

Nr 66.

Ankom till riksdagens kansli den 31 juli 1914 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder till åstadkommande av direkt genomgångstrafik över Svinesund mellan svenska och norska järnvägar.

(4:e avd.)

I en inom andra kammaren väckt, till statsutskottet remitterad motion, nr 71, har av herr E. Hage m. fl. hemställts, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes vidtaga de åtgärder, som kunna anses lämpliga för befrämjande av åstadkommandet av en direkt genomgångstrafik per järnväg mellan svenska och norska järnvägarna över Svinesund.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sitt förslag, hänvisas till en vid innevarande års förra riksdag i samma ämne inom andra kammaren väckt motion nr 139.

Utskottet, som begärt Konungens befallning till järnvägsstyrelsen att avgiva yttrande över ifrågakvarande motion, har med föranledande härav mottagit såsom bilaga vid detta utlåtande fogat yttrande. Under åberopande av vad järnvägsstyrelsen däri anfört, får utskottet hemställa,

att förevarande motion icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 31 juli 1914.

På statsutskottets vägnar:

F. CL:SON WACHTMEISTER.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från Första kammaren: herrar greve *F. Cl:son Wachtmeister*, *S. H. Kvarnzelius*, *O. Jonsson*, *H. F. Lamm*, greve *Ph. O. L. Klingspor*, *A. N. Hahn*, *A. C. Lindblad*, *C. G. Ekman*, *G. M. H. Ekelund*, greve *N. F. Posse*, *J. S. Almer* och *A. R. Rooth*.

från andra kammaren: herrar *A. Ekman*, *J. Ström*, *G. Odqvist*, *J. B. Eriksson* i Grängesberg, *J. Olofsson* i Digernäs, *A. P. Gustafsson* i Örebro, *A. Andersson* i Råstock, *G. A. Molin* i Södertälje, *H. Lemke*, *J. Andersson* i Stårte, *J. Erlansson* och *K. O. Strid*.

Bilaga.

Järnvägsstyrelsens utlåtande angående en inom riksdagen väckt motion om vidtagande av åtgärder till åstadkommande av direkt genomgångstrafik över Svinesund mellan svenska och norska järnvägar.

Till Konungen.

Enligt skrivelse från statsrådet och chefen för civildepartementet den 17 juni 1914 har Eders Kungl. Maj:t genom beslut sagda dag anbefallt järnvägsstyrelsen att avgiva av riksdagens statsutskott begärt yttrande öven en inom andra kammaren väckt motion nr 71 om skrivelse till Eders Kungl. Maj:t angående åtgärder till åstadkommande av direkt genomgångstrafik över Svinesund mellan svenska och norska järnvägar.

Till åtlydnad härav får järnvägsstyrelsen i underdånighet anföra följande.

Till en början tillåter styrelsen sig erinra om vad som beträffande statsbanan genom Bohuslän och dess anslutning till det norska järnvägsnätet förekommit vid 1897 och 1898 års riksdagar.

I nådig proposition nr 46 till 1897 års riksdag föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att besluta anläggning av statsbana från Göteborg över Kungälv, Uecklum och Uddevalla till Svinesund. I propositionen redogöres för ett av järnvägsstyrelsen rörande järnvägsanläggningen ifråga avgivet utlåtande av den 31 december 1896.

Enligt denna redogörelse hade järnvägsstyrelsen (se sid. 44 och 45) vad anginge den ifrågasatta järnvägens anslutning till norska järnvägsnätet meddelat, att uti ett genom landstingets försorg upprättat förslag linjen över Svinesund avsetts att anknytas till norska sydbanan i närheten av gården Vik, och hade järnvägsstyrelsen ansett allenast en mindre ändring i detta förslag erforderlig.

Sedan järnvägsstyrelsen i anledning av därom i nådigt brev av den 19 juni 1896 meddelad föreskrift hos styrelsen för Norges statsbanor begärt upplysning rörande den bohuslänska statsbanans anknytning till järnvägsnätet inom Norge, hade norska departementet för de offentliga arbetena meddelat, att genom norska myndigheter uppgjorts förslag till en annan linje, som skulle vid Bergs

station ansluta sig till den norska sydbanan; varjämte departementet, som förklarar sig på järnvägsstyrelsens framställning icke kunna lämna bestämt svar, hemställt, huruvida det från svensk sida kunde befinnas skäligt att underkasta linjen genom Bullaredalen med anslutning till Fredrikshald—Sunnanå järnväg vid Praestebakke station närmare undersökning.

