen att gå i författning om uppgörande af förslag för byggande af statsbana mellan Strömstad och lämplig punkt å den bohuslänska längdbanan; och öfverlämnade styrelsen i anledning däraf med underdånig skrifvelse den 15 december 1897 dylikt förslag jämte kostnads-sammandrag för banan från Olskroken öfver Kungälf och Ucklum till Strömstad, för hvilken bana kostnaden upptogs till 14,274,000 kronor.

Statsbana till
Strömstad.

Efter 1897 års riksdag hade emellertid åtskilliga framställningar blifvit gjorda i fråga om längdbanans sträckning å vissa delar.

Petitioner.

Uti två väsentligen lika lydande, till Kungl. Maj:t ingifna skrifter hade åtskilliga personer från Inland samt Orust och Tjörn hemställt, att, därest förnyad nådig proposition om byggande på statens bekostnad af en längdbana genom Bohuslän komme att föreläggas Riksdagen, Kungl. Maj:t täcktes taga i nådigt öfvervägande, huruvida icke banan

borde dragas väster om Stora Hällungen från Jörlanda öfver Stenungsund till Södergårdet resp. Svenshögen.

Till stöd därför hade hufvudsakligen anförts, att de socknar, som då skulle komma att åtnjuta omedelbar fördel af längdbanan, vore Norums och Ödsmåls inom Inlands Nordre härad, hvarjämte, till följd af den bekväma öfverfarten till Stenungsund, samtliga socknar å Tjörn samt Stala, Långelanda och Myckleby socknar af Orusts östra härad af denna västligare järnvägslinje skulle draga betydande förmån, hvar emot vid ett framdragande af järnvägen öster om Stora Hällungen Ucklums samt i någon mån Västerlanda och Hjertums socknar inom Inlands Torpe härad tillgodosåges; att Spekeröds och Grinneröds socknar, med afseende å deras läge, icke i afgjordt högre mån hade nytta af den ena eller den andra linjen; att vid jämförelse mellan, å ena sidan, Ödsmåls, Norums, Myckleby, Långelanda och Stala äfvensom samtliga socknar å Tjörn och, å andra sidan, Ucklums samt möjligen Hjertums och Västerlanda socknar den officiella statistiken vid 1895 års slut beträffande folkmängden utvisade, att en västlig linje skulle bereda fördel åt och draga persontrafik utaf 19,396 personer, då linjen öster om Hällungen, äfven om Hjertums och Västerlanda socknar medräknades, lände högst 6,501 personer till godo; att jordbruksnäringens betydelse i de trakter, som berördes af den västra linjen, vore mångdubbelt större än i de öster om Hällungen belägna socknarna, hvartill kunde läggas, att jordens bördighet å Tjörn vore fullt jämförlig med den yppersta åkerjord i Sverige, och att sädesproduktionen i dessa trakter i högst betydlig grad öfverstege jordägarnes eget behof och sålunda borde föranleda en betydande transport på järnväg, därest denna komme inom rimlig närhet till producenterna; att därest järnvägen droges öster om Stora Hällungen, det betydande fiske, som idkades å Tjörn och Orust, icke komme att af densamma draga någon förmån, enär afståndet från hamnplatserna in till järnvägsstationerna blefve alltför stort, för att den ömtåliga och prisbilliga varan skulle tåla transporten till desamma, hvaremot fiskvarorna från de större fiskelägena å Tjörn samt sydligare delen af Orusts västra kust skulle söka sig väg till det närbelägna och för sjöfart snart sagdt hela året igenom tillgängliga Stenungsund i stället för att, såsom nu vore fallet, transporterats till Göteborg eller andra längre bort belägna afsättningsplatser; att med den utveckling, metoderna för fiskvarors transport på järnväg vunnit, icke blott fiskeriidkarne, utan snart sagdt hela riket skulle draga stor förmån däraf, att järnvägen framdroges till lämpliga platser vid

kusten, hvarifrån fiskvarorna med snabba tåg kunde distribueras öfver hela landet, hvilket särskildt skulle kunna tillämpas på det ymniga sillfiske, som under den dåvarande sillperioden just i de till Stenungsund närbelägna fjordarne idkades; *att* anjovistillverkningen, som helt naturligt icke förekomme i Ucklum, Hjertum och Västerlanda, funnes i sådan närhet till Stenungsund, *att*, därest järnväg dit framdroges, fabriksalstren helt säkert skulle komma *att* åtminstone under vintertiden med densamma försändas; *att* antalet handelsidkare, hvilka samtliga toge sina varor från Göteborg och fördenskull, om järnvägsförbindelse funnes, skulle flitigt anlita densamma, inom Ödsmåls, Norums, Myckleby, Långelanda och Stala socknar samt å Tjörn vore mångdubbelt större än inom Ucklums, Hjertums och Västerlanda socknar; *att* hamnplatsen Stenungsund, belägen ungefär halfvägs vid stora farleden mellan Göteborg och Uddevalla och den enda med större djup, som vid nämnda farled kunde af järnvägen anlöpas, med enstaka undantag vore isfri året om och tilläte ända till 30 fot djupgående fartyg ingå så nära land, *att* lastning och lossning kunde ske omedelbart från kaj; *samt att* det för en blifvande längdbana utan tvifvel vore synnerligen fördelaktigt *att* anknytas till en sådan plats, hvaröfver såväl in- som utförsel i betydande grad kunde påräknas.

Med anledning af dessa framställningar inkommo en mängd Ucklums, Hjertums, Västerlanda, Lilla Edets, Spekeröds, Grinneröds, Ljungs, Norums, Jörlanda, Solberga och Håлта invånare med elfva lika lydande skrifter, uti hvilka hemställdes, *att* Kungl. Maj:t i förnyad nådig proposition till Riksdagen om bohuslänska längdbanans byggande såsom statsbana täcktes åter föredraga linjen öster om Hällungen. Till stöd för denna hemställan åberopades innehållet uti en bifogad tryckt broschyr angående bohusländska längdbanans riktning, däruti till ådagaläggande af östra linjens företråde anförts hufvudsakligen, *att* denna linje erbjöde långt gynnsammare stigningsförhållanden och två stationer, Ucklum och Svenshögen, då den västra linjen däremot finge synnerligen ogynnsamma stigningsförhållanden och blott en ende station, Stenung; *att* den östra linjen erbjöde möjligheten af en bibana öster ut från Ucklum till Ström vid Göta älf och en bibana väster ut från Svenshögen öfver Gydnäs till Orust, under det *att* den västra linjen däremot blott erbjöde möjligheten af en ekonomiskt betydelselös bibana å västra sidan från Stenung till Viddegårde, hvilken svårligen kunde tänkas fortsatt öfver Svanesund till Orust; *att* de föga betydande ekonomiska intressen, som skulle främjas genom västra linjen, nöjaktigt kunde tillgodoses medelst en billig bibana, byggd med starkare krökningar, brantare

stigningar och lätt öfverbyggnad, från Jörlanda till Stenung, under det att de stora intressen, som skulle främjas genom östra linjen, endast kunde tillgodoses därigenom, att själfva längdbanans hufvudlinje droges öfver Ucklum och Svenshögen; att Stenungsund med omgifningar icke ägde sådan ekonomisk betydighet, att ens en bibana dit under den närmare framtiden kunde anses vara behöflig, då ångbåtsfarten gjorde mer än till fyllest för den del af den nu befintliga trafiken, som icke komme att ombesörjas af den östra linjen äfven utan en bibana till Stenungsund; att Tjörns härad icke hade någon nämnvärd fördel af längdbanan, men att den östra linjen dock erbjöde större möjlighet än den västra för tillkomsten af ett hamnspår ifrån Jörlanda till Källsnäs i förening med uppmuddring af vid sistnämnda ställe befintlig hamn och därför vore att föredraga, enär Tjörn därigenom vunne förbättrad samfärdsel med Inland; att Orust, med undantag för Svaneund med dess gästgifveri och färjnrättning, icke hade någon särskild nytta af västra linjen, som dessutom med hänsyn till framtiden medförde den stora olägenheten, att den icke erbjöde någon anknytningspunkt för den nämnda bibanan öfver Gydnäs; att däremot för nordöstra Orust den båda linjerna tillhörande stationen vid Ljungskile, hvilken blomstrande badort trafikerades af lika djupgående ångbåtar som Stenungsund, hade åtskillig, om än ej så stor betydelse; samt att den västra linjen icke ägde någon nämnvärd betydelse till gagn för fiskerinäringen, men väl motsatsen, då den lade stora hinder i vägen för genomförandet af samma närings önskingar efter möjligast gena järnvägsförbindelser mellan skärgården och det inre landet samt möjligast goda ångbåtskommunikationer, särskildt med Göteborg.

Länsstyrel-
sens yttrande.

Öfver dessa framställningar afgaf järnvägsstyrelsen, till följd af särskilda nådiga remisser, den 23 december 1897 underdånigt utlåtande och öfverlämnade därvid tillika ett af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län, efter kronofogdens i Orusts och Tjörns fögderi hörande, i ämnet afgifvet yttrande, däruti anfördes hufvudsakligen följande:

Beträffande först de skäl, hvilka anförts till förmån för sträckningen öster om Hällungen, vore det mest framträdande af dessa, att Orust skulle vara bäst betjänad af en bibana från Svenshögen öfver Gydnäs. Denna bana skulle dock först dragas genom en mycket svår terräng på Inlandssidan, vidare på en bro öfver fjorden och därefter på Orustsidan stöta på terrängförhållanden så otillgängliga, att, enligt hvad krono-

fogden förmält, säkerligen stora svårigheter skulle uppstå för att dit anlägga ens en hjälplig körväg. Svårt vore därför att föreställa sig, att de stora kostnader, som blefve förknippade med en dylik anläggning, skulle med tillgängliga medel kunna offras på en bibana i denna riktning. Vidare innefattade påståendet, att den östra linjen skulle erbjuda större möjlighet än den västra för tillkomsten af ett hamnspår från Jörlanda station till Källsnäs, en uppgift, som tålde att närmare granskas. Den föreslagna platsen för Jörlanda station låge nämligen flera kilometer söder om den punkt, där den ifrågasatta västra linjen skulle utgå, och anordningen af hamnspår från Jörlanda till Källsnäs syntes därför vara oberoende af på hvilkendera sidan om Hällungen järnvägen komme att dragas. Därtill komme, att en del af petitionärerna för östra linjen vore boende i trakter, som knappast syntes vara berörda af den pågående tvisten om järnvägens sträckning, såsom petitionärerna från Solberga, Håltå och Ljungs socknar, hvilka icke kunde hafva något större intresse att här bevaka. Nästan detsamma, ehuru icke i så vidsträckt mån, kunde sägas om framställningarna från Hjertums och Västerlanda socknar samt från Lilla Edet. Dessa socknar låge intill Göta älf, på hvars östra sida bergslagsbanan framginge, och de hade sannolikt jämförelsevis föga intresse af en bibana mellan Ucklum och Ström samt syntes därför icke heller vara i någon högre mån berörda af järnvägens sträckning öster eller väster om Hällungen.

Vidkommande åter framställningarne om järnvägens dragande väster om Hällungen, syntes dessa grundade på en utredning, på hvilken man icke kunde undgå att fästa ganska mycket afseende, om också petitionärernas beräkningar på person- och godstrafik från de västligaste delarne af Tjörns härad icke syntes vara fria från öfverdrift, samt uppgiften om att Myckleby socken skulle hafva gagn af en järnvägsstation vid Stenungsund tarfvade den förklaring, att vid tillfällen, då sjön vore tillfrusen utan att isen, till följd af den starka strömsättningen, kunde med säkerhet befaras, invånarne från nämnda socken skulle vid resor till Göteborg föredraga att fara öfver färjan vid Svanesund, där nästan aldrig islägg hindrade öfverfarten, och vidare landsvägen till Stenungsund framför att resa den mycket längre vägen om Uddevalla. Äfven i dessa petitioner syntes för öfrigt åtskilliga distrikt vara tagna med i beräkningen, som af den föreslagna järnvägen hade ett mycket obetydligt intresse.

I sammanhang därmed syntes också kunna framhållas, hurusom länets landsting år 1896, då ovissheten, huruvida längdbanan genom

länet komme att byggas genom statens försorg, varit större än nu, men intresset för en sådan jernvägsanläggning så stort, att man tänkte sig järnvägens byggande möjligen genom enskild företagsamhet, beslutit, att, därest ett aktiebolag före 1899 års landstings lagtima sammanträde komme till stånd med ändamål att bygga och trafikera en längdbana genom länet i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det upprättade förslaget och med sträckning väster om Hällungen, i sagda aktiebolag teckna aktier för 11,000 kronor för bankilometer; samt att landstinget vid sammanträde år 1897 vid järnvägsfrågans behandling vidhållit sitt öfvermålade beslut.

Landstinget hade sålunda i två särskilda beslut uppställt järnvägens sträckning väster om Hällungen såsom villkor för sitt deltagande i aktieteckning för järnvägen, om denna skulle komma att byggas af enskildt bolag; och då landstingets beslut i denna fråga föregåtts af omsorgsfull utredning genom utskott, sammansatta af personer från skilda delar af länet, kunde antagas, att tinget ansett stäckningen väster om Hällungen vara den i ekonomiskt afseende förmånligaste på samma gång som den för orten mest gagneliga. Kungl. Maj:ts befallningshafvande ansåge därför, att landstingets ifrågavarande uttalande icke borde vid frågans bedömande lämnas ur räkningen.

Någon tvist i detta afseende hade kanske aldrig uppstått, om ej banan af tekniska skäl först kommit att utstakas på östra sidan om sjön Hällungen och invånarne i därvarande trakt af denna omständighet hämtat anledning att, då fråga väckts om den västliga sträckningen, verka för en motsatt åsikt. Hvad sistnämnda sträckning beträffade, hade visserligen för Orust varit fördelaktigast, om banan kunnat komma närmare kusten ända fram till Viddegårde, men äfven så som den västra linjen vore utstakad blefve den fördelaktig för Orust, i det att en bibana kunde utan särdeles stor kostnad läggas från Ödsmål till Kolhättan. Orustborna hyste nämligen, enligt kronofogdens utsago, den förhoppningen att, om längdbanan komme att läggas väster om Hällungen, med tiden få till stånd en bibana från lämplig plats på längdbanan till Kolnättan, vidare en ångfärja för öfverfarten mellan Kolhättan och Svanesund samt möjligen en bana från denna punkt tvärs öfver Orust till Ellös, hvilken förhoppning syntes lättare kunna realiseras än förslagen om en bana från Ellös öfver en del öar till fastlandet i Dragsmarks socken samt om förenämnda bibana öfver Gydnäs. Vare sig emellertid, att en bibana till Kolhättan komme till stånd eller ej, syntes det dock blifva nödigt att vid Ödsmål inrätta en station, åt-

minstone en anhaltsstation, hvilket äfven utan svårighet syntes låta sig göra. En station på västra sidan i stället för den vid Svenshögen föreslagna syntes äfven blifva nödvändig.

För Tjörns inbyggare, för hvilka, särskildt de å öns södra del boende, hela den ifrågavarande järnvägen syntes vara af mindre betydelse, vore den utstakade västra linjens riktning dock på det hela taget tillfredsställande och anordningen med en station vid Stenungsund så bekväm, som förhållanden medgäfve. Skulle det i framtiden visa sig, att trafiken komme att befrämjas genom ett hamnspår från Jörlanda till Källsnäs, komme antagligen järnvägsförvaltningen icke att underlåta att gå i författning därom, och kunde detta ske alldeles oberoende af längdbanans riktning norr om Jörlanda.

Om också sålunda enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes åsikt hufvudsaken för länet vore, att en längdbana komme till stånd, samt Orusts och Tjörns intressen endast genom lämpliga tvärbanors anläggande, från vare sig den västra eller den östra sträckningen, kunde fullt tillgodoses, så syntes, om man nödgades utgå från den förutsättningen, att under en lång följd af år ingen annan järnväg än längdbanan här komme att framdragas, den föreslagna västra linjen för ifrågavarande trakter få anses äga företräde, enär, såsom ofvan visats, möjligheten för dem att då få åtminstone någon nytta af den föreslagna järnvägen syntes i högre grad förefinnas, än om östra sträckningen utan tillhörande bibanor blefve beslutad, detta dock alltid under förutsättning, att stationerna på den västra sträckningen blefve så anordnade, som ofvan angifvits.

För egen del anförde järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande af den 23 december 1897 följande.

Styrelsens föregående uppfattning i förevarande fråga hade, såsom styrelsen jämväl betonat, grundat sig hufvudsakligen på ett underkännande af det för västra linjen åberopade hufvudskälet, Orusts och Tjörns inbyggares intresse. Den omständigheten, att ett stort antal inbyggare på Orust och Tjörn undertecknat de framställningar, som åsyftade att framhäfva den västra linjens företräde framför den östra, ådagalade emellertid, att intresset för den västra linjen bland öarnes befolkning vore ganska afsevärdt och i intet fall kunde reduceras till en sådan obetydlighet, som styrelsen förut föränledts påstå. Därmed ställde sig också jämförelsen mellan de båda sträckningarne helt annorlunda, än förhållandet blefve, om Orusts och Tjörns befolkning antoges

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 23 december 1897.

hafva samma fördel af hvilkendera sträckningen som helst. Och äfven om de uppgifter, som af den västra linjens förespråkare lämnats angående de fördelar, hvilka genom densamma skulle uppkomma, med skäl kunde anses tåla jämkning — något, som i än högre grad syntes vara fallet med påståendena i den broschyr, som innehölle motiveringen för framställningen om den östra linjens företräde — syntes såsom jämförelsens resultat med full bestämdhet framgå, att den västra linjen komme att tillgodose väsentligt större intressen än den östra linjen.