Beträffande det alternativa förslaget till anslutning med norska sydbanan vid Bergs station, hade järnvägsstyrelsen funnit detta förtjänt att tagas under omprövning, men förklarar sig för det dåvarande icke vara i tillfälle att närmare ingå i prövning, vilkendera av de ifrågasatta linjerna vore att föredraga, utan allenast uttalat, att det vore visst, att lämplig anknypningspunkt med norska järnvägsnätet kunde utan svårighet beredas.

I fråga åter om järnvägens framdragande genom Bullaredalen och förening med Fredrikshald—Sunnanå järnväg vid Praestebakke station, hade en sådan linje redan genom landstingets försorg undersökts, men kunde anses uppgiven, sedan landstingets samtliga järnvägskommittéer förordat linjen över Svinesund. Enligt styrelsens åsikt ägde ock linjen genom Vette, Tanums och Qville härad väsentliga företräden framför linjen genom Bullaredalen, enär den dels berörde fruktbarare och folkrikare trakter än den sistnämnda, dels ock kunde genom kort bibana till Krossekärr sättas i förbindelse med en isfri hamn, vilket sistnämnda vore av stor betydelse särskilt för fiskerinäringens utveckling. Därtill komme, att den linje, som vore ämnad att förena banan genom Bullaredalen med norska järnvägsnätet vid Praestebakke, skulle erhålla högst ofördelaktiga lutnings- och krökningsförhållanden, i det att stigningen skulle på en sträcka av 4 kilometer bliva 1:53, och på ett ställe kurvor med allenast 220 meters radie skulle komma till användning. Det vore uppenbart, att sådana anordningar komme att bliva för den genomgående trafiken högst ofördelaktiga. Vid sådana förhållanden hade styrelsen hemställt, att det norska departementets omförmälda hemställan icke måtte till någon åtgärd föranleda.

För egen del anförde föredragande departementschefen, såsom av nämnda nädiga proposition (sid. 49 och 50) framgår, följande:

»De skäl, som betingade beslutet om västkustbanans övertagande av Staten, synas mig med följdriktighet fordra, att Staten jämväl åstadkommer den sista länken i den förbindelseled, som erfordras för förmedlandet av transitotrafiken mellan Norge och utlandet och genom vilken Staten sättes i stånd att, oberoende av enskilda järnvägsbolag, med främmande länders järnvägsförvaltningar förbereda och avsluta avtal angående samtrafik, postförbindelser med mera, som rör den internationella samfärdseln. Då härtill kommer att, på sätt som framgår av vad jag förut anfört, orten är i synnerligt behov av ifrågavarande järnvägsförbindelse för utveckling av dess näringar, särskilt jordbruket och havsfisket, samt att allt talar för att banan i finansiellt hänseende skall lämna ett lyckligt resultat, har jag anledning föreslå Eders Kungl. Maj:t att göra framställning till Riksdagen jämväl om denna järnvägs anläggande på Statens bekostnad.

Vad de ifrågasatta olika linjerna angår och först anslutningen till norska järnvägsnätet, är, enligt mig lämnat meddelande, norska regeringen villig att föreslå norska stortingets anslutning mellan en eventuell bohussjöbana och norska järnvägsnätet, men kan, då erforderlig utredning ännu icke ägt rum, för

närvarande icke uttala sig om valet av linje och ej heller om tidpunkten, då sådant förslag kan komma att föreläggas stortinget, i vidsträcktare mån än att detta i varje fall skall ske så tidigt, att anslutningen må kunna äga rum, när bohuslänsbanan skulle vara fullbordad eller 1901. På de av järnvägsstyrelsen anförda skäl synes emellertid från svensk sida icke kunna ifrågasättas, att linjen drages genom Bullaredalen med anslutning till Fredrikshald—Sunnanå järnväg vid Præstebakke, utan järnvägen böra dragas fram till Svinesund i huvudsaklig överensstämmelse med den av järnvägsstyrelsen uppgjorda planen.»