Ej blott befolkningen inom det trafikområde, som kunde för västra linjen beräknas, vore betydligt talrikare än befolkningen inom östra linjens trafikområde; äfven jordbruksnäringen och industrien vore inom det förra af afsevärdt större betydelse. Äfven därutinnan syntes åt den västra linjen kunna skänkas företräde, att densamma i högre grad än den östra linjen komme att utöfva gynnsam inverkan på fiskerinäringen. Ett hufvudskäl för den östra linjen vore emellertid af den betydelse, att — i trots af västra linjens öfriga fördelar — det blefve tvifvelsamt, åt hvilkendera sträckningen borde gifvas företräde, såvida ej utväg funnes att genom en förändring af den västra linjen förtaga detta skäl dess kraft. Frågan gällde stationsanläggningar å de båda linjerna. Såsom styrelsen vid sin förut lämnade beskrifning öfver de olika linjerna meddelat, kunde för den västra linjen i dess utstakade sträckning öfver Husebackavattnet till Södergårdet station lämpligen ej anläggas annorstädes än vid Stenungsund, medan östra linjen skulle erhålla två stationer, vid Ucklum och Svenshögen. Att detta betecknade en väsentlig fördel för östra linjen låge i öppen dag; också hade af förespråkarna för denna linje särskildt Svenshögens stations betydelse blifvit med styrka framhållen. Äfven Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län hade uti sitt till styrelsen afgifna utlåtande vitsordat vikten af det faktum, att östra linjen upptoge flera stationsanläggningar än den västra, därutinnan, att Kungl. Maj:ts befallningshafvande bundit sitt förord för sistnämnda linje vid förutsättningen, att stationer på västra sträckningen blefve anordnade på sätt, som i Kungl. Maj:ts befallningshafvandes skrifvelse närmare angåfves, nämligen förutom vid Stenungsund äfven vid Ödsmål samt å någon punkt längre norrut.

Med anledning däraf ansåge sig styrelsen böra meddela, att intet hinder mötte att, om och när omständigheterna sådant påfordrade, i närheten af Ödsmål — omkring 3,5 kilometer norr om Stenungsund — träffa sådana anordningar, att en bibana från Kolhättan kunde därstädes ansluta sig till längdbanan.

Hvad åter anginge en station å västra linjen, motsvarande Svenshögen å den östra, vore terrängförhållandena i förstnämnda trakt högst ogynnsamma för en stationsanläggning, hvadan en sådan å den undersökta västra sträckningen öfver Husebackavattnet icke kunde komma till stånd utan synnerligen omfattande arbeten och däraf föranledda ansemliga kostnader.

Emellertid hade de okulära undersökningarne visat möjligheten af västra linjens framdragande från Ödsmål öfver Svenshögen med frångående af dess i förut på landstingets föranstaltande uppgjorda förslag angifna sträckning utmed Stora Hällungens stränder, hvilken sträckning styrelsen ansett oantaglig på grund af dessa stränders lösa beskaffenhet. Visserligen skulle nämnda förändring af linjens läge för erhållande af fastare byggnadsgrund, bland annat, kräfva en betydande tunnelsprängning, men kostnaden för en sådan sträckning komme dock antagligen icke att öfverstiga den för en linje öfver Husebackavattnet beräknade med mera än högst 100,000 kronor.

Därtill komme, att, om ock den sålunda ifrågasatta linjen från Ödsmål öfver Svenshögen möjligen skulle blifva något längre än den öfver Husebackavattnet utstakade, den förstnämnda däremot i afseende på stigningarne komme att äga afgjort företräde och därjämte skulle tillgodose icke allenast de till förmån för västra linjen åberopade intressen, utan jämväl — genom en stationsanläggning vid Svenshögen — en afsevärd del af de med den östra sträckningen förenade.

Hvad ofvan anförts visade sålunda, att den västra linjen genom en förändrad riktning vid Stora Hällungen skulle, med någon ökning af den beräknade anläggningskostnaden, i fråga om stationsanläggningar blifva fullt jämförlig med den östra sträckningen och på samma gång uppfylla de af Kungl. Maj:ts befallningshafvande uppställda fordringarne i detta hänseende.

Den billigare anläggningskostnaden talade visserligen fortfarande för den östra linjen, men då skillnaden härutinnan torde uppvägas af de större trafikinkomster, som syntes vara att förvänta för den västra sträckningen öfver Stenungsund, hölle styrelsen före, att ej heller denna kostnadsfråga borde tillmätas någon större betydelse vid jämförelse med de för sistnämnda linje andragna företräden.

Såsom slutligt omdöme rörande ifrågavarande framställningar hade järnvägsstyrelsen — med anledning af de upplysningar, som inhämtats ur själfva framställningarna, men i ännu högre grad med stöd af den utredning i ämnet, hvilken Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län åvägabragt — uttalat, att linjen väster om Stora

Hällungen, enligt styrelsens mening, borde föredragas framför sträckningen öster om nämnda sjö, hvarför styrelsen tillstyrkte, att vid framläggande af förslag om anläggning af statsbana genom Bohuslän i riktning från Göteborg norrut förstnämnda linje måtte af Kungl. Maj:t förordas.

Sedan järnvägsstyrelsens berörda utlåtande afgafs, hade genom Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Ålfsborgs län inkommit en till civildepartementet ställd skrift, däruti åtskilliga Lilla Edets invånare framhöllo önskvärdheten, särskildt för nämnda ort, af banans dragande öster om Stora Hällungen.

Kostnads-
beräkningar.

Vidare inkom järnvägsstyrelsen, på anmodan, med kostnadssammandrag för linjen Olskroken—Kungälf—Stenungsund—Skee—Strömstad. Enligt styrelsens beräkningar skulle kostnaden för en bana från Olskroken (Göteborg) öfver Kungälf och Stenungsund till Strömstad, med inberäknande af den ökade kostnaden för banans dragande öfver Svenshögen, uppgå till 14,676,500 kronor, hvartill komme kostnaden för banans indragande å statsbanestationen i Göteborg, 100,000 kronor, så att hela kostnaden för banan från Göteborgs statsbanestation till Strömstad blefve 14,776,500 kronor, rullande materiel inberäknadt.

Departements-
chefens
yttrande den
4 februari
1898.

Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t den 4 februari 1898 anförde dåvarande departementschefen i fråga om banans ofvanberörda olika sträckningar följande:

Vidkommande järnvägens sträckning öster eller väster om sjön Stora Hällungen, ägde visserligen den östra linjen företrädet af billigare anläggningskostnad. Då emellertid, på sätt och af skäl redan omförmälts såväl landstinget och Kungl. Maj:ts befallningshafvande i länet som äfven dåmera järnvägsstyrelsen uttalat sig till förmån för den västra linjen — en uppfattning, som delades af länets nästan samtliga riksdagsmän — samt det dåmera befunnits, att denna linje kunde förses med samma antal stationer som den andra, ansåge sig departementschefen icke kunna underlåta att förordas den västra linjens föredragande.

Beträffande frågan om Kungälfslinjen eller Ytterbylinjen borde föredragas, erinrade departementschefen, att enligt 1897 års proposition det hufvudsakliga skälet för valet af Kungälfslinjen varit hänsynen till denna linjes billigare byggnadskostnad; och därmed vore ock gifvet, att valet kunde utfalla annorlunda, om man kunde bortse från frågans ekonomiska sida, hvartill åter möjlighet skulle kunna beredas på det sätt, att Göteborgs stad och kommunerna på Hisingen i förening eller en eller flera bland dem, samt till äfventyrs i någon mån landstinget

åtoge sig att draga försorg därom, att vägen öfver Ytterby icke blefve dyrare för staten än vägen öfver Kungälf. Anledning till ett sådant åtagande torde nog förefinnas, då Göteborgs stad borde hafva intresse, dels af att två stora infartsjärnvägar till staden icke löpte jämsides på en sträcka af omkring 20 kilometer och dels af att erhålla järnvägsbro till Hisingen och särskildt till den del däraf, som hörde till Göteborgs stad, och det för kommunerna på Hisingen billigaste sätt att få järnväg till Göteborg torde vara att bidra till omförmälda pris-skillnads täckande. Det syntes därför vara lämpligast, att valet mellan Ytterby- och Kungälfslinjen lämnades öppet, till dess sig visat, om tillräckligt intresse funnes hos de närmast berörda menigheterna för beredande af möjlighet för järnvägens dragande öfver Ytterby utan ökning af statens kostnader.

Uti proposition den 4 februari 1898 föreslog Kungl. Maj:t Riksdagen att, under förbehåll att vissa villkor om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. iakttoges, besluta anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Stenungsund och Uddevalla till Strömstad, hvarför kostnaden beräknats till 14,776,500 kronor med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen borde genomgå, samt att för påbörjande af järnvägsanläggningen för år 1899 anvisa ett belopp af 4,000,000 kronor.

1898 års proposition.

Uti skrifvelse den 27 april 1898 anmälde Riksdagen, att i anledning af Kungl. Maj:ts omförmälda förslag Riksdagen under vissa angifna förbehåll och villkor beslutit anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee, hvarför kostnaden — efter afdrag af dels det belopp, 1,283,000 kronor, som beräknats för järnvägsanläggningen Skee—Strömstad, jämte anskaffning af därför afsedd rullande materiel, dels ock den till 402,500 kronor anslagna ökningen i kostnaden, som banans framdragande väster om sjön Stora Hällungen skulle påkalla utöfver det för linjen öster om denna sjö beräknade belopp — beräknats till 13,091,000 kronor, samt till påbörjande af denna bana för år 1899 anvisat 750,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att närmare förordna om de orter, järnvägen borde genomgå.

Riksdagens skrifvelse år 1898.

Riksdagen anförde därvid följande: Den internationella natur, som längdbanan genom Bohuslän borde äga, ansåge Riksdagen böra medföra, att denna banans egenskap måste vid bestämmande af dess sträckning anses vara af större vikt än de möjliga hänsyn till särskilda orters intressen, som kunde göra anspråk på beaktande. Enligt Riksdagens mening finge dylika hänsyn icke försvåra de anordningar, som

den snabbare trafiken på den internationella banan betingade, och ej heller förhindra, att banan med iakttagande af berörda anordningar anlades med minsta möjliga kostnader för staten.

Hvad banans sträckning således beträffade, hade 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 Ucklums-linjen. Då otvifvelaktigt vissa fördelar vore förbundna med den västra linjen, särskildt för ett stort antal kommuner på Orust och Tjörn, ansåge Riksdagen fastmera lämpligt, att valet mellan den östra och den västra linjen vid sjön Hällungen — på sätt af Kungl. Maj:t föreslagits beträffande valet mellan Ytterby- och Kungälfslinjerna vid Göteborg — 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.

Infordrade
yttranden från
landstinget,
kommuner
m. fl. om
bidrag till
betäckande af
vissa kost-
nader.

Kungl. Maj:t har härefter genom nådigt bref den 26 maj 1899 anbefallt Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Göteborgs och Rohus län att vidtaga åtgärder för utrönande, huruvida landsting, kommuner eller andra vederbörande inom länet vore villige att, för den händelse järnvägen Göteborg—Skee, hvad anginge sträckningen Göteborg—Uddevalla, blefve framdragen dels öfver Ytterby i stället för öfver Kungälf, dels väster om sjön Hällungen i stället för öster om samma sjö, tillskjuta de belopp, som erfordrades för betäckande af de med dessa ändringar i järnvägens sträckning förenade högre kostnader, af järnvägsstyrelsen beräknade, hvad anginge Ytterbylinjen till 308,000 kronor, samt hvad anginge linjen väster om sjön Hällungen till 402,500 kronor.

Sedan Kungl. Maj:ts befallningshafvande med anledning däraf ej mindre låtit genom vederbörande kronofogdar uppmana kommunerna inom Västra och Östra Hisings härad och inom Inlands fögderi samt bolag och enskilda personer inom dessa kommuner att gifva till känna, huruvida de vore villige att för de i berörda nådiga bref angifna ändamål anslå några medel, än äfven infordrat yttrande i saken från länets landsting, har Kungl. Maj:ts befallningshafvande med underdånig skrifvelse den 9 december 1899 öfverlämnat i ärendet inkomna kommunalstämmoprotokoll äfvensom yttrande af landstinget, under tillkännagifvande att något yttrande af bolag eller enskilda personer icke afgifvits.

Länets landsting och samtliga kommuner med undantag af Säfve kommun, hvilken, under visst villkor beträffande banans riktning inom socknen, för banans framdragande öfver Ytterby anslagit ett belopp af 8,000 kronor, hafva förklarat sig icke vilja lämna bidrag till de ökade kostnader, som de båda ifrågasatta förändringarna af banans sträckning enligt järnvägsstyrelsens beräkningar skulle medföra. Lundby kommun i Östra Hisings härad har hemställt om ny undersökning rörande banans framdragande öfver Ytterby i stället för öfver Kungälf för erhållande af säkrare beräkningsgrunder beträffande den verkliga kostnaden för denna förändring i banans sträckning, och en liknande hemställan har i fråga om den ifrågaställda ändringen att låta banan löpa väster om sjön Hällungen i stället för öster därom gjorts af Ödsmåls och Norums socknar i Inlands fögderi, inom hvilka socknar banan skulle komma att framdragas, om sistberörda ändring i banans sträckning komme till stånd. Dessa senare båda kommuner hafva ock satt i fråga att, först efter det ny undersökning ägt rum, få besluta, huruvida de skulle anslå medel till banbyggnaden eller ej.

I anledning af hvad sålunda anförts och då det syntes föreligga en möjlighet, att, därest genom en ny undersökning utredning vunnes därom, att kostnaderna för banans sträckning öfver Ytterby och väster om sjön Hällungen i afsevärd grad kunde nedbringas under de af järnvägsstyrelsen beräknade belopp, bidrag till banbyggnaden vore att förvänta från Lundby, Ödsmåls och Norums socknar, såvida banans riktning blefve den nyss angifna, och likaledes väl vore möjligt, att i sådant fall efter den nya undersökningen äfven andra kommuner skulle vara villiga att anslå medel till banbyggnaden, har Kungl. Maj:ts befallningshafvande i skrifvelsen den 9 december 1899 jämväl med hänsyn därtill, att saken i och för sig kräfde en grundlig utredning, innan banans riktning difinitivt bestämdes, tillstyrkt bifall till de förenämnda tre kommunernas hemställan, för så vidt icke de redan anställda undersökningarna beträffande banans olika sträckning öfver områdena i fråga blifvit utförda med den noggrannhet, att säkrare resultat af nya undersökningar icke ansåges stå att vinna.

Länsstyrelsens
yttrande den
9 december
1899.

Järnvägsstyrelsen, som erhöll nådig befallning att afgifva underdånigt utlåtande i anledning af de väckta förslagen om verkställande af ytterligare undersökningar för utrönande af kostnaderna för banans framdragande i angifna riktningar, har den 17 september 1901 inkommit med sådant utlåtande. Därvid har styrelsen, bland annat be-

Järnvägsstyrelsens
utlåtande den 17
september
1901.

träffande kostnaderna för linjens framdragande väster om sjön Stora Hällungen, under åberopande af hvad styrelsen i sin förrberörda underdåniga skrifvelse den 31 december 1896 uti ifrågavarande hänseende framhållit, vidare meddelat, att enligt ett af dåvarande kaptenen i väg- och vattenbyggnadskåren C. H. Öhnell, efter uppdrag af en utaf landstinget tillsatt beredning, år 1896 afgifvet kostnadsförslag, till grund för hvilket lagts af ingenjören P. Strid åren 1886 och 1888 verkställda kostnadsberäkningar, hade visserligen linjen väster om nämnda sjö beräknats ställa sig 10,000 kronor billigare än sträckningen öster om samma sjö. Tydligt vore dock, att, då berörda genom landstingets försorg upprättade kostnadsförslag hade afseende å en tilltänkt enskild bana, samma förslag icke kunde tillmätas afgörande vitsord, då fråga vore att bygga en statsbana, för hvilken andra lutnings- och krökningförhållanden måste användas. Under det att sålunda i nämnda förslag lutningsförhållandena vore upptagna till 1 : 80 och minimiradien till 300 meter, hade det på styrelsens föranstaltande utarbetade kostnadsförslag för banan i fråga uppgjorts under förutsättning, att ingestädes större lutningsförhållanden finge förekomma än 1 : 100 och kurvradier i regel ej finge understiga 600 meter. I så ytterligt kuperad terräng, som merendels mötte i Bohuslän, där marken i dalgångarna, hvilka fordom varit hafsvikar, i regel hade mycket ringa bärighet, måste de större anspråken i fråga om lutnings- och krökningförhållandena medföra betydligt större terrasseringskostnader och stundom tvinga till helt annan riktning, än då man i likhet med ofvanbemälda Strid och Öhnell hade frihet närmare följa markens naturliga ojämnheter och med skarpa krökningar kringgå mötande hinder. Styrelsen ansåge därför, att inga utsikter funnes till kostnadernas nedbringande genom nya undersökningar af sträckningen väster om Stora Hällungen, Tvärtom hölle styrelsen före, att en ny kostnadsutredning skulle, till följd såväl af den under de dittills verkställda byggnadsarbetena å längdbanan genom Bohuslän vunna erfarenheten rörande beskaffenheten hos marken i dalgångarna, hvilken snart sagdt utan undantag vore af ytterligt lös beskaffenhet, som ock däraf, att, då rådande arbets- och materialpris vore högre än de, som gällde vid upprättandet af 1896 års förslag, komma att visa högre kostnader än de förut angifna. Angående Ytterbylinjen vore styrelsen likaledes fullt förvissad därom, att de af Lundby kommun ifrågasatta nya kostnadsberäkningar för Ytterbylinjen icke heller skulle kunna leda till det af kommunen åsyftade resultat.