Riksdagens statsutskott avstyrkte i sitt i anledning av förenämnda proposition avgivna utlåtande bifall till förslaget och anförde därvid huvudsakligen, att, enligt vad den kungliga propositionen gäve vid handen, banans anknypningspunkt med det norska järnvägsnätet tillsvidare vore alldeles obestämd, men att, då bohuslänsbanan icke kunde tänkas såsom statsbana utan förbindelse med de norska banorna, det syntes utskottet givet, att, innan beslut fattades om anläggning av en statsbana genom Bohuslän, visshet borde vara vunnin icke blott därom, att banan bleve sammanbunden med Norges järnvägar, utan även därom att anknypningen skedde på ett tillfredsställande sätt, varföre och då i intetdera av dessa avseenden den nödiga utredningen vore verkställd utskottet i denna omständighet såge en den mest giltiga orsak att tillråda Riksdagen att för det dåvarande icke besluta järnvägen Göteborg—Svinesund.

Riksdagen beslöt också i enlighet med statsutskottets hemställan att icke bifalla Kungl. Maj:ts ifrågavarande förslag.

Av den till 1898 års Riksdag den 4 februari 1898 avlätna nådiga propositionen, nr 45, däri Kungl. Maj:t föreslog Riksdagen att besluta anläggning av en statsbana från Göteborg över Stenungsund och Uddevalla till Strömstad, framgår (sid. 5), att föredragande departementschefen, enligt nådigt bemyndigande den 28 maj 1897 avlätit skrivelse till norska departementet för de allmänna arbetena med anhållan om upplysning, huruvida utsikt förefunnes, att, därest anläggning av en statsbana från Göteborg genom Bohuslän till Svinesund beslötes, för anknypning av denna bana med det norska järnvägsnätet från norsk sida kunde komma att fattas beslut om anläggande av järnväg från riksgrensens vid Svinesund till lämplig punkt å norska sydbanan å sådan tid, att densamma kunde komma till stånd och bliva färdig att för trafik öppnas samtidigt med berörda svenska bana.

Uti härå avgivet svar av den 16 oktober 1897 hade emellertid det norska departementet, under återopande av den föregående skriftväxlingen i ämnet, meddelat, att departementet icke för det dåvarande såge sig i stånd att ställa i utsikt anläggning av en tillstötande bana från norsk sida med den sträckning, över Svinesund, som uti departementschefens skrivelse förutsatts, i det departementet funne övertvägande skäl tala för att icke nu tillstyrka framläggande av proposition därom.

Vid ärendets föredragning inför Kungl. Maj:t i statsrådet yttrade föredragande departementschefen (sid. 21), att man vid avgörande av den föreliggande frågan icke torde böra lämna ur räkningen möjligheten av en framdeles skeende sammanslutning mellan bohuslänska längdbanan och det norska järnvägsnätet. För sin del funne departementschefen, med hänsyn, å ena sidan, till den stora

betydelsen för transitotrafiken av en sådan förbindelse och, å den andra, till nutidens krav på goda kommunikationer, ytterst sannolikt, att det icke kunde dröja alltför länge, innan en dylik sammanslutning funnes oundgängligen nödvändig.

Beträffande det kostnadsförslag, som åberopas i 1898 års proposition, må i detta sammanhang nämnas, att bananläggningen beräknats utförd på ett något enklare och billigare sätt, än enligt det kostnadsförslag, som omnämndes i 1897 års proposition. Med avseende härå upplyses i 1898 års proposition, att ballastens djup ansetts kunna minskas med en sjättedel eller till 0.5 meter, och skenvikten hade, med bibehållande av de för 40 kilograms skenor beräknade avstånden mellan syllarne, nedsatts till 34 kilogram per meter, enär en bohüslänsk statsbana med slutpunkt i Strömstad under en längre följd av år icke syntes kräva så stor tåghastighet som en över Svinesund dragen mellanriksbana, vilken bland annat skulle hava till uppgift att åvägabringa en kortare och betydligt snabbare förbindelse mellan Norge och kontinenten, än vad som för närvarande stöde till buds. Därest ändrade förhållanden framdeles skulle betinga en starkare överbyggnad, kunde de från början nedlagda skenorna lätteligen utbytas mot tyngre sådana samtidigt med ballastdjupets ökning, enär de härför nödiga villkoren i avseende på banvallens krönbredd samt syllarnes inbördes avstånd och längd på förhand vore uppfyllda.

Riksdagen, som i anledning av Kungl. Maj:ts sistberörda proposition beslöt anläggning av statsbana från Göteborg över Uddevalla till Skee, yttrade i sin med anmälan härom till Kungl. Maj:t den 27 april 1898 avlätna skrivelse nr 38 (sid. 7) bland annat följande.