Genom nådigt bref den 22 november 1901 har Kungl. Maj:t därefter anbefallt järnvägsstyrelsen att verkställa nya undersökningar och kostnadsberäkningar rörande framdragande af förenämnda statsbana å delen Göteborg—Uddevalla i de olika ifrågasatta sträckningarna dels öfver Ytterby och öfver Kungälf, dels ock väster och öster om sjön Stora Hällungen, äfvensom att därefter till Kungl. Maj:t inkomma med det yttrande i ämnet, hvartill de sålunda verkställda undersökningarna och kostnadsberäkningarna kunde föranleda.

Kungl. Maj:ts beslut den 22 november 1901 om verkställande af nya undersökningar.

Efter det de sålunda anbefallda undersökningarna och kostnadsberäkningarna blifvit under maj, juni och juli månader år 1902 af järnvägsstyrelsen verkställda, har styrelsen uti underdånig skrifvelse den 30 augusti samma år redogjort för desamma. Styrelsen tillkännagaf därvid till en början, att den af styrelsen anlitade undersökningsförrättaren anmodats att, i anledning af den under arbetenas fortgång å ifrågavande längdbana vunna erfarenhet om markens ytterligt särregna beskaffenhet, verkställa synnerligen noggranna undersökningar rörande markens bärighet icke blott å de ställen, där banvallen vore afsedd att bildas genom bank, utan äfven där banan komme att framdragas genom skärningar. Angående resultatet af de afslutade undersökningarna och beräkningarna meddelade styrelsen därpå följande.

Järnvägsstyrelsens skrifvelse den 30 augusti 1902.

Hvad först beträffade sträckningen öster om Stora Hällungen, hade det med hänsyn till markens beskaffenhet befunnits nödigt att vid Södergärdet, som i 1896 års förslag utgjorde konnektionspunkten för de då ifrågasatta olika sträckningarna för banan vid nämnda sjö, göra en afvikelse från berörda förslag. I följd häraf hade linjen vid sagda ställe förlagts längre åt öster inemot berget på fastare mark, än förut afsetts, och hade konnektionspunkten i jämförelse med 1896 års förslag förflyttats 234 meter norrut. Då man numera icke trott sig kunna förutsätta tillräcklig bärighet hos botten i de vikar af Stora Hällungen, öfver hvilka linjen enligt nyssnämnda förslag skulle framgå, hade detta nödvändiggjort jämväl en flyttning af linjen utmed denna sjö in på fastare mark.

Denna förflyttning medförde visserligen betydliga bergsprängningsarbeten, men härigenom vunnes den fördel, att en nära nog oberäknelig sjunkning af utfyllda bankar vid sjön kunde helt och hållet undvikas. Vid Brälanda hade linjen framdragits norr om den därstädes framflytande ån och öfverginge samma å något sydligare, än i 1896 års förslag beräknats, och vid Aurås — konnektionspunkten enligt samma förslag för de olika sträckningarna vid Stora Hällungen räk-

nadt söderifrån — framginge linjen utefter och öster om landsvägen, hvarefter den förenade sig med den västra linjen vid en punkt, belägen 1,140 meter sydligare än den i 1896 års förslag upptagna konnektionspunkten. Genom förberörda omstakningar af linjen hade en vägförkortning af 208 meter erhållits, hvarförutom det lyckats att nedbringa höjden för den för banan erforderliga bank vid Aurås, hvilken höjd enligt 1896 års förslag beräknades blifva något öfver 6 meter på temligen lös mark, till allenast 4 meter, äfvensom att förlägga samma bank på mark, hvilken måste antagas äga tillräcklig bärighet för sådan bankhöjd.

För sträckningen väster om Stora Hällungen hade två alternativa linjer blifvit undersökta.

Den ena af dessa linjer följde i hufvudsak den år 1896 verkställda stakningen, och hade mindre afvikelser därifrån ägt rum dels vid Husebackavattnet, hvarest banan ansetts böra förflyttas närmare nämnda sjö för minskning af arbetena vid genomskärningen af vattendelaren därstädes, dels vid Tjäderöd, öster om hvilken plats linjen blifvit omstakad för undvikande af en större bergskärning, dels mellan Norra Houg och Åå, där linjen flyttats till västra sidan af därvarande vattendrag, för att en större jordskärning måtte kunna undvikas, dels ock vid Aurås och Gilltorp, hvarest linjen förlagts intill berget och närmare landsvägen på samma sätt, som förut angifvits för linjen öster om Stora Hällungen.

Den andra alternativa linjen följde den förut beskrifna linjen öster om Stora Hällungen från Södergärdet till Svenshögen, där banan öfverginge sundet mellan Stora och Lilla Hällungen, hvarefter linjen framdragits nära utmed stranden af Stora Hällungen förbi Bua och genom en för järnvägsanläggning synnerligen ogynnsam, af berg uppfylld terräng, hvarest, förutom utsprängning af stora öppna bergschakt, erforderades anläggning af en 840 meter lång tunnel. Vid Skär inkomme linjen i en stor och jämn dalgång, genom hvilken linjen fortlöpte, till dess den vid allmänna landsvägen i närheten af Odsmåls kyrka förenades med nyssnämnda alternativ öfver Husebackavattnet.

De nu utstakade linjerna hade en längd:

linjen Södergärdet— <i>Ucklum</i> —Aurås	af 23,991 meter,
linjen Södergärdet— <i>Husebackavattnet</i> — <i>Stenungsund</i> —	
Aurås	» 23,235 »
och linjen Södergärdet— <i>Svenshögen</i> — <i>Bua</i> — <i>Stenungsund</i>	
—Aurås	» 24,755 » .

Såsom alltså syntes, vore linjen öfver Husebackavattnet 756 meter kortare än linjen öfver Ucklum samt 1,520 meter kortare än linjen öfver Svenshögen och Bua, hvilken senare vore 764 meter längre än linjen öfver Ucklum.

Med afseende å höjningar och sänkningar samt å lutningar och kurvor ställde sig linjen öfver Svenshögen och Bua något gynnsammare än de båda öfriga linjerna.

Vid kostnadsberäkningarnas uppgörande för såväl den östra linjen som ock för de båda alternativa linjerna väster om Stora Hällungen hade på grund af nu gällande bestämmelser beräknats ett lokomotiv-axeltryck af 18 ton i stället för 14 ton, som legat till grund för 1896 års beräkningar, och hade, i likhet med hvad som ägde rum vid ofvanberörda kostnadssammandrags upprättande, förutsatts en skenvigt af 34 kilogram per meter och ett ballastdjup af 0,5 meter i stället för respektive 40 kilogram och 0,6 meter i 1896 års förslag. I öfrigt hade antagits samma normalier som i nyssnämnda förslag. Beträffande å-prisen hade beaktats efter år 1896 inträffad stegring af arbets- och material-prisen.

Vidkommande kostnaderna för de nu utstakade linjerna, vore dessa beräknade att uppgå

för linjen Södergårdet— <i>Ucklum</i> —Aurås	till 1,815,000 kronor
» » Södergårdet— <i>Husebackavattnet</i> — <i>Stenungsund</i> —Aurås	» 2,471,000 »
och för linjen Södergårdet— <i>Svenshögen</i> — <i>Bua</i> — <i>Stenungsund</i> —Aurås	» 2,318,000 » ,

i hvilka belopp äfven inginge kostnaden för rullande materiel efter 7,500 kronor per kilometer.

Linjen öfver Husebackavattnet skulle alltså blifva 656,000 kronor dyrare än linjen öster om Stora Hällungen och 153,000 kronor dyrare än linjen öfver Svenshögen och Bua. Jämförd med linjen öster om Stora Hällungen, skulle sistsagda linjen kräfva en 503,000 kronor högre kostnad än denna. Därest kostnaden beräknades per kilometer, utgjorde denna för den östra linjen 75,653 kronor, för linjen öfver Husebackavattnet 106,348 kronor samt för linjen öfver Svenshögen och Bua 93,638 kronor.

Enär i 1896 års förslag linjerna öster och väster om Stora Hällungen kostnadsberäknats mellan de punkter, hvilka då tänktes såsom konnektionspunkter, och dessa linjer, enligt hvad af det föregående inhämtades, omfattade kortare sträckor än de nu undersökta linjerna,

hade styrelsen, med iakttagande af ofvan angifna inskränkningar i afseende å skenvikten och ballastens djup, eller reducering af den förra till 34 kilogram och af den senare till 0,5 meter, samt med beräkning af de i 1896 års förslag upptagna arbets- och materialpris, jämväl låtit uppgöra kostnadssammandrag för linjerna enligt sistberörda förslag mellan de nu ifrågasatta konnektionspunkterna, i hvilket sammandrag äfven intagits kostnaden för rullande materiel.

En sammanställning af de sålunda uppgjorda kostnadsförslagen visar följande resultat:

	Kostnad enligt 1896 års förslag.	Kostnad enligt 1902 års beräkning.	Ökning i kostnad år 1902.
	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Linien öster om Stora Hällungen	1,640,500	1,815,000	174,500
» väster » » » öfver Husebackavattnet..	1,939,250	2,471,000	531,750

Då för linjen väster om Stora Hällungen från Svenshögen öfver Bua till Stenungsund, hvilken linje icke inginge i 1896 års förslag, men af styrelsen i dess underdåniga skrifvelse den 23 december 1897 framhållits såsom ägande företräde framför linien öfver Husabackavattnet, detaljeradt kostnadsförslag förut icke blifvit uppgjort, kunde någon jämförelse i afseende å kostnaden för denna linje icke göras.

Orsakerna till den betydliga höjningen i kostnad för linjerna enligt nu uppgjorda kostnadsberäkningarna i jämförelse med 1896 års förslag vore hufvudsakligen att söka däruti, att arbets- och materialprisen — särskildt spårmaterielen och sliprar — nu måste beräknas väsentligt högre än år 1896, att, då enligt styrelsens under år 1900 fattade beslut brobelastningen numera skulle beräknas efter 18 tons axeltryck i stället för 14 tons, såsom i 1896 års förslag förutsattes, öfverbyggnaden för broarne betingade större vikt, hvilket medförde särskildt å mark med otillräcklig bärighet afsevärd ökning jämväl af grundläggningens kostnaden samt att, med hänsyn till den under de hittills utförda järnvägsarbetena norr om Uddevalla vunna erfarenheten om markens beskaffenhet, det befunnits nödigt att för flertalet mindre broar och trummor äfvensom för husbyggnader beräkna kostnad för den naturliga markens förstärkning genom konstgjord grundläggning.

I fråga om de i kostnadsförslagen upptagna större poster för linjerna öster och väster om Stora Hällungen hänvisade styrelsen till följande tablå:

	Linjen öster om Stora Hällungen.				Linjen väster om Stora Hällungen öfver Husebackavattnet.			
	Kostnad beräknad				Kostnad beräknad			
	år 1896.		år 1902.		år 1896.		år 1902.	
	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.
Terrasseringsarbeten	622,812	25	611,212	35	917,096	—	1,247,304	50
Större broar	52,900	—	61,000	—	31,085	—	47,000	—
Mindre broar och trummor	78,240	—	117,460	50	88,760	—	115,581	—
Öfverbyggnad	276,205	48	348,595	—	267,946	20	325,973	—
Ballastning	88,558	37	104,808	38	84,959	70	99,983	88
Husbyggnader	90,100	—	107,920	—	73,000	—	73,300	—
Vägbyggnader	24,660	—	33,950	—	36,720	—	52,850	—
För arbetets ledning, förrädsomkostnader m. m. (beräknadt till omkring 15 % af öfriga kostnader)	190,548	90	213,153	77	229,674	10	299,498	62

Enligt hvad af berörda tablå framginge hade endast i afseende å terrasseringsarbeten för sträckningen öster om Stora Hällungen någon minskning i kostnad uppstått, beroende detta därpå att, oaktadt att å-prisen ökats, de för linjens terrassering nödiga arbeten kunnat nedbringas genom åtskilliga omstakningar.

Den å öfriga poster för östra sträckningen uppkomna kostnadsökningen hade nästan uteslutande föranledts af dels stegringen af arbets- och materialprisen dels ökningen af lokomotivaxeltrycket.

Om man frånsåge terrasseringsarbetena, gällde nyssberörda förhållande jämväl för sträckningen öfver Husebackavattnet.

Hvad beträffade den högst betydliga ökningen — något öfver 330,000 kronor — i kostnaden för terrasseringsarbetena å sistsagda sträckning, hade denna förhöjning sin orsak, förutom i ofvanberörda högre å-pris, som betingat en ökning af omkring 90,000 kronor, däri att man i följd af de under pågående arbeten å bohuslänska längdbanan gjorda erfarenhetsrön nödgats förutsätta dels mycket afsevärda sjunkningar, dels att betydande mängder af den från skärningarna utschaktade jordmassan icke vore af beskaffenhet att kunna användassom fyllnadsjord vid banvallens bildande, hvilket gjorde, att samma jord måste läggas i upplag och motsvarande kvantiteter sidoschakt i stället

uttagas. Därjämte hade verkställda borrningar uti skärningar ådagalagt nödvändigheten af att, på grund af den ytterst dåliga beskaffenheten af jorden uti balansplanet i vissa skärningar, vidtaga särskilda åtgärder för markens förstärkning i dylika skärningar. Så till exempel hade det ansetts nödvändigt att till följd af befarad sjunkning af den stora banken öfver Ödsmålsdalen öka den för bankens utfyllning öfver den naturliga marken erforderliga kubikmassan med ej mindre än 65,000 kubikmeter, medförande en kostnadsökning af omkring 91,000 kronor, och vidkommande en större skärning i närheten af Husebackavattnet hade, då jorden i densamma befunnits vara af sådan beskaffenhet, att den kunde betraktas såsom oanvändbar till bankfyllnad, man måst förutse denna jords läggande i upplag och ersättande från sidoschakt, hvartill beräknats omkring 36,000 kubikmeter, åstadkommande en utgift af i afrundadt tal 50,000 kronor.

Såsom af ofvanstående framginge hade linjen öfver Husebackavattnet blifvit, i olikhet med hvad af styrelsen år 1897 förutsatts, dyrare än den då allenast okulärt undersökta linjen öfver Svenshøgen och Bua.

Hvad därefter beträffade järnvägslinjens olika sträckningar öfver Kungälf och Ytterby, hade enligt de nu verkställda undersökningarna den punkt, där de olika sträckningarna skiljdes åt, blifvit i förhållande till den i 1896 års förslag ifrågasatta konnektionspunkten flyttad 1,885 meter längre norrut, och hade denna förflyttning skett, för att linjen öfver Kungälf måtte kunna förläggas på fastare mark. Sistnämnda alternativ hade utstakats från Skårby öfver Grokareby i stället för, såsom i 1896 års förslag afsetts, öfver Bollestad, och å sträckningen mellan Kungälf och Lerje hade linjen framdragits något västligare än förut jämväl för erhållande af fastare byggnadsgrund. Genom berörda smärre omstakningar hade i jämförelse med 1896 års förslag en vägförkortning af 67 meter uppkommit. Den nu undersökta linjen från Skårby öfver Ytterby afveke från den år 1896 utstakade allenast vid Asmundstorp och Skändla, hvarest den förra linjen framdragits närmare Espet och Trolleröd dels för undvikande af två öfvergångar öfver Kvillebäcken, dels ock för erhållande af fastare byggnadsgrund. Genom dessa afvikelser från 1896 års förslag hade en vägförlängning af 192 meter uppstått.

Enligt de verkställda beräkningarna uppginge kostnaderna, inberäknadt rullande materiel,

för linjen Skårby— <i>Kungälf</i> —Olskroken till	3,442,000 kronor
och » Skårby— <i>Ytterby</i> —Olskroken »	3,439,000 »

hvidan den förra linjen kräfde en till 3,000 kronor uppgående högre anläggningskostnad än den senare.

Medräknades det af staden Kungälf utfästa bidrag af 30,000 kronor till Kungälfslinjens utförande, blefve denna linje 27,000 kronor billigare.

Sammanställdes berörda kostnader med kostnaderna enligt 1896 års förslag, dessa senare beräknade för de olika sträckningarna från samma förgreningspunkt som den ofvan antydda vid Skårby samt efter enahanda reducering af ballastens djup och af skenvikten, som förut angifvits i fråga om sträckningarna öster och väster om Stora Hällungen, erhöles följande resultat:

	Kostnad enligt 1896 års förslag.	År 1902 beräknad kostnad.	Ökning år 1902.
	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Linjen Skårby—Kungälf—Olskroken	2,277,000	3,442,000	1,165,000
» Skårby—Ytterby—Olskroken	2,560,250	3,439,000	878,750

Anledningen till den betydande kostnadsökningen vore att söka i någon mån i kostnaden för de större broarne, men hufvudsakligast i kostnaden för viadukterna, och ville styrelsen i detta afseende hänvisa till följande tablå:

	Kostnad enligt 1896 års förslag.	År 1902 beräknad kostnad.
	Kronor.	Kronor.
<i>Kungälfslinjen</i>		
Bron öfver Nordre älf (mindre grenen)	63,175	82,000
» » » » (större grenen)	171,000	385,000
» » Göta älf	159,830	192,000
Viadukten vid Göta elf	207,490	459,000
Bron öfver Säfveån	91,560	122,000
Viadukten vid Säfveån	237,960	542,000
<i>Ytterbylinjen.</i>		
Bron öfver Nordre älf	254,730	311,000
» » Göta älf	159,830	222,000
» » Säfveån	59,820	89,000
Viadukten vid Olskroken	627,350	1,088,000

Kostnadsökningen för såväl broarna som viadukterna hade föranledts af:

1:o) att högre arbets- och materialpris nu måst beräknas;

2:o) att det högre lokomotivaxeltrycket, som blifvit en följd af styrelsens ofvan åberopade bestämmelser, fordrade icke allenast tyngre öfverbyggnad utan äfven — om man frånsåge bron öfver Nordre älf i Ytterbyalternativet — en mycket dyrare grundläggning i anledning af den naturliga markens synnerligen lösa beskaffenhet; utgörande nu angifna omständigheter uteslutande orsaken till kostnadsökningen för de å Kungälfslinjen upptagna broarna öfver Nordre älf (mindre grenen), öfver Göta älf och öfver Säfveån äfvensom för de å Ytterbylinjen förekommande broarna öfver Göta älf och Säfveån;

3:o) att viadukterna, som i 1896 års förslag afsetts skola erhålla en längd, den vid Göta älf af 350 meter, den vid Säfveån af 200 meter och den vid Olskroken af 1,102 meter, befunnits böra af nedan omförmäld anledning förlängas med respektive 130, 110 och 108 meter, föranledande en ökning af kostnaderna med respektive 124,000, 192,000 och 96,000 kronor eller tillsammans 412,000 kronor; och

4:o) att, då det på grund af vunnen erfarenhet från arbetena å banan norr om Uddevalla rörande viss slags marks ringa bärighet, numera icke ansetts rådligt att närmast södra ändan af bron öfver större grenen af Nordre älf å Kungälfslinjen bilda banvallen medelst bank, därstädes i stället beräknats uppförande af en 144 meter lång viadukt, betingande en kostnad af 127,000 kronor, hvilken summa inginge i den för ifrågavarande bro angifna kostnaden 385,000 kronor, hvartill komme, att den svängbro, som enligt 1896 års förslag vore ämnad att anordnas öfver den mindre grenen af berörda älf, numera ansetts böra förläggas till den större grenen.

I afseende å denna svängbro anförde den af styrelsen år 1896 anlitate undersökningsförrättaren i sitt till styrelsen afgifna utlåtande att, då i det upprättade förslaget inginge att göra brospannen i stora älfgrenen vid Kungälf, hvilken gren utgjorde den egentliga segelleden, fasta samt förlägga det rörliga spannet i den mindre grenen, det för detta förslags genomförande erfordrades, att den mindre grenen delvis uppmuddrades, hvilket i sådant fall skulle bekostas af staden, och då undersökningsförrättaren vid tiden för undersökningen erhållit den upplysning af vederbörande i Kungälf, att staden vore betänkt att redan då, oafsedt statsbanans tillkomst, låta uppmuddra den mindre grenen, hvartill statsbidrag förväntades, hade detta äfvensom den omständigheten, att förläggandet af det rörliga spannet i den större grenen kräfde

större anläggningskostnad och att till följd af ogynsamare strömsättning svårighet därstädes skulle möta vid passerandet genom bron, för- anledt honom att föreslå broanordningarna på sätt förut angifvits. Då det enligt de upplysningar, som vid undersökningarna under år 1902 kunnat inhämtas, torde få anses såsom mycket ovisst, huruvida staden Kungälf, äfven om statsbidrag skulle kunna erhållas, skulle verkställa den med afsevärda kostnader förbundna muddring, som den mindre grenens användande af större fartyg med nödvändighet kräfde, hade styrelsen ansett sig böra i den nya kostnadsutredningen förutsätta svängbrons förläggande till den större grenen af älfven i fråga, hvilket dock icke enligt styrelsens förmenande kunde medföra ett åliggande för staten att äfven i bron öfver den mindre grenen, genom hvilken staden ifråga- ställt bibehållande af den nu befintliga passagen, anordna ett rörligt spann, då sistnämnda bro kunde gifvas ett sådant höjdläge, att båtar, pråmar och mindre ångbåtar med fällbara skorstenar kunde framföras under densamma.

Vidkommande ofvan föreslagna förlängningar af viadukterna an- såge sig styrelsen böra framhålla, att nyssnämnda undersökningsför- rättare antagit, att de bankar, som skulle komma att ansluta sig till viadukterna, kunde gifvas en höjd af 3,5 meter öfver marken, samt att under innevarande år verkställda profbelastningar icke jäfvat riktigheten af berörda antagande. Då erfarenheten från pågående arbeten å sträckan norr om Uddevalla och uti Göteborg efter år 1896 inträffade kajras af betydande omfattning emellertid gifvit vid handen, att det icke vore möjligt att kunna på förhand säkert beräkna bärigheten hos den uti ifrågavarande trakter förekommande så kallade alluvialjorden, hade för- siktigheten ansetts bjuda, att höjden å de bankar, hvarom nu vore fråga, i kostnadsutredningen icke förutsattes större än 3 meter, hvilket nöd- vändiggjorde de förlängningar af viadukterna och den härigenom för- anledda kostnadsökning, som förut angifvits.

Hvad öfriga större kostnadsposter för ifrågavarande sträckningar öfver Kungälf och öfver Ytterby beträffade, visade sig dessa sålunda:

	Linjen öfver Kungälf.				Linjen öfver Ytterby.			
	Beräknad kostnad				Beräknad kostnad			
	år 1896.		år 1902.		år 1896.		år 1902.	
	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.
Terrasseringsarbeten	250,863	50	299,684	10	315,065	—	360,260	20
Öfverbyggnad	294,925	24	369,312	—	294,310	—	376,046	—
Husbyggnader	107,100	—	125,140	—	104,300	—	125,140	—
Vägbyggnader	23,270	—	30,760	—	15,420	—	25,460	—
För arbetets ledning, förrådsomkostnader m. m. (beräknadt till omkring 15 % af öfriga kost- nader)	271,132	65	424,697	52	308,406	—	423,164	45

Ökningen af nu angifna poster hade nästan uteslutande föranledts af stegring af arbets- och materialprisen.

Vid den utstakning af de olika sträckningarna öfver Kungälf och öfver Ytterby, hvilken ägt rum såväl år 1896 som under år 1902, hade man afsett att framdraga linjerna på det för de nuvarande bangårdsanordningarna i Göteborg lämpligaste sätt, och hade hänsyn därför icke tagits till den omgestaltning af bangårdsförhållandena därstädes och vid Olskroken, till hvilken förslag vore under utarbetande. Därest emellertid berörda omgestaltning skulle verkställas, komme, enligt hvad uppgjorda beräkningar utvisade, kostnaderna att ökas

för linjen Skårby—Kungälf—Olskroken med 800,000

kronor till..... 4,242,000 kronor

och för linjen Skårby—Ytterby—Olskroken med 156,000

kronor till... 3,595,000 »

Denna ökning af kostnaderna orsakades för Ytterbylinjen däraf, att viadukten vid Olskroken på grund af flera spårs underföring måste förlängas med 150 meter, och för Kungälfslinjen däraf, dels att statsbanans viadukt vid Lerjeholm ansetts böra fortsättas öfver bergslagernas järnväg och linjen förläggas, i motsats till hvad förutsatts i 1896 års förslag och vid de under år 1902 gjorda undersökningar, öster om samma järnväg, hvilket medförde en förlängning af sistsagda viadukt med 350 meter, dels att viadukten vid Säfveån måste förlängas med 770 meter, för underföring af spår.

Uti sistberörda underdåniga skrifvelse har järnvägsstyrelsen tillika afgifvit yttrande i fråga om företrädet de olika undersökta sträcknin-

garna emellan. Styrelsen, som vidhölle hvad styrelsen i sitt underdåniga utlåtande den 23 december 1897 yttrat i fråga om de olika sträckningarna vid Stora Hällungen, ansåge, med hänsyn till den betydande kostnad, som den undersökta västra sträckningen öfver Husebackavattnet beräknats medföra, och då i följd af terrängförhållandena å denna sträckning anläggning af en station, motsvarande Svenshögen å den östra linjen om nämnda sjö, icke kunde komma till stånd utan synnerligen omfattande arbeten och däraf föranledda kostnader, att den västra sträckningen, sådan densamma nu utstakats öfver Svenshögen och Bua, borde föredragas framför sträckningen öster om ifrågavarande sjö. Beträffande sträckningarna öfver Kungälf och öfver Ytterby, hvilka måste lämpas efter blifvande bangårdsanordningar i och invid Göteborg, hölle styrelsen före, att längdbanan borde från Göteborg framdragas öfver Ytterby norrut i stället för öfver Kungälf, enär sträckningen öfver Kungälf komme att, såsom ofvan angifvits, kräva större anläggningskostnad än sträckningen öfver Ytterby, hvadan det skäl eller den billigare anläggningskostnaden, som förut talat för Kungälfslinjen, icke längre kunde åberopas.

Sedan Kungl. Maj:ts befallningshafvande därefter, till följd af nådig remiss, den 30 september 1902 anmodat vederbörande kronofogdar att uppmana de kommuner inom Inlands samt Orusts och Tjörns fögderier, som kunde vara intresserade af statsbanans framdragande väster om sjön Stora Hällungen från Aurås öfver Stenungsund och Bua till Svenshögen, att yttra sig, huruvida de vore villiga att, för den händelse banan framdroges i nu nämnda riktning, tillskjuta de medel, som erfordrades för betäckande af de med ifrågavarande ändring i statsbanans riktning förenade högre kostnader, har Kungl. Maj:ts befallningshafvande med eget underdånigt utlåtande den 29 december 1902 öfverlämnat de yttranden, som från förbemälde kronofogdar inkommit, nämligen från samtliga kommuner inom sistnämnda fögderi, samt från Jörlanda, Norums, Ödsmåls, Ucklums, Spekeröds, Grinneröds och Hjertums socknar inom Inlands fögderi äfvensom ett till Kungl. Maj:ts befallningshafvande insändt yttrande från Torsby socken, hvilken ansetts icke vara i frågan intresserad och därför icke heller erhållit uppmaning att i saken yttra sig.

Infordrade yttranden från kommuner angående bidrag till kostnaderna för banans framdragande öfver Stenungsund och Bua.

Af de infordrade yttrandena om anslående af medel för betäckande af de högre kostnader, som erfordrades för statsbanans framdragande väster om Stora Hällungen öfver Bua och Svenshögen, inhämtas, att de kommuner, som blifvit hörda i frågan, icke äro villiga att för

ändamålet göra några uppoffringar utöfver dem, som åligga dem på grund af landstingets beslut att kostnadsfritt upplåta all den för banans byggande nödiga mark med mera, men att de dock med vissa undantag uttalat sig angående den ena eller andra sträckningens företråde, i det Norums och Ödsmåls kommuner i Inlands fögderi förordat den västra sträckningen, likasom ock Myckleby, Långelanda, Stala, Fiskebäckskils, Stenkyrke, Valla och Klöfvedals kommuner i Orusts och Tjörns fögderi, hvilka funnit denna sträckning hafva fördelar för Orust och Tjörn i allmänhet och äfven för skärgården i öfrigt, hvaremot Ucklums, Spekeröds, Grinneröds och Hjertums kommuner i Inlands fögderi ansett den östra sträckningen öfver Ucklum hafva företrädet. Torps, Morlanda, Tegneby, Röra, Skaftö, Grundsunds och Gullholmens kommuner i Orusts och Tjörns fögderi hafva förklarats 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.

Länsstyrel-
sens yttrande
den 29 de-
cember 1902.

För egen del har Kungl. Maj:ts befallningshafvande, under framhållande, att länets landsting ånyo uttalat sig för sträckningen väster om sjön Stora Hällungen, samt att genom de afgifna yttrandena från kommunerna måste anses ytterligare vara ådagalagdt, att den västra sträckningen skulle äga ett afgjordt företråde för en stor del af Orust och för hela Tjörn, liksom för skärgården i öfrigt, vidare anført: Det torde få anses vara utrönt, att hvarken länets landsting eller kommuner i länet eller andra, som kunde hafva något intresse af frågans lösning, vore villiga att lämna något bidrag till nedbringande af kostnaderna för en västlig sträckning af banan vid Stora Hällungen, på samma gång som det genom de nya undersökningarna och beräkningarna utredts, att kostnaderna för en linje väster om Stora Hällungen öfver Stenungsund, Bua och Svenshögen, hvilken linje utan svårighet lämnade tillfälle för anläggning af nödigt antal stationer, med 503,000 kronor skulle öfverstiga kostnaderna för den östra linjen öfver Ucklum, och att en dylik linje öfver Husebackavattnet, å hvilken linje en station, motsvarande Svenshögen, endast med stora svårigheter och ansenliga kostnader skulle kunna anläggas, skulle kosta 656,000 kronor mera än sistnämnda linje.

Enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes förmenande följde dock icke däraf, att den västra sträckningen borde öfvergifvas, utan vore

Kungl. Maj:ts befallningshafvande af den bestämda åsikt, att de med den billigare sträckningen öfver Stenungsund, Bua och Svenshögen förenade fördelar så väl för länet ur kommunikationssynpunkt som för järnvägsföretaget såsom sådant i ekonomiskt hänseende borde kunna anses uppväga den genom en dylik sträckning enligt de gjorda beräkningarne orsakade högre anläggningskostnaden för banan, och hölle Kungl. Maj:ts befallningshafvande fördenskull före, i likhet med järnvägsstyrelsen, att den västra sträckningen sådan densamma utstakats öfver Svenshögen och Bua borde föredragas framför sträckningen öster om ifrågavarande sjö.

Beträffande åter de olika sträckningarna öfver Kungälf och öfver Ytterby, så måste dessa, på sätt järnvägsstyrelsen erinrat, lämpas efter blifvande bangårdsanordningar i och invid Göteborg, och under sådana förhållanden komme enligt de anställda beräkningarna den förra sträckningen öfver Kungälf, ehuru banan genom valet af denna sträckning skulle blifva något kortare, att betinga ansenligt större anläggningskostnad än den senare. Då därtill komme, att länets landsting uttalat sig för sträckningen öfver Ytterby och att de olika orterna på Hisingen vida bättre skulle tillgodoses af denna sträckning än af Kungälfslinjen, som skulle komma att på Hisingen framdragas utefter Göta älf, hvilket för öfrigt ur trafiksynpunkt syntes mindre lämpligt vid det förhållande, att på älfvens andra strand Bergslagernas järnvägsaktiebolags järnväg löpte fram, under det att älfven själf också utgjorde en betydande trafikled, funne sig Kungl. Maj:ts befallningshafvande, som gärna skulle hafva sett, att längdbanan kunde hafva fått en för staden Kungälf samt de i norr och nordost därintill belägna orterna i länet mera gynnsam sträckning, föranlåten att, äfvenledes i likhet med järnvägsstyrelsen, tillstyrka, att af de båda föreliggande alternativen för längdbanans framdragande norrut från Göteborg linjen öfver Ytterby måtte komma till utförande.

Efter det järnvägsstyrelsen afgifvit sitt förberörda underdåniga utlåtande af den 30 augusti 1902, hafva uti en till styrelsen ingifven skrift af den 16 september samma år rådmannen E. Zetterlöf och disponenten Knut Johnson, å staden Kungälf's vägnar, då det för staden vore af synnerlig vikt, att banan förlades så nära densamma som möjligt och banans bärighet gifvetvis i hög grad gjordes beroende därpå, om den komme att beröra länets affärscentra och sålunda i första hand de städer, som banan utan några hinder eller olägenheter kunde anlöpa, anhållit, att styrelsen ville besluta om undersökning, eventuellt på stadens

Framställning
af Kungälf's
stad.

bekostnad, af en utaf sökandena angifven linje från Ytterbylinjen vid Skälvisered öfver Nordre älf och kronoegendomen Castellegården till stadens gräns vid Rolfsbo, hvarest linjen skulle ingå i den redan utstakade linjen från Kungälf förbi Bollestad till Skårby, för att få utrönt, huruvida berörda af sökandena angifna linje, särskildt med fästadt afseende å trafikinkomster, vore att föredraga framför den linje, som genom styrelsens försorg utstakats från Skälvisered förbi Ytteby kyrka och Bollestad till Skårby.