Visserligen hade icke anslutning till det norska järnvägsnätet kunnat vinnas, men för banan vore dock i den kungliga propositionen fastslagen en fast ändpunkt, nämligen Strömstad, varest ej ringa frakt av personer och varor även från Norge torde kunna emotses. Enligt riksdagens mening vore det emellertid såsom länk i en blivande mellanriksbana, som längdbanan genom Bohuslän hade betydelse för Staten, och på denna grund ansåg Riksdagen, att till anläggande såsom statsbana borde ifrågakomma endast den del av den föreslagna järnvägslinjen, som sträckte sig från Göteborg, till Skee. Den från sistnämnda ort utgående linjen till Strömstad vore däremot uppenbarligen endast en sidobana, vars byggande, enligt hittills följda grundsatser, måste överlämnas åt den enskilda företagsamheten. Emellertid ägde i förevarande fall ett synnerligen nära sammanhang rum mellan statsbanans tillkomst och byggandet av den enskilda järnvägen, ty man kunde icke låta den tillämnade mellanriksbanan tills vidare stanna i Skee utan att tillse, att den dit färdigbyggda banan redan från början komme till nytta såsom förmedlande trafik mellan orter med livligare samfärdsel eller möjlighet därför.

Den internationella natur, som längdbanan genom Bohuslän borde äga, ansåg riksdagen böra medföra, att denna banans egenskap måste vid bestämmande av dess sträckning anses vara av 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 snabbara trafiken på den internationella banan betingade, och ej heller förhindra, att

banan med iakttagande av berörda anordningar bleve anlagd med minsta möjliga kostnad för Staten.

Av förestående redogörelse framgår, att man ifråga om den nuvarande statsbanan genom Bohuslän från svenska statsmakternas sida en gång tänkt sig och avsett, att den skulle från Skee fortsätta vidare mot riksgränsen för att därstädes förbindas med det norska järnvägsnätet, samt att det varit till följd av den ställning man från norsk sida intagit, som denna tanke och avsikt icke kunnat realiseras.

De skäl, som vid behandlingen av frågan om bohusbanans anläggande talade för banans framdragande till riksgränsen och sammanknytande med det norska järnvägsnätet, äga dock allt fortfarande giltighet och järnvägsstyrelsen har därför icke heller lämnat frågan å sido.

Det må i detta sammanhang nämnas, att bohusbanan, sedan det blivit klart, att anslutning till norska statsbanan ej kunde ernås, utfördes på ett, vad beträffar trafikförmågan något mindre högvärdigt sätt, än som skulle erfordras, därest den genast fått upptaga transitotrafiken från Norge. Den har sålunda i överensstämmelse med det i 1898 års proposition redan omnämnda förslag till ändringar beträffande överbyggnaden utförts med endast 0.5 meters ballastdjup och med räler av endast 34 kilograms vikt. Upplysningsvis må också nämnas, att växel- och signalsäkerhetsanläggningar icke äro utförda till den omfattning, som för framförande av en genomgångstrafik skulle vara erforderlig. Det ligger alltså icke i bohusbanan nedlagt så avsevärt mycket kapital utöver vad som erfordrats, ifall den utförts endast för att tjäna Bohusläns mera lokala behov; och därför är angelägenheten att genom tillskjutande av ytterligare kapital för banans fortsättning och sammanbindande med det norska järnvägsnätet tillföra banan ökad trafik ej så framträdande. Bohusbanan ägnar sig dock efter relativt små kompletteringar och förbättringar till ökande av dess trafikkapacitet särskilt väl för sitt ursprungligen tänkta ändamål.

Vad angår anläggningskostnaden för banans fortsättning till norska gränsen vid Svinesund må nämnas, att enligt av järnvägsstyrelsen år 1896 uppgjort kostnadsförslag kostnaden för den projekterade linjen beräknats till 2,669,000 kronor. Denna kostnadsberäkning kan enligt styrelsens mening icke äga fortfarande giltighet utan måste revideras dels med hänsyn till ändrade konjunkturen dels till följd av ökade fordringar i bantekniskt hänseende och dels med hänsyn till de från anläggningen av bohusbanan vunna erfarenheterna om behovet av förstärkningsarbeten å sådana platser, där trots renstakning med ty åtföljande partiell omläggning av linjen det kan finnas nödigt leda banan över dålig byggnadsgrund. Härjämte må framhållas, att, såsom av det ovan anförda framgår, bohusbanan måste i vissa hänseenden kompletteras för att kunna lämpligen användas för genomgångstrafik. Styrelsen har emellertid icke varit i tillfälle att verkställa utredning angående de belopp, vartill kostnaderna för dessa arbeten kunna beräknas komma att uppgå, och kan därför icke nu lämna någon uppgift därom.