Såsom skäl för den begärda undersökningen hafva sökandena, hvilka upplysningsvis omnämnt, att öfvergången af Nordre älf, sådan den blifvit af sökandena angifven, torde kunna därstädes försiggå lika lätt som på det ställe något väster därom, hvarest banan enligt styrelsens förslag utstakats, enär berg funnes vid älfvens båda stränder, samt att linjen utefter älfvens norra sida till stadens gräns vid Rolfsbo framginge öfver en mycket jämn terräng, hvilken å stadens ägor särdeles väl lämpade sig för station, anført, att vid den under 1902 års sommar utförda stakningen det för staden varit okänt, att någon afvikelse från linjerna, sådana de förut utstakats, kunde få äga rum, hvilken omständighet gjort, att något förslag om undersökning, på sätt nu ifrågasatts, icke kommit att under berörda stakning framställas från stadens sida.

Därjämte hafva uti en till Kungl. Maj:t ingifven ansökning af den 16 september 1902, hvilken ansökning remitterades till järnvägsstyrelsen för afgifvande af underdånigt utlåtande bemälda Zetterlöf och Johnsson, under hänvisning till ofvanberörda hos styrelsen samma dag gjorda hemställan, anhållit, det täcktes Kungl. Maj:t, sedan styrelsen inkommit med utlåtande i ärendet, i nåder bestämma Ytterbylinjen så, att densamma enligt sökandenas förslag droges öfver staden Kungälfs ägor, omkring $1\frac{1}{3}$ kilometer från stadsplanen; och hafva sökandena därvid framhållit följande.

Ehuru terrängförhållandena å den af dem ifrågasatta sträckningen vore synnerligen goda, alldenstund berg eller andra kända hinder — i motsats till hvad som förekomme å Ytterbylinjen — icke mötte, kunde det likväl tänkas, att anläggningen, i följd däraf att den af sökandena föreslagna sträckningen blefve något längre, ställde sig i någon mån dyrare; men om, emot förmodan, så skulle blifva fallet, hade sökandena tänkt sig och vore förvissade därom, att den högre kostnaden skulle uppvägas genom den ökning i inkomster, som kunde påräknas från ett stadssamhälle, där industriella anläggningar funnes.

Då Bohusläns landsting fattade beslut att upplåta fri jord m. m.

för banan, hade detta skett med beräkning och under förutsättning att densamma skulle anläggas så, att den för den trafikerande allmänheten blefve till största möjliga gagn, hvilket säkrast vunnes genom banans dragande till platser för affärsverksamhet.

Redan förut hade i underdånig skrifvelse beträffande frågan om banans dragande genom Kungälf framhållits, för hvilka synnerliga hinder och olägenheter stadens och kringliggande landsbyggds invånare vore utsatta under de tider på året, då isläggning förekomme å de två grenar af Göta älf, hvilka på mindre afstånd än 2 kilometer från hvarandra måste medelst färjor trafikeras, för att komma till och från hållplats å Bergslagernas järnvägar. Då för öfrigt därtill komme, att färjorna vissa tider icke kunde för ishinder framföras, emedan isen uppbråkades af isbrytare och sammanpackades, samt att betydande kvantiteter gods till och från i staden anlagda industriella verk och till stadens affärsmän icke kunde nämnda tider fortskaffas, vore det verkliga behovet af järnvägens dragande så nära staden som möjligt därmed i korta drag framhållet.

Det vore dock icke staden ensam, som kände behovet af banans förläggande dit så nära ske kunde. Detta behof förefunnes jämväl för omkringliggande trakter och för den allmänhet, som önskade besöka staden för att taga dess minnesrika och sevärda omgifningar i betraktande. Den turistström, som årligen ökades för att bese Bohus' under restauration varande ruin, skulle äfven bidraga att öka banans inkomster, om denna förlades så, att resande kunde betjäna sig af densamma.

Uti underdånigt utlåtande af den 7 november 1902 anförde järnvägsstyrelsen.

I anledning af sökandenas hos styrelsen sålunda gjorda anhållan hade styrelsen, då skäl syntes styrelsen tala för utförande af undersökning för längdbanans framdragande i den af sökandena ifrågasatta sträckning, och styrelsen, vid det förhållande att staden Kungälf förbundit sig att gälda de med undersökningen förenade kostnader, trott sig böra utan inhämtande af Kungl. Maj:ts nådiga medgifvande skyndsamt låta utföra denna undersökning, gått i författning om verkställande af densamma äfvensom af kostnadsberäkning, och sedan detta arbete numera blifvit afslutadt, lämnade styrelsen följande redogörelse för det resultat, hvartill samma undersökning och kostnadsberäkning ledt.

Den undersökta linjen utginge från den förut utstakade linjen från Skårby öfver Kungälf till Olskroken i närheten af staden Kungälf's gräns mot Rolfsbo by och framginge öfver stadens vidsträckta betes-

Järnvägsstyrelsens utlåtande den 7 november 1902.

mark, den s. k. Komarken, hvarå station vore afsedd att förläggas vid landsvägen mellan Kungälf och Ytterby omkring 1,300 meter från stadens planlagda område. Linjen vore vidare framdragen utmed stranden af Nordre älf öfver Castellegården, öfverginge sagda älf vid älfkrökningen väster om Grimås och förenades vid Skälviserad med linjen öfver Ytterby.

Terrängen för den sålunda undersökta linjen Skårby—Castellegården—Skälvisered, vore i hufvudsak jämn och marken i allmänhet af sådan beskaffenhet, att den kunde uppbära de för banbyggnaden ifrågakommande utfyllningar. En jämförelsevis stor berg- och jordskärning måste genomgåås invid Nordre älf å dess norra sida, hvarjämte en motsvarande bankfyllning erfordrades å älfvens motsatta sida. Omkring en kilometer söder om älfven hade linjen måst dragas öfver en gammal, till större delen igenslammad strömfåra, där grunden vore för svag för upptagande af bank. Djupet till fast botten i berörda strömfåra uppginge till 17,5 meter, och den erforderliga utfyllningen hade beräknats till 36,300 kubikmeter, hvaraf 33,000 kubikmeter under markens yta.

Kostnaden för linjen Skårby—Castellegården—Skälvisered vore beräknad till 1,194,000 kronor, i hvilket belopp kostnaden för anskaffning af rullande materiel jämväl inginge. Längden å denna linje vore 13,285 meter.

Den beräknade kostnaden för sträckningen Skårby—Ytterby—Skälvisered, som hade en längd af 10,712 meter, uppginge till 1,050,000 kronor.

Linjen öfver Castellegården kräfde således en till 144,000 kronor beräknad högre anläggningskostnad och blefve 2,573 meter längre än Ytterbylinjen.

Med afseende å kurvor och lutningar vore nu omhandlade linjer tämligen lika; dock hade linjen öfver Castellegården 10 meter mera höjning och sänkning än Ytterbylinjen.

Hvad beträffande trafiken å den ifrågasatta sträckningen Skårby—Castellegården—Skälvisered, har styrelsen framhållit, att person- och godstrafiken från trakten omkring Kungälf för närvarande ginge i öfvervägande grad dels öfver Jordfallets hållplats å Bergslagernas järnvägar, hvilken hållplats vore belägen på 2 kilometers afstånd från Kungälf, dels med fartyg på Nordre och Göta älfvar; att, på sätt sökandena jämväl anført, trafiken på nämnda hållplats försvårades genom de båda färjställena vid Kungälf och Jordfallet särskildt vintertiden, då isgången ofta omöjliggjorde all färjning och älfvarna icke heller vore körbara, enär isränna måste hållas öppen för fartygen;

samt att nu angifna omständigheter i hög grad försvårade afsättningen af fabriksalster och landtmannaprodukter, af hvilka särskildt de senare hade sin naturliga afsättningsplats i Göteborg. Vidare har styrelsen påpekat att, därest en järnväg Kungälf—Göteborg med station invid Kungälf komme till stånd, omförmälda svårigheter själfallet försvunne; att då, enligt hvad styrelsen inhämtat, de ångbåtar, som nu uppehölle förbindelsen mellan Kungälf och Göteborg, ginge med förlust under vintermånaderna, dessa ångbåtar med all sannolikhet skulle efter järnvägens tillkomst läggas upp under den kallare årstiden, i följd hvaraf deras trafik komme att öfverflyttas på järnvägen; samt att trafiken på Jordfallets hållplats, som vore afsedd allenast för person- och ilgodstrafik, men icke för befordran af fraktgods och som hade sin förnämsta intäkt från de angränsande orterna väster om Göta älf och i synnerhet norr om Nordre älf, skulle komma statsbanan till godo.

Därest åter statsbanans station förlades till Ytterby, som låge 5 kilometer från Kungälf, hölle styrelsen före, att ångbåtstrafiken mellan Kungälf och Göteborg komme att uppehållas året om och att Jordfallets hållplats utvidgades till en mindre station med fullständig expedition, hvarigenom ofvan beräknade trafik skulle frångå statsbanan.

För egen del har styrelsen — som ansåge, att den omständigheten, att linjen Skälvisered—Castellegården—Skärby vore 2,573 meter längre och 144,000 kronor dyrare än Ytterbylinjen, icke borde tillmätas allför stor betydelse, då, enligt hvad ofvan blifvit anfördt, den förra linjen torde komma att lämna en mot berörda förlängning och kostnadsökning svarande inkomst — i underdånighet gifvit tillkänna, att styrelsen, under förutsättning att det bidrag af 30,000 kronor, som staden Kungälf utfäst sig att utgifva, för den händelse längdbanan genom Bohuslän blefve framdragen öfver Kungälf, såsom i 1896 års förslag förutsatts, vore att påräkna jämväl för den nu ifrågasatta sträckningen, icke hade något att erinra däremot, att längdbanan genom Bohuslän framdroges från Skälvisered öfver Castellegården till staden Kungälf's gräns vid Rolfsbo.

Uti särskilda till Kungl. Maj:t ingifna skrifter hafva därpå framställningar gjorts i fråga om banans sträckning öfver Ytterby eller Kungälf dels af Romelanda kommun, dels ock af Ytterby kommun, uti hvilken framställning Torsby, Harestads och Lycke kommuner förklarar sig instämma.

Romelanda kommun har därvid hemställt, att banan måtte framdragas öfver Kungälf eller åtminstone öfver stadens område. Till stöd

Framställningar af Romelanda, Ytterby m. fl. kommuner.

därför har framhållits hufvudsakligen, att landtmannaprodukterna från Romelanda socken, hvilken i areal utgjorde 80,25 kvadratkilometer och hade omkring 2,000 invånare, afsattes företrädesvis i Göteborg, dit befolkningen inom Romelanda socken under den tid, då Göta älf vore isbelagd, vanligen färdades öfver Kungälf, emedan öfverfarten till de på andra sidan älfven belägna järnvägsstationerna förhindrades därigenom, att en ränna i älfven hölles öppen för transporter till och från de vid Lilla Edet och Ström anlagda pappersbruk.

Af Ytterby, Torsby, Harestads och Lycke kommuner däremot har emot den ifrågasatta sträckningen af banan öfver Castellegården erinrats hufvudsakligen följande. Det vore önskvärdt, att längdbanan såsom tilltänkt transitoväg för trafiken från Norge genom Sverige söderut finge en i möjligaste måtto rak och därigenom kort sträckning, och att detta ur bohuslänsk synpunkt vore af så mycket större vikt, som länets invånare under form af landstingsskatt skulle betala kostnaderna för den jord, som för längdbanan toges i anspråk; att ett godkännande af den ifrågavarande Kungälfslinjen emellertid skulle medföra en förlängning af banan med en sträcka, som enligt uppgift utgjorde 2,7 kilometer, och möjligen dessutom orsaka utgifter för anskaffande på staden Kungälf's mark af stationsplats, som däremot fritt kunde upplåtas å statens egendom Castellegården; att de fördelar, som skulle uppväga dessa båda olägenheter, ansetts bestå i påräknad ökad trafik från Kungälf och dess omnejd; att någon sådan trafik dock icke vore att motse, alldenstund staden Kungälf vore ett stillastående samhälle, som drefve obetydlig handelsrörelse och hade endast två fabriker, hvilka vore belägna invid älfven med daglig ångbåtsförbindelse med Göteborg i medeltal omkring tio månader årligen och under denna tid icke skulle komma att anlita järnvägen i stället för den bekvämare och billigare vattenvägen men däremot under återstående del af året vore tvingade att begagna sig af järnvägen, vare sig stationen vore förlagd till Kungälf eller till Ytterby, och enär högst ringa trafik vore att påräkna från stadens omnejd eller Romelanda socken, som vore belägen så nära ångbåtsförbindelsen i Göta älf och den bredvid denna älf löpande Bergslagernas järnväg, att den föreslagna ändringen i banans sträckning skulle för de socknar, som låge väster om järnvägen, nämligen Hålda, Lycke, Torsby, Harestad och allra största delen af Ytterby, medföra en förlängd landsvägsresa af 3 à 4 kilometer vid färder till stationen, och att, då dessa socknar vore starkt jordbrukande med Göteborg till afsättningsort för sina jordbruksalster, en följd af ändringen säkerligen skulle blifva, att en stor del af dessa socknars trafik, som skulle komma järnvägen till godo, om ändringen icke blefve verklighet,

fortfarande som hittills sökte vägen till Göteborg på annat sätt; samt att med hänsyn till den »inom orten» med allmänt intresse omfattade planen att genom en bibana åstadkomma järnvägsförbindelse med Göteborg medelst längdbanan öfver Ytterby till någon punkt vid hafvet inom Lycke socken, hvilken skulle sättas i ångbåtsförbindelse med Marstrand och Tjörn, ännu en olägenhet skulle uppstå genom banans framdragande öfver Kungälfvs område, i det därigenom den tilltänkta bibanan skulle blifva förlängd och således också fördyrad, hvilket utan tvifvel vore i hög grad obilligt.

Till följd af särskilda nådiga remisser har Kungl. Maj:ts befallningshafvande med underdånigt utlåtande af den 29 december 1902 öfverlemnadt, förutom yttrande af magistraten i Kungälf, protokoll, hållet hos nämnda magistrat den 1 december 1902, utvisande att stadens röstberättigade invånare vid sammanträde sistnämnda dag enhälligt beslutit lämna det utfästa bidraget af 30,000 kronor till längdbanan, äfvan om, enligt järnvägsstyrelsens senaste förslag, sträckningen af järnvägen blefve från Skälvisered öfver Castellegården till stadens gräns vid Rolfsbo, med station å stadens område.

Uti sitt underdåniga yttrande framhåller magistraten, att staden Kungälf med omnejd vore vid isläggning i älfarmarna i hög grad vanlottad i fråga om säker kommunikationsled till Västgötasidan och Göteborg, samt att de dåliga kommunikationerna utgjorde det väsentliga hindret för stadens utveckling.

För egen del har Kungl. Maj:ts befallningshafvande anført:

De af Ytterby med flera kommuner framställda erinringar mot den ifrågasatta sträckningen af banan öfver Castellegården syntes Kungl. Maj:ts befallningshafvande icke förtjäna vidare afseende.

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; och, om det för ernående af detta mål blefve nödigt att gifva banan en mindre rak riktning än eljest kunnat ske, syntes detta icke böra hindras af någon hänsyn till banans betydelse såsom transitoväg för trafiken från och till Norge, hvarom för öfrigt icke kunde blifva fråga, innan banan blefve förenad med det norska järnvägsnätet, åtminstone genom vederbörligt beslut därom. Äfven frågan om ersättning för den för banbyggnaden erforderliga marken, hvilken ersättning landstinget åtagit sig bekosta, måste anses vara af underordnad vikt gent emot banans lämpliga sträckning för beredande af goda kommunikationer för länet och dess skilda delar, och den hade också af landstinget själf betraktats sålunda såväl

Länsstyrelsen
s utlåtande
den 29 december
1902.

i fråga om de olika sträckningarna öster och väster om sjön Stora Hällungen som ock beträffande de alternativa sträckningarne från Göteborg norrut öfver Ytterby och öfver Kungälf's stad, af hvilka sträckningar landstinget förordat de längsta, ehuru de uppenbarligen skulle medföra vida större kostnader för nödig mark än de kortare alternativa sträckningarna. Det vore för öfrigt icke utredt att ändringen af Ytterbylinjen på föreslaget sätt komme att orsaka större utgifter för anskaffande af mark för banbyggnaden, än hvad denna eljest skulle kräft. I alla händelser skulle ändringen enligt hvad järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande upplyst förlänga banan med endast 2,573 meter.

Hvad åter de ur trafiksynpunkt gjorda erinringarna beträffade, så ville det synas Kungl. Maj:ts befallningshafvande, som om dessa erinringar innebure å ena sidan en viss öfverdrift, men å den andra sidan äfven ett underskattande af de verkliga förhållandena i detta afseende. Ytterby socken torde blifva minst lika väl tillgodosedd genom den ifrågasatta stationsanläggningen å Kungälf's stads område som genom stationens förläggande i närheten af socknens kyrka. Åtminstone skulle den förra stationen erhålla ett för denna socken, i dess helhet betraktad, mera centralt läge. Stationen skulle äfven i förhållande till hela Inlands södra härad komma att ligga mera centralt än en station vid Ytterby. Och helt visst komme icke den omständighet, att de väster om järnvägen belägna socknarne Håltå, Lycke, Torsby och Harestad genom förändringen af banans riktning på föreslaget sätt erhöle 3 å 4 kilometer längre väg till järnvägsstationen, än om Ytterbylinjen i oförändradt skick blefve anlagd, att verka därhän, att dessa socknars invånare icke skulle begagna sig af de stora fördelar, som järnvägsförbindelsen i alla händelser för dem skulle medföra, fullt upp motsvarande fördelarne af järnvägen för de öster därom belägna Romelanda och Västerlanda socknar. Å andra sidan vore det att märka att, äfven om staden Kungälf sedan länge, kanske just till följd af brist på goda kommunikationer, icke företett någon lifaktighet i handel, sjöfart och industri, den dock under årens lopp något tillväxt i anseende till folkmängden och under alla förhållanden vore ett affärscentrum för den kringliggande landsbygden; att, då härtill komme att staden ägde utvecklingsmöjligheter, hvilka staden antagligen med förbättrade kommunikationer skulle komma att tillgodogöra sig, att däraf i sin ordning skulle framkallas behof af ökad trafik, att, enligt hvad Kungl. Maj:ts befallningshafvande inhämtat, åtminstone den större af de båda nuvarande fabrikerna i Kungälf, som drefve en ganska omfattande rörelse med tillverkning och försäljning af kex, skulle för undvikande af om-lastning föredraga att vid försändelser af sina varor till Göteborg för

vidare befordran till in- eller utlandet anlita järnvägstransport, om stationen finge ett för staden fördelaktigt läge, att förhållandet antagligen skulle blifva enahanda med andra fabriker, som i Kungälf kunde uppstå, att, på sätt järnvägsstyrelsen erinrat, de ångbåtar som uppehölle trafiken mellan Kungälf och Göteborg, och som nu torde gå med förlust under vintermånaderna, med all sannolikhet skulle, om järnvägen framdroges öfver Kungälfs område, läggas upp under den kallare årstiden, i följd hvaraf deras trafik komme att för denna tid öfverflyttas på järnvägen, samt att det turistintresse, som Bohus under restaurering varande ruin allt mer och mer uppväckte, äfvenledes skulle bidraga till ökad trafik för järnvägen, grundade skäl syntes Kungl. Maj:ts befallningshafvande föreligga för det antagande, att en station, förlagd på Kungälfs område i enlighet med förslaget, skulle framkalla ökad trafik för statsbanan från Kungälfs stads sida.

Äfven från Kungälfs omnejd, hvartill i detta fall icke, såsom Ytterby kommun föreställde sig, vore att räkna endast Romelanda socken utan äfven åtminstone södra delen af den norr därom invid Göta älf belägna Västerlanda socken, skulle enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes förmenande större trafik kunna påräknas för statsbanan, om den föreslagna ändringen komme till stånd. Såsom ofvan framhållits, vore det nämligen under vintertiden, då älfven tillfröse, mycket besvärligt, stundom omöjligt, för invånarne i dessa kommuner att begagna sig af älfven såsom trafikled eller att komma öfver densamma för att nå förbindelse med de på andra stranden framlöpande Bergslagerernas järnvägar, och under nämnda årstid skulle därför under den angifna förutsättningen säkerligen Romelanda och Västerlanda socknar komma att tillföra statsbanan rätt afsevärd trafik. Det vore ock för att, hvad Romelanda kommun anginge, ådagalägga detta som nämnda kommun gjort sin underdåniga framställning i frågan. De däri lämnade uppgifterna särskildt angående isbrytande ångfartygs framfart å älfven under vintertiden, då älfven tillfrusit, vore Kungl. Maj:ts befallningshafvande i tillfälle att kunna vitsorda.

Hvad slutligen beträffade den skadliga inverkan, som den föreslagna förändringen i banans sträckning förmenades skola få på en tilltänkt bibana från statsbanan till kusten i Lycke socken, så vore enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes förmenande utsikterna för åstadkommande af en dylik anläggning för närvarande ganska ovissa, och i följd däraf torde vid bedömandet af den föreliggande frågan någon hänsyn till nämnda företag icke behöfva tagas. För den händelse företagens utförande verkligen på allvar skulle ifrågasättas, vore det ju dess-

utom möjligt att annan anknypningspunkt på statsbanan, exempelvis Kareby, som låge närmare Tjufkilshufvud än Ytterby, skulle visa sig förmånligare än Ytterby och i alla händelser återstode ju alltid att vid Kungälf's station förena bibanan med statsbanan, därför hinder enligt järnvägsstyrelsens utsago icke torde möta.

Då i öfrigt någon invändning icke gjorts och icke heller syntes med fog kunna göras mot den föreslagna förändringen af statsbanans sträckning mellan Skårby och Skålvisered, hvilken således enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes förmenande torde tillgodose samtliga berättigade intressen, som af statsbanebyggnaden berördes, och då Kungälf's stad i sitt nu infordrade yttrande förbundet sig att utgifva det ifrågasatta bidraget af 30,000 kronor till banbyggnaden äfven för det fall, att denna förändring komme till stånd, samt den högre kostnad, som förändringen utöfver berörda summa enligt järnvägsstyrelsens beräkningar, toge i anspråk vid jämförelse med kostnaderna för den utstakade linjen öfver Ytterby, torde komma att uppvägas af den ökade trafik, som förändringen antoges tillföra banan, hemställde Kungl. Maj:ts befallningshafvande under åberopande jämväl af innehållet i järnvägsstyrelsens utlåtande i ämnet, att längdbanan genom Bohuslän måtte emellan Skårby och Skålvisered framdragas öfver staden Kungälf's gräns vid Rolfsbo och Castellegården i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag.

Framställning
af stadsfull-
mäktige i
Marstrand.

Vidare hafva stadsfullmäktige i Marstrand, under framhållande att, då hamnen i nämnda stad, såsom ägande de gynnsammaste isförhållandena på västkusten, vore denna kusts bästa hamn samt det på grund där af vore antagligt, att järnväg i en framtid komme att framdragas till Marstrand, men en bibana dit från bohuslänska längdbanan blefve längre och dyrbarare, om sistnämnda bana ginge öfver Kungälf, än om den framdrages öfver Ytterby, hemställt om längdbanans framdragande i sist angifna riktning.

Anslag för år
1904.

Till anläggning af statsbanan från Göteborg öfver Uddevalla till Skee, hvarför kostnaden, såsom förut nämnts, beräknats till 13,091,000 kronor, har Riksdagen beviljat:

för år 1899	.....	kronor	750,000: —
» » 1900	.....	»	2,000,000: —
» » 1901	.....	»	2,000,000: —
» » 1902	.....	»	2,000,000: —
» » 1903	.....	»	2,000,000: —

tillsammans kronor 8,750,000: —,

däraf 750,000 kronor anvisats å riksstaten utom hufvudtitlarna och återstoden till utgående från riksgäldskontoret.

De hufvudsakliga byggnadsarbetena under år 1902 hafva enligt uppgift från järnvägsstyrelsen utgjort följande:

Provisoriska byggnader till ett antal af 5 stycken hafva uppförts. Terrasseringsarbetena i hufvudlinjen hafva fortgått mellan Uddevalla och Skee samt påbörjats i en del större skärningar å linjen Uddevalla—Skafteröd, genom hvilka arbeten färdigbildats 25,958 meter banvall. För mindre vattendrags ledande genom banvallen hafva 23 stycken afloppstrummor anlagts. Landfästen för 7 broar, däraf 3 under föregående år påbörjade, hafva uppförts, hvarjämte öfverbyggnaden för en af berörda broar uppsatts.

Permanent spår har utlagts i hufvudlinjen på en sträcka af 41,172 meter och spåret underballastats på en längd af 34,022 meter.

Terrasseringsarbetena hafva fortgått å bangårdarna vid Uddevalla Hogstorp, Munkedal, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede och Orrekläpp samt påbörjats vid Tanum och Öfverby. Dessutom hafva å en del bangårdar utförts spårläggings- och ballastningsarbeten samt grundläggning för en del husbyggnader. För 12 banbevakningsbostäder har grundläggning verkställt.

2,376 meter större och 3,654 meter mindre vägar hafva omlagts, hvarjämte en viadukt för Uddevalla—Lelångens järnväg ledande öfver statsbanan och en landsvägsbro uppförts samt stenarbetena för 2 vägbroar verkställt.

Banan har inhägnats med 12,080 meter ståltrådsstängsel, och 30,600 meter permanent, 2-trådig telegrafledning uppsatts.

Dessutom hafva, såsom ofvan förmälts, undersökningar och utredningar verkställt angående längdbanans framdragande å delen Göteborg—Uddevalla i de olika ifrågasatta sträckningarna dels öfver Ytterby och öfver Kungälf dels ock väster och öster om sjön Stora Hällungen.

Beträffande anslagsbeloppet för år 1904 för denna järnvägsbyggnads fortsättande har järnvägsstyrelsen uti sin förstberörda skrifvelse den 29 november 1902 hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att för år 1904 anvisa ett belopp af 3,000,000 kronor. Detta anslagsbelopp vore visserligen större än de årliga anslag, som hittills beviljats för denna järnvägsbyggnad. Men då statens öfriga järnvägsbyggnader numera blifvit utförda och till följd däraf en betydande arbetsstyrka blifvit ledig, syntes det styrelsen, som om arbetet med nu ifrågavarande statsbanas fullbordande borde kraftigare än hittills bedrifvas för att bereda sysselsättning åt en del af nyssnämnda

arbetsstyrka, äfven om någon afsevärd nedgång i arbets- och material-prisen icke kunde vara att förvänta under de närmaste åren.

Hvad beträffar byggnadsarbetenas utförande å bandelen Göteborg (Olskroken)—Uddevalla, för hvilken definitiv plan blifvit af Kungl. Maj:t fastställd endast i hvad angår sträckan mellan Uddevalla och Skafteröd, anser järnvägsstyrelsen, att desamma borde bedrivas på sådant sätt, att rälsläggningen kunde fortgå från Göteborg (Olskroken) norrut, och anför såsom stöd för denna mening dels att, sedan stadsfullmäktige i Uddevalla uti en till Kungl. Maj:t ingifven, af Kungl. Maj:t till styrelsen remitterad underdånig ansökning gjort framställning om utredning af frågan om åstadkommande af förbindelse mellan ifrågavarande statsbana och de till Uddevalla inkommande enskilda järnvägarne samt hamnen i Uddevalla medelst Uddevalla—Vänerns—Herrljunga järnvägs inledande å statsbanans station från norra sidan om kronohäktet och banans fortsättande väster om Skansberget till den nuvarande stationen vid hamnen, det torde dröja någon tid, innan denna fråga, som skulle föranleda ändring af statsbanans profil närmast söder om Uddevalla, blefve utredd, dels att straxt söder om Uddevalla förekommande stora tunnelarbeten, som kräfde lång tid, i annat fall skulle komma att fördröja statsbanans fullbordande, dels ock slutligen att större delen af de för järnvägsanläggningen erforderliga transporter, därest arbetet på nämnda sätt ordnades, kunde verkställas å statens järnvägar.

Under förutsättning att beslut om banans framdragande å sträckan mellan Olskroken och Skårby, å hvilken sträcka förekomme betydande broarbeten, som enligt styrelsens åsikt måste fortast möjligt utföras, såvida hinder för banans färdigbyggande icke skulle uppkomma, blefve fattadt så tidigt under år 1903, att broarbetena kunde komma att under sistnämnda år bedrivas i större omfattning, har styrelsen anhållit, att af de för år 1904 såsom erforderligt uppgifna anslagsbehof af 3,000,000 kronor ett belopp af 1,000,000 kronor måtte redan under år 1903 ställas till styrelsens förfogande att användas för nyss berörda arbeten.

Nya kostnadsberäkningar.

Slutligen har järnvägsstyrelsen, på anmodan af mig, inkommit med redogörelse och kostnadsberäkningar för hvad utöfver de af Riksdagen för ifrågavarande statsbana hittills anvisade medel erfordras för färdigbyggande af denna bana. Därvid har järnvägsstyrelsen till en början anfört följande:

Enligt dessa kostnadsberäkningar, vid hvilkas uppgörande beräknats, på grund af nu gällande bestämmelser, ett lokomotivaxeltryck af 18 ton i stället för 14 ton, som legat till grund för de år 1896 verk-

ställda beräkningar, samt en rälsvikt af 34 kilogram per meter och ett ballastdjup af 0,5 meter i stället för respektive 40 kilogram och 0,6 meter såsom i 1896 års förslag upptagits, och hvilka verkställts särskildt för hvar och en af linjerna Uddevalla—Skee, Uddevalla—Bratteröd samt Bratteröd—Ucklum—Ytterby—Olskroken, därvid för den sistnämnda linjen förutsatts, att banan, sedan den korsat Västergötland—Göteborgs järnväg, finge framdragas på viadukt af trä och järn till Olskroken, skulle de totala kostnaderna, inberäknadt kostnaden för rullande materiel efter 7,500 kronor per kilometer eller samma belopp, som i 1896 års förslag förutsatts, uppgå

för linjen Uddevalla—Skee	till kronor	8,984,840: 28
» » Uddevalla—Bratteröd	» »	1,020,617: 40
» » Bratteröd—Ucklum—Ytterby—Ols- kroken	» »	<u>6,930,000: —</u>
	eller tillhopa kronor	16,935,457: 68

Styrelsen hölle dock före, att banan i fråga, hvilken intill dess anslutning mellan densamma och norska järnvägsnätet åstadkommits, skulle få sin hufvudsakligaste betydelse såsom lokalbana, till en början icke för sin trafik kräfde mera rullande materiel än den, som kunde anskaffas för 5,000 kronor per kilometer, och hade under sådan förutsättning de totala kostnaderna för nyss angifna linje beräknats komma att uppgå till respektive 8,764,840 kronor 28 öre, 1,003,117 kronor 40 öre och 6,734,000 kronor eller sammanlagdt 16,501,957 kronor 68 öre.

Då frågan om bangårdsförhållandena i Göteborg ännu icke blifvit ordnad, hade i berörda slutsummor 16,935,457 kronor 68 öre och 16,501,957 kronor 68 öre, icke intagits kostnad för banans inledande till statsbanestationen därstädes.

Därest banan å sträckan mellan Bratteröd och Olskroken framdroges från Skälvisered öfver Castellegården till staden Kungälfvs gräns vid Rofsbo, såsom styrelsen i sin underdåniga skrifvelse den 7 november 1902 under vissa förutsättningar tillstyrkt, medförde detta en ökning utöfver ofvan angifna totalkostnader, 16,935,457 kronor 68 öre resp. 16,501,957 kronor 68 öre, med 144,000 kronor.

För den händelse linjen väster om sjön Stora Hällungen öfver Svenshögen och Bua skulle föredragas framför linjen öster om samma sjö, komme detta att öka kostnaden med 503,000 kronor, enligt hvad i styrelsens underdåniga skrifvelse den 30 augusti 1902 uppgifvits.

Vidare erinrar styrelsen att, därest trafikerandet af bandelen Strömstad—Skee icke komme att verkställas genom statens försorg och Skee

station således blefve ändstation för statsbanan Göteborg—Skee, åtskilliga anläggningar vid sagda station blefve erforderliga, hvilket gjorde, att ett belopp, uppgående till 80,000 kronor måste beräknas utöfver förenämnda totalkostnader, 16,935,457 kronor 68 öre resp. 16,501,957 kronor 68 öre.

Af det nu anförda inhämtades, att ifrågavarande statsbana från Olskroken öfver Uddevalla till Skee skulle, med beräkning af 5,000 kronor per kilometer för anskaffning af rullande materiel, men oafsedt kostnaden för ej mindre banans inledande till Göteborgs statsbanestation än äfven ofvan anmärkta anläggningar vid Skee station, enligt de nu verkställda beräkningarna kosta:

i sträckningen öfver Ytterby och Ucklum.....	kronor	16,501,957: 68
» » » Ytterby, Castellegården och Ucklum	»	16,645,957: 68
» » » Ytterby och Bua	»	17,004,957: 68
» » » Ytterby, Castellegården och Bua	»	17,148,957: 68,

och skulle alltså för banans färdigbyggande erfordras, utöfver de af Riksdagen hittills anvisade medel eller 8,750,000 kronor, för de olika sträckningarna respektive 7,751,957 kronor 68 öre, 7,895,957 kronor 68 öre, 8,254,957 kronor 68 öre och 8,398,957 kronor 68 öre.

Om de nu beräknade kostnaderna (här nedan angifna under rubriken »Enligt 1902 års beräkningar») för linjerna Uddevalla—Skee och Bratteröd—Ucklum—Ytterby—Olskroken, hvilken senare linje enligt de år 1896 verkställda utredningar ställde sig 278,000 kronor dyrare än den samma år kostnadsberäknade linjen från Olskroken öfver Kungälf och Ucklum till Uddevalla, jämfördes med de i 1896 års kostnadsförslag för förstnämnda två linjer upptagna kostnader, dessa senare dock med beräkning af 7,500 kronor pr kilometer för anskaffning af rullande materiel, men efter reducering af rälsvikten från 40 kilogram pr meter till 34 kilogram och af ballastdjupet från 0,6 till 0,5 meter, hvilken reducering iakttagits jämväl vid uppgörandet af ofvan omförmälda kostnadssammandrag, skulle kostnaderna ställa sig sålunda:

	Enligt 1896 års förslag.		Enligt 1902 års beräk- ningar.		Ökning i kostnad år 1902.	
	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.	Kronor.	öre.
För linjen Uddevalla—Skee	6,334,000	—	8,764,840	28	2,430,840	28
och för linjen Bratteröd—Ucklum—Ytterby—Olskroken	6,024,500	—	6,734,000	—	709,500	—

I berörda jämförelsetablå hade linjen Uddevalla—Bratteröd, för hvilken Kungl. Maj:t den 23 maj 1902 fastställt definitiv plan, icke intagits, då densamma erhållit en helt annan sträckning än den i 1896 års kostnadsförslag förutsatta.

I fråga om kostnaderna enligt 1902 års beräkningar för de särskilda arbetena, inklusive rullande materiel efter 5,000 kronor per kilometer å linjerna Uddevalla—Skee och Bratteröd—Ucklum—Ytterby—Olskroken samt desammas förhållande till de i 1896 års förslag upptagna, dessa senare dock reducerade i afseende å skenvikten och ballastens djup, hänvisade styrelsen till följande tablå:

	Linjen Uddevalla—Skee.						Linjen Bratteröd—Ucklum— Ytterby—Olskroken					
	Enligt 1896 års förslag.		Enligt 1902 års beräkningar.		Skillnad år 1902 + ökning — minskning.		Enligt 1896 års förslag.		Enligt 1902 års beräkningar.		Skillnad år 1902. + ökning. — minskning.	
	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.	Kronor.	ö.
Terrassering	2,229,045	25	3,535,580	33	+ 1,306,535	08	1,401,833	75	1,656,005	55	+ 244,171	80
Broar, kulvertar och viadukter	275,700	—	478,917	32	+ 203,217	32	1,379,420	—	1,490,740	—	+ 111,320	—
Aflopstrummor och bäckomgräfningsar	244,055	—	599,154	76	+ 355,099	76	226,190	—	270,870	50	+ 44,680	50
Väggorsningar och väganläggningar	81,990	—	235,450	97	+ 153,460	97	63,400	—	87,850	—	+ 24,450	—
Korsning af järnvägar ...	40,070	—	68,039	98	+ 27,969	98	—	—	—	—	—	—
Stängsel	91,637	—	91,637	—	—	—	81,493	—	87,625	—	+ 6,132	—
Ofverbyggnad	1,052,840	—	1,101,110	68	+ 48,270	68	901,449	34	1,130,226	87	+ 228,777	53
Ballastning	353,842	57	435,403	19	+ 81,560	62	289,954	35	309,328	48	+ 19,374	13
Bangårdar	374,500	—	568,107	94	+ 193,607	94	213,500	—	271,740	—	+ 58,240	—
Banbevakningsbostäder ...	168,500	—	212,419	14	+ 43,919	14	131,000	—	146,000	—	+ 15,000	—
Telegraf och signaler	34,440	—	24,246	62	— 10,193	38	31,320	—	31,600	—	+ 280	—
Arbetets ledning och förvaltning, undersökningar, förrådsomkostnader, arbetares resor och sjukvård m. m. samt oförutsedda utgifter....	742,380	18	989,772	35	+ 247,392	17	709,189	56	859,513	60	+ 150,324	04
Rullande materiel	645,000	—	425,000	—	— 220,000	—	585,750	—	392,500	—	— 193,250	—

Såsom af berörda tablå syntes, hade de nu verkställda kostnadsberäkningarna att för nästan samtliga arbeten uppvisa kostnadsökning, och har styrelsen afgifvit följande redogörelse för orsakerna därtill.

a) *Terrassering.*

Den för detta till större delen utförda arbete å linien Uddevalla—Skee uppkomna kostnadsökningen, 1,306,535 kronor 8 öre, förklarades sålunda.

De afsevärda jordskred, som inträffat i flera skärningar — särskildt i de vid Kärra och Smedseröd befintliga samt vid Saltkällan, där jordskredet omfattat ej mindre än omkring 40,000 kubikmeter — hade nödvändiggjort mycket stora extra jordflyttningar och dyrbara anordningar för att för framtiden förekomma dylika ras, hvartill komme, att vid km. 17 samt vid Lilla Foss och Blåskog reveteringsmurar måst med stora kostnader uppföras från berggrund för att med full säkerhet förebygga glidning utefter starkt sluttande berg af det däröfver liggande jordlagret, på hvilket banvallen skulle bildas genom bank; hvilket allt föranledt en ökning af kostnaderna med omkring 810,000 kronor.

Med anledning af den under fortgången af arbetena norr om Uddevalla vunna erfarenhet om den ringa bärigheten hos viss mark i Bohuslän hade det befunnits nödigt att vid Alnässjön samt mellan km. 76 och km. 82, från Uddevalla räknadt, vid den permanenta utstakningen framdraga linjen uti en annan sträckning öfver en visserligen mera kuperad, men i afseende å bärighet vida fördelaktigare terräng än den af styrelsen år 1896 anlitate undersökningsförrättaren förutsatt, för att undvika de oberäknliga kostnader, som å nämnda bandelar helt säkert inträffande sjunkningar i annat fall skulle hafva medfört, och hade detta åstadkommit en kostnadsökning af omkring 96,000 kronor.

Det förhållande, att dels större banksjunkningar inträffat än nämnde undersökningsförrättare ansett sig böra förutsätta, dels medellängden å transportvägarna för jordflyttningarna blifvit större än han beräknat, hade medfört en kostnadsökning af omkring i förra hänseendet 125,000 kronor och i det senare 200,000 kronor.

Till följd af flertalet skärningars ytterligt lösa beskaffenhet hade till behöfliga vandringar för jordomflyttningar åtgått vida större mängd plank än under normala förhållanden, hvilken omständighet, jämte det att efter år 1896 inträffat rätt afsevärd stegring i trävarupriset, orsakat en kostnadsökning af omkring 75,000 kronor.

För anledningarna till banans framdragande dels förbi Kasen, Sörvik, Kärra, Grytingen, Smedseröd, Saltkällan, Brålanda, Bräcke, Kragenäs, Nedanberg och Wik, å hvilka ställen under arbetenas fortgång afsevärda sjunkningar och jordskred inträffat, dels öfver Solbacken, Dingle, och Korndalen, där nya banlägen måst uppsökas, sedan terrasseringsarbetena en tid fortgått, hade förutvarande arbetschefen vid banan i fråga B. H. Santesson, hvilken alltsedan banbyggnadens påbörjande till detta års höst handhaft ledningen af järnvägsarbetet, lämnat närmare redogörelse i en till styrelsen aflåten, i afskrift mig tillställd skrifvelse, till hvilken styrelsen hänvisade.

Beträffande kostnadsökningen för terrasseringsarbetena å den ännu icke påbörjade linien Bratteröd—Ucklum—Ytterby—Olskroken, uppgående till 244,171 kronor 80 öre, hade denna föranledts däraf, dels att försiktigheten ansetts bjuda att, då någon nedgång i de efter upprättandet af 1896 års förslag inträffade höga arbets- och materialpris icke torde vara att under de närmaste åren förvänta, högre à-pris än i berörda förslag förutsatts begagnades, hvartill komme att på grund af vunnen erfarenhet större åtgång af vandringsplank än man förut tänkt sig måst beräknas, dels att i anledning af markens säregna beskaffenhet det befunnits nödigt upptaga större kostnad för markförstärkning — bestående uti ej allenast anordnande af rustbäddar under bank eller i skärning utan äfven utläggning af s. k. tryckbankar på sidan om banvallen för erhållande af nödig motvikt mot det tryck, som banvallen utfödade på underlaget — än den år 1896 anlidade undersökningsförrättaren antagit.

b) *Broar, kulvertar och viadukter.*

Kostnadsökningen för dessa arbeten, uppgående för linjen Uddevalla—Skee till 203,217 kronor 32 öre och för linjen Bratteröd—Olskroken till 111,320 kronor, vore att söka hufvudsakligen i följande omständigheter.

Den för bron vid Kasen år 1896 beräknade kostnaden hade öfverskridits med 3,572 kronor 37 öre i följd af oförutsedda svårigheter vid grundläggningen, särskildt vid pålningsarbetet.

Enligt 1896 års förslag hade banan varit afsedd att vid Saltkällan framdragas å bank, men då det under arbetenas fortgång ådagalagts att, till följd af markens ytterligt stora benägenhet för glidning, det icke vore rådligt och ej heller för framtida beståndet betryggande att å en sträcka af 48 meter vid nämnda ställe bilda banan medelst utfyll-

ning af bank, hade i stället upptagits ett belopp af 140,100 kronor för uppförande af en viadukt.

Den för bron öfver Örekilsälven år 1896 upptagna kostnaden beräknades blifva öfverskriden med 17,546 kronor 35 öre, hvilken ökning uteslutande föranleddes af det högre lokomotivaxeltrycket.

De under arbetenas fortgång verkställda observationerna rörande vattenförhållandena äfvensom det oerhördt starka vattenflöde, hvilket inträffat den 1 september 1902 och till hvilket motstycke icke i mannaminne förekommit, hade påvisat behöfligheten af dels anordnande af bro vid Mjölkeröd, hvilket arbete icke ingått i 1896 års förslag, dels utbyte af den i sagda förslag upptagna kulverten vid Orrekläpp mot bro, dels större sektionsarea för bron vid Vettelanda hvilket allt vållat en kostnadsökning af 15,983 kronor 51 öre.

För bron vid Kragenäs hade beräknats uppkomma en kostnadsökning af 10,008 kronor 44 öre, beroende dels därpå, att genom grundens mycket lösa beskaffenhet dyrbarare markförstärkning och stenarbeten måst utföras, dels på det högre lokomotivaxeltrycket.

Hvad beträffade den ökade kostnaden — 111,320 kronor — för broar å linjen Bratteröd—Ucklum—Ytterby—Olskroken, hade denna föranledts dels genom tillkomsten af en bro vid Grohed, hvars nödvändighet påvisats efter vunnen erfarenhet om vattenafloppsforhållandena särskildt efter den stora nederbörden den 1 september 1902, och för hvilken kostnaden beräknats utgöra 13,160 kronor, dels af de högre arbets- och materialpris, som nu ansetts böra förutsättas i förhållande till de i 1896 års förslag upptagna, och dels af det större lokomotivaxeltrycket, hvilket fordrade såväl tyngre öfverbyggnad som ock afsevärdt dyrare grundläggning till följd af den naturliga markens på de flesta ställen mycket lösa beskaffenhet.

Därtill komme att, enär af anledning, för hvilken närmare redogjorts i styrelsens underdåniga skrifvelse den 30 augusti 1902, det icke ansetts rådligt att åt bankar, anslutande till viadukter, gifva större höjd än 3 meter — omförmålde undersökningsförrättare hade nämligen förutsatt 3,5 meter — detta medfört nödvändigheten att beräkna större längd och afsevärdt större kostnad för viadukterna.

c) *Afloopstrummor och bäckomgräfningsar.*

Under det att ofta nämnde undersökningsförrättare antagit, att å linjen Uddevalla—Skee skulle erfordras 133 stycken afloopstrummor

med en öppning i genomsnitt af 1,45 kvadratmeter, hade under arbetenas fortgång, särskildt efter ofvan anmärkta den 1 september 1902 inträffade stora vattenflöde, påvisats nödvändigheten af ökning i trummornas såväl antal som dimensioner, och af denna anledning afsåge ock de nu gjorda beräkningarna anordnandet å nämnda linje af icke mindre än 161 stycken afloppstrummor med en öppning i genomsnitt af 1,66 kvadratmeter, medförande en kostnadsökning af omkring 195,000 kronor.

Då under fortgången af banbyggnaden å nyss omnämnda linje grundens beskaffenhet visat sig vara afsevärdt sämre än förenämnde undersökningsförrättare förutsatt, hade detta nödvändiggjort anbringande af ej mindre rustbäddar under ett antal af 88 stycken afloppstrummor än äfven betombädd under två sådana trummor, däraf den ena, belägen vid Könnestorp, af exceptionellt stora dimensioner 4 (1,2 × 2,4 × 50); och hade behovet af betombädden för sistsagda trumma ådagalagts först efter mycket omfattande markundersökningar. Senast angifna förhållanden hade föranlett en kostnadsökning af omkring 49,000 kronor.

Vidkommande stenarbetena för trummorna hade dessa särskildt å sträckan Uddevalla—Dingle blifvit dyrare än hvad 1896 års undersökningsförrättare beräknat, beroende därpå, att, då på sagda sträcka tillgång till lämplig sten icke funnits i banans närhet, sten måst i de flesta fall transporteras lång väg, hvartill komme, att i följd af grundens osäkerhet, stenens dåliga beskaffenhet, flertalet trummors ovanligt stora dimensioner, vattenflödenas häftighet och bristen på lämplig jord för trummornas öfverfyllning, det befunnits nödigt att till förhindrande af ojämn sättning och utskärningar i anslutande bankar å åtskilliga ställen lägga grunden och sidomurarna samt i synnerhet dubbeltrummornas mellanrum i bruk i stället för i kallmur. Därigenom hade vållats en betydlig ökning af de utaf omnämde undersökningsförrättare beräknade kostnader.

I följd af jordmånens lösa beskaffenhet hade doseringarna i de reglerade vattendragen äfvensom i in- och utloppsdikena vid trummorna måst förstärkas med torfvallar och reveteringsmurar till större omfattning än 1896 års undersökningsförrättare förutsatt, och uppginge den ökade kostnaden därför till omkring 5,000 kronor.

Hvad beträffade den för linjen Bratteröd—Olskroken i nu ifrågasvarande afseende uppkommande kostnadsökningen, utgörande, enligt hvad ofvan intagna tablå utvisade, 44,680 kronor 50 öre, berodde denna därpå, att styrelsen ansett nödvändigt att beräkna högre arbets- och materialpris än i 1896 års förslag upptagits samt att på grund af markens ringa bärighet förutsätta konstgjord grundläggning för flertalet trummor.

d) *Vägborsningar och vägomläggningar.*

Såsom af nyssberörda tablå inhämtades, hade de under denna hufvudrubrik i 1896 års förslag intagna arbeten beräknats komma att, hvad linjen Uddevalla—Skee beträffade, öfverskridas med 153,460 kronor 97 öre, och märktes bland anledningarna därtill följande.

På yrkande af ägaren till hemmanet Kasen att erhålla förbindelse mellan lastplatsen Kasennabben och de på andra sidan om banan belägna egendomar hade tillkommit en vägport vid sektion 1+705, hvarför kostnaden utgjorde 25,140 kronor 94 öre.

Vägbroarna vid Svinbacka och Svarteborg, hvilka i 1896 års förslag beräknats kosta hvardera 4,500 kronor, visade sig icke kunna utföras för mindre belopp än 6,500 kronor för hvardera, enär grundläggningen och murarna måste göras solidare i följd af grundens dåliga beskaffenhet, hvarjämte öfverbyggnaden blefve dyrare på grund af gällande högre materialpris.

Vägtrummorna hade beräknats betinga högre kostnad af samma anledningar, som redan angifvits beträffande afloppstrummorna för själfva järnvägsbanken. I fråga om de omlagda vägarnas körbanor hade, då jordmånen nästan öfverallt bestode af lera, grusning måst verkställas omedelbart, således innan möjlighet funnits att framskaffa grus med tåg från ballastgroparna. Som tillgång på dugligt väggrus i allmänhet saknades i närheten af de omlagda vägarna, hade dylikt grus måst framköras med hästar från stundom ganska aflägsna grustag, och då vägbankarna oftast bestode af lera, uti hvilket väggruset nedpressats, hade underhållet af de omlagda vägarna under byggnadstiden blifvit mycket kostsamt. Flerstädes hade bäddning af ris, slanor eller stenskärf måst anbringas under gruset för att få vägbanan tillräckligt fast och bärig. I följd af jordmånens lösa beskaffenhet hade ras uti vägbankarna inträffat på flera ställen, hvilket medfört dryga reparationskostnader.

Vidkommande den för linjen Bratteröd—Olskroken i förevarande hänseende upptagna kostnadsökningen, 24,450 kronor, berodde denna på nödvändigheten, efter vunnen erfarenhet om de höga kostnader väganläggningar i Bohuslän kräfde, att förutsätta högre anläggningskostnad för längdmeter än 1896 års undersökningsförrättare beräknat.

e) *Korsningar af järnvägar.*

Hvad först beträffade kostnaden för statsbanans korsning med Uddevalla—Lelångens järnväg, hade densamma med 9,872 kronor 20

öre öfverstigit den i 1896 års förslag upptagna, och föranleddes denna kostnadsökning af dels de fordringar på dyrbarare anordningar, hvilka utöfver de af 1896 års undersökningsförrättare förutsatta det enskilda järnvägsbolaget uppställt för medgifvandet att verkställa den provisoriska omläggningen af bolagets järnväg, hvilken omläggning enligt bolagets förmenande vore nödvändig för utförande af vägporten i enskilda järnvägen för statsbanans framdragande, dels efter 1896 utfärdade nya bestämmelser rörande bärigheten hos enskilda järnvägars järnvägsbroar.

Vidkommande korsningen mellan statsbanan och Munkedal—Skee järnväg hade det för undvikande till följd af markens ringa bärighet af den höga bank vid Åtorp, som ingått i 1896 års förslag, enligt hvilket statsbanan skulle föras *öfver* ifrågavarande enskilda järnväg, befunnits nödvändigt att i stället framdraga statsbanan *under* den enskilda järnvägen, hvarigenom visserligen å ena sidan kostnaderna för anordningar för själfva korsningen öfverskridit de år 1896 beräknade med 18,097 kronor 78 öre — beroende denna ökning hufvudsakligen på de svårigheter, med hvilka grundläggningen till följd af markens beskaffenhet varit förbundna, samt på brist på lämplig byggnadssten — men å andra sidan undvikits de oberäkneliga kostnader, hvilka skulle föranledts af de markrubbingar, som den höga banken af nyss nämnda anledning alldeles säkert kommit att vålla.

f) *Stängsel.*

Enligt ofvan intagna tablå förefunnes därför en kostnadsökning af 6,132 kronor, hvilken ansetts böra förutsättas på grund af de stegrade materialpris, som inträffat efter år 1896.

g) *Öfverbyggnad.*

Kostnadsökningen under denna hufvudrubrik uppginge för linjen Uddevalla—Skee till 48,270 kronor 68 öre och för linjen Bratteröd—Olskroken till 228,777 kronor 53 öre och föranleddes däraf, att sliprarna betingade högre pris — 2 kronor per stycke — än i 1896 års förslag upptagits, 1 krona 35 öre per stycke, samt att, hvad beträffade sistnämnda linje, för hvilken räler komme att anskaffas först under de närmaste åren, högre kostnad för rälerna ansetts böra beräknas.

h) *Ballastning.*

Såsom förenämnda tablå utvisade, utgjorde kostnadsökningen för ifrågavarande två linjer respektive 81,560 kronor 62 öre och 19,374 kronor 13 öre, och förorsakades denna af högre pris dels å för arbetstågen behöfliga stenkol och dels för själfva arbetets utförande.

i) *Bangårdar.*

Den under denna hufvudrubrik upptagna kostnadsökningen, uppgående för linjen Uddevalla—Skee till 193,607 kronor 94 öre — däraf 91,000 kronor för vattenstationer — och för linjen Bratteröd—Olskroken till 58,240 kronor, föranleddes hufvudsakligast genom stegrade arbets- och materialpris men till någon del däraf att, då markens bärlighet befunnits vara mindre än 1896 års undersökningsförrättare syntes hafva förutsatt, grunden för en del byggnader måste förstärkas dels medelst pålning, dels genom betonbäddar.

Förenämnda kostnadsökning för vattenstationer hade i viss mån orsakats af de stegrade arbets- och materialprisen, men den förnämsta anledningen vore dock den, att under byggnadstiden anställda observationer för utrönande af vattentillgången vid Uddevalla och Munkedal ådagalagt, att den vattentillgång, hvilken enligt Kungl. Maj:ts nådiga föreskrift skulle finnas vid vattenstationer för att motsvara de militära krafven, icke kunde vid nämnda två platser erhållas utan afsevärda kostnader. Därest vattentillgången finge inskränkas till järnvägstrafikens vanliga behof, skulle berörda kostnad kunna betydligt nedbringas.

k) *Banbevakningsbostäder.*

Kostnadsräkningen under denna hufvudrubrik, utgörande för ifrågavarande två linjer 58,919 kronor 14 öre, vore att söka uteslutande i stegrade arbets- och materialpris.

l) *Arbetets ledning och förvaltning, undersökningar m. m.*

Den i fråga därom upptagna kostnadsökningen — 397,716 kronor 21 öre — vore beroende på den ökning, som ägt rum under ofvan omförmälda hufvudrubriker, hvarjämte nu måst intagas en del redan bestridda kostnader för undersökningar å linjen Skafteröd—Göteborg.

m) *Telegraf och signaler.*

Enligt hvad den intagna tablån utvisade, skulle arbetena under denna hufvudrubrik kunna utföras för ett belopp underskridande 1896 års kostnadsförslag med 9,913 kronor 38 öre.

n) *Rullande materiel.*

Orsaken till den kostnadsminskning, som under denna hufvudrubrik förefunnes i ofvan intagna tablå, vore, såsom förut angifvits, att, under det i 1896 års förslag, som afsett en bana af kontinental betydelse, kostnaden för rullande materiel upptagits till 7,500 kronor per kilometer, styrelsen, då ifrågavarande bana tillsvidare endast komme att få lokal betydelse, vid de nu verkställda kostnadsberäkningarnas uppgörande upptagit kostnaden för rullande materiel till endast 5,000 kronor per kilometer.

Genom den sålunda lämnade redogörelsen för den uppkomna kostnadsökningen har järnvägsstyrelsen ansett otvetydigt framgå, att den beräknade kostnadsökningen förorsakats i viss mån af de stegrade arbets- och materialprisen äfvensom det numera beräknade högre lokomotiv-axeltrycket, men hufvudsakligast på grund af de ytterst säregna markförhållandena i Bohuslän, om hvilka kännedom kunnat vinnas först efter en tids arbete å banan.

Hvad de ifrågasatta olika linjerna å bansträckan Uddevalla—Göteborg angår och först banans framdragande förbi sjön Stora Hällungen, kan visserligen icke förnekas, att den västra sträckningen, särskildt sådan densamma utstakats öfver Svenshögen och Bua, synes äga företräde framför den östra därigenom, att den, såsom gående genom en tätare bebyggd samt i afseende å jordbruk och industri lyckligare lottad trakt, skulle i kommunikationshänseende tillgodose ett väsentligen större intresse än den östra, äfvensom därutinnan att till följd häraf den västra linjens trafikområde skulle för järnvägsföretaget vara ekonomiskt förmånligare. Den västra linjen öfver Svenshögen och Bua skulle emellertid blifva 764 meter längre och, efter de af järnvägsstyrelsen senast gjorda beräkningarna, 503,000 kronor dyrare än den östra linjen. Vid 1898 års riksdag lämnades valet mellan den västra och den östra linjen öppet, till dess sig visat, om tillräckligt intresse hos menigheter eller öfrige vederbörande funnes för beredande af möjligheter för järnvägens

Departements-
chefens
yttrande.

dragande väster om Stora Hällungen utan ökning af statens kostnader. Enligt Riksdagens mening finge nämligen hänsyn till särskilda orters intresse icke förhindra, att banan, med iakttagande af de anordningar, som den snabbare trafiken på en internationell bana betingade, anlades med minsta möjliga kostnader för staten. Såsom af den af mig här förut lämnade redogörelsen framgår, har dock ingen af de kommuner, som kunde vara intresserade af statsbanans framdragande väster om sjön Stora Hällungen öfver Stenungsund och Bua till Svenshögen, varit villig att för detta ändamål göra några uppoffringar utöfver dem, som åligga dem på grund af landstingets beslut att kostnadsfritt upplåta den för banans byggande nödiga mark. Vid sådant förhållande anser jag mig icke kunna underlåta att förorda den östra linjens föredragande.

Beträffande frågan, om Kungälfslinjen eller Ytterbylinjen bör föredragas, torde, efter järnvägsstyrelsens senaste beräkningar, tvekan icke kunna råda därom, att all tanke på Kungälfslinjen bör uppgifvas, då densamma skulle betinga en anläggningskostnad, som med 647,000 kronor öfverstiger Ytterbylinjens. Det senast framkomna alternativet, enligt hvilket sistnämnda linjes sträckning mellan Skälvisered och Skårby skulle få den förändrade riktning, att banan framdroges öfver Castellgården till staden Kungälf's gräns vid Rolfsbo med station å stadens område, skulle medföra en ökning af 144,000 kronor i den för Ytterbylinjen beräknade kostnad och förlänga järnvägslinjen med 2,573 meter. Äfven med hänsyn till den minskning i anläggningskostnaden, som det af staden Kungälf utfästa bidraget af 30,000 kronor medför, anser jag likväl, 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 Kungälf'sintresset utgör önskemålet, icke skulle komma att ligga närmare än omkring 1,300 meter från stadens planlagda område.

Det synes mig därför, som om äfven för denna del af ifrågavarande bana, den billigaste och kortaste sträckningen eller Ytterbylinjen bör väljas.

I fråga om det belopp, som för år 1904 bör äskas, åberopar jag hvad järnvägsstyrelsen därutinnan yttrat.»

I den skrifvelse, hvaruti Riksdagen år 1898 för Kungl. Maj:t anmälde sitt beslut om anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee, framhöll Riksdagen, att det vore såsom länk i en blifvande mellanriksbana, som den beslutade längdbanan genom Bohuslän hade betydelse för staten. Enligt Riksdagens mening måste ock vid bestämmande af banans sträckning denna dess internationella natur anses vara af större vikt än de möjliga hänsyn till särskilda orters intressen, som kunde göra anspråk på beaktande. Dylika hänsyn finge därför icke försvåra de anordningar, som den snabbare trafiken på en internationell bana betingade, och ej heller förhindra, att banan med iakttagande af berörda anordningar anlades med minsta möjliga kostnader för staten.

Hvad banans sträckning således beträffade, hade 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 enligt då föreliggande beräkningar skulle föranleda utöfver kostnaden för Ucklumslinjen. 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 — på sätt af Kungl. Maj:t föreslagits beträffande valet mellan Ytterby- och Kungälfslinjerna vid Göteborg — tills vidare lämnades öppet, till dess sig visat, om tillräckligt intresse hos menigheter eller öfriga vederbörande finnes för beredande af möjligheter för järnvägens dragande väster om Hällungen utan ökning af statens kostnader.

Af det vid nu förevarande proposition fogade statsrådsprotokollet inhämtas, att genom de nya undersökningar och beräkningar, som järnvägsstyrelsen låtit verkställa, blifvit utredt, att, om banan framdroges väster om Stora Hällungen i den linje, hvilken såväl med hänsyn till kostnaden som ock för anläggning af erforderligt antal välbelägna stationer befunnits fördelaktigast, nämligen linjen öfver Svenshögen, Bua och Stenungsund, banan skulle blifva 764 meter längre och komma att kosta 503,000 kronor mer, än om den östra linjen öfver Ucklum komme till utförande. Härjämte har blifvit upplyst, att hvarken länets landsting eller kommuner i länet eller andra, som kunde hafva något intresse af frågans lösning, vore villiga att lämna något bidrag till nedbringande af kostnaderna för en västlig sträckning af banan vid Stora Hällungen. Vid sådant förhållande har departementschefen ansett sig icke kunna underlåta att förorda den östra linjens föredragande, och har Kungl.

Maj:ts till Riksdagen nu aflåtna proposition ock affattats i enlighet härmed.

Förslaget om den bohuslänska längdbanans framdragande vester om Stora Hällungen har emellertid genom de nu väckta motionerna åter upptagits. Vid frågans behandling år 1898 har Riksdagen, såsom af dess ofvan anförda skrifvelse framgår, ingalunda ställt sig afvisande beträffande detta förslag, utan fastmera uttalat, att den västra linjen otvifvelaktigt hade vissa fördelar framför den östra; och då valet mellan de båda linjerna tills vidare lämnades öppet, var det i syfte att om möjligt från vederbörande i orten erhålla bidrag till betäckande af de högre kostnader, som den västra linjens anläggning komme att medföra. Såsom nämnts, har det emellertid visat sig omöjligt att från kommuner i orten, utöfver de uppoffringar, som åligga dem på grund af landstingets beslut att kostnadsfritt upplåta den för statsbanans byggande nödiga mark, erhålla något bidrag för berörda ändamål. Ehuru väl vid sådant förhållande sträckningen väster om Stora Hällungen icke kan komma till stånd utan ökade utgifter för staten, anser utskottet dock de fördelar, som denna sträckning af banan skulle medföra, vara så betydande, att förslaget om dess utförande icke bör uppgifvas.

Med hänsyn till de fordringar, som böra ställas på den bohuslänska längdbanan i och för dess uppgift att utgöra länk i en blifvande mellanriksbana — en uppgift, som utskottet anser fortfarande böra bestämmt fasthållas — torde såväl den östra linjen öfver Ucklum som ock den vestra linien med dess af jernvägsstyrelsen förordade sträckning öfver Svenshögen, Bua och Stenungsund få anses vara fullt tillfredsställande. Den västra linjen är visserligen något längre än den östra, men skillnaden är endast 764 meter — en sträcka, som med snälltåg tillryggalägges på 1 à 2 minuter — och å andra sidan ställer sig den västra linjen något gynnsammare med afseende å lutnings- och krökingsförhållanden.

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 vestra linien afgjordt tillmätas vida större betydelse än den östra. 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 industrien äro inom det förra af afsevärdt större betydelse. Jämväl för fiskerinäringen skulle den vestra 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 fiskerivarornas försändning till afsättningsplatser inom landet. Den östra linjen skulle däremot för denna viktiga näring nästan alldeles sakna betydelse.

I betraktande af ofvan angifna förhållanden synes det utskottet icke kunna bestridas, att den västra linjen skulle komma att tillgodose väsentligt större intressen och blifva till långt mera nytta för länet än den östra samt i sammanhang härmed tillföra järnvägen i dess helhet en betydligt ökad trafik, som torde fullt uppväga den högre kostnad, som anläggningen af ifrågavarande linje beräknats medföra. På grund häraf och då såväl landstinget som Kungl. Maj:ts befallningshafvande och järnvägsstyrelsen, hvilka samtliga torde hafva den sakkännedom, som för frågans bedömande erfordras, uttalat sig till förmån för den västra linjen, tvekar utskottet icke att tillstyrka, det Riksdagen måtte fatta beslut om banans framdragande i denna linje.

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 ega företräde och komma till utförande.

Beträffande det belopp, som för nästa år bör anvisas till fortsättning af banan, synes den förändrade sträckning af densamma, som af utskottet förordats, icke böra inverka på bestämmandet af detta belopp; och får utskottet, som ej har något att erinra mot hvad Kungl. Maj:t i detta hänseende föreslagit, alltså hemställa,

att Riksdagen, i anledning af Kungl. Maj:ts föresvarande proposition samt friherre Klingspors och herr Ödmans i ämnet väckta motioner, må, 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.

Beträffande sättet för anskaffande af berörda belopp kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

Stockholm den 26 mars 1903.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.

Reservation:

af herrar *P. Pehrson, C. Persson, O. Emthén, O. Andersson* och *C. G. Johansson*, hvilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hafva följande lydelse:

»I den skrifvelse, hvaruti — — (se utskottets yttrande här ofvan) — — proposition ock affattats i enlighet härmed.

Förslaget om den bohuslänska längdbanans framdragande väster om Stora Hällungen har emellertid genom ofvan omförmälda motioner åter upptagits. Samma skäl, som till stöd för detta förslag anfördes, då frågan år 1898 genom den kungl. propositionen var föremål för Riksdagens pröfning, åberopas äfven nu. Hufvudsakligen har framhållits, att den västra linjen skulle, i jämförelse med den östra, tillgodose större ortsintressen samt därigenom äfven erhålla ett för järnvägen mera gifvande trafikområde. Om ock dessa påståenden i någon mån stödja sig på verkliga förhållanden, äro de dock enligt utskottets mening betydligt öfverdrifna och gifva ingalunda ett rättvist erkännande åt de fördelar, som den östra linjen skulle bereda ett vidsträckt och hittills på kommunikationer vanlottadt område med goda utvecklingsmöjligheter. 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.

Den ene af motionärerna har uttryckligen förklarat, att den egenkap af internationell samfärdsled, som Riksdagen velat tillägga ifrågasvarande bana, numera försvunnit eller åtminstone »skjutits undan till en oviss framtid», samt att det under sådana förhållanden syntes naturligt, att de lokala intressena finge göra sig gällande med mera styrka. Denna uppfattning kan utskottet icke godkänna. Om än den bohuslänska längdbanan ännu ej kunnat erhålla anslutning till det norska järnvägsnätet, betvivlar utskottet dock icke, att öfverenskommelse härom skall inom en ej aflägsen framtid komma till stånd; och med hänsyn förnämligast till den uppgift, banan sålunda framdeles har att fylla såsom länk i en mellanriksbana, bör ock, såsom Riksdagen framhållit, dess sträckning nu bestämmas. Banans öfverbyggnad, dess lutnings- och krökningsförhållanden äro jämväl beräknade för detta ändamål; och i betraktande af den stora anläggningskostnad, banan i följd häraf betingar i jämförelse med en lokalbana, måste det anses mindre befogadt

att för tillgodoseende af lokala intressen ytterligare öka utgifterna för denna statsbanebyggnad. Enligt de nya beräkningarna komma utgifterna i alla händelser att med omkring 3,500,000 kronor öfverstiga den förut beräknade kostnadssumman.

Då, såsom ofvan nämnts, ett antagande af den utaf motionärerna föreslagna sträckningen väster om Stora Hällungen skulle ej blott föranleda en förlängning af järnvägen, utan äfven väsentligt öka anläggningskostnaden för densamma, kan utskottet, som i enlighet med det anförda anser den mening, Riksdagen år 1898 uttalat i frågan, fortfarande böra vidhållas, icke tillstyrka bifall till de väckta motionerna.

I fråga om valet mellan Ytterbylinien och de mera östliga sträckningar af banan, som alternativt föreslagits dels öfver Kungälf och dels öfver Castellegården, anser utskottet lika med departementschefen, att sträckningen öfver Ytterby såsom på en gång den kortaste och den billigaste gifvet bör äga företräde och komma till utförande.

Beträffande det belopp, Kungl. Maj:t nu äskat för banans fortsättning, har utskottet ej något att erinra; och får utskottet därför hemställa,

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med afslag å friherre Klingspors och herr Ödmans i ämnet väckta motioner, må, till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee öfver Ytterby och Ucklum, 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.

Beträffande sättet för anskaffande af berörda belopp kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.»

Herrar *D. Persson* och *J. A. Sjö* hafva begärt få antecknad, att de icke öfvervarit förestående ärendes behandling i utskottet.