Beträffande den ekonomiska innebörden av den ifrågasatta sammanbindningen tillåter styrelsen sig vidare nämna, att styrelsen icke på den korta tid, som stått styrelsen tillbuds, kunnat verkställa utredning angående den ökning i

trafik och inkomster, som sammanbindningen kan för bohusbanans vidkommande komma att medföra, vadan styrelsen icke är i tillfälle att bedöma, i vad mån det kapital, som för sammanbindningens genomförande samt för bohusbanans kompletterande kan behöva utläggas, kan komma att förränta sig eller bidra till att höja avkastningen på det i bohusbanan nedlagda kapitalet.

Vid bedömande av förevarande fråga bör också beaktas, att vissa enskilda järnvägar skulle genom den omkastning av trafikvägarna, som sammanbindningen skulle medföra, komma att förlora en del av sin trafik. Detta förhållande måste givetvis tillmätas betydelse och föranleda övervägande, innan något avgörande i saken träffas.

Att den i motionen ifrågasatta förbindelsen mellan bohusbanan och norska järnvägsnätet, beträffande vilken må anmärkas, att den för sin tillkomst förutsätter överenskommelse mellan de svenska och norska statsmakterna, skulle medföra vissa fördelar för de svenska statsbanorna, bland annat genom åstadkommande av ökad trafik och ökad avkastning å det i bohusbanan för närvarande nedlagda kapitalet, är dock otvivelaktigt. Styrelsen anser det emellertid vara uppenbart, att de största fördelarna av en sådan förbindelse, som för huvuddelen av Norge skulle avsevärt förkorta vägen till södra Sverige och kontinenten, komma att stanna å norsk sida. Särskilt torde detta gälla för Kristiania stad och omnejd, för vilka det framstår såsom en angelägenhet av stor vikt att för resande och post med kontinentaltågen erhålla tidigare ankomsttider på morgonen och senare avgångstider på aftonen. Enligt vad styrelsen har sig bekant, förhåller det sig också så, att man såväl inom ledande järnvägskretsar som inom affärsvärlden i Norge har sin uppmärksamhet och sitt intresse riktat på att vinna förbättring av de nu rådande förhållandena med avseende å kontinentaltrafiken till och från Norge.

Vid sådant förhållande har det synts styrelsen mindre lämpligt, att initiativet till nya förhandlingar angående ifrågasatt förbindelses åstadkommande må utgå från svensk sida.

Järnvägsstyrelsen anser sig i detta sammanhang böra nämna, att styrelsen varit i tillfälle att taga del av en till statsutskottet vid nu pågående riksdag ingiven framställning, däri dels framföres förslag om att bohusbanan må fortsättas till Norge på så sätt, att den från Hällevadsholm drages genom Bullaredalen upp till Vassbotten, där, enligt framställningen ifråga, normmännen vore villiga att möta med en från Rakkestad över Tistedalen utgående järnväg, dels uttalas önskvärdenheten av anslag för undersökning av en dylik linje. Det anföres i framställningen ifråga att å norsk sida redan finnes uppgjort ett förslag till bana från Rakkestad till Vassbotten. Genom en dylik järnväg, fortsatt till Hällevadsholm, skulle enligt vad i framställningen uppgives vägen mellan Göteborg och Kristiania förkortas med omkring 60 kilometer.

I anledning av nu nämnda framställning tillåter sig styrelsen anmärka, att den sålunda ifrågasatta förbindelsen förmedelst en bana genom Bullaredalen skulle med hänsyn till de svåra terrängförhållandena därstädes komma att i byggnadskostnad ställa sig betydligt dyrare än en fortsättning från Skee över Svinesund. Vidkommande anläggningskostnaderna för sistnämnda förbindelseled anser sig styrelsen, på grund därav att i framställningen uppgivits, att den för för-

bindelsen i fråga erforderliga bron över Svinesund skulle draga en kostnad av omkring 4,000,000 kronor, böra nämna, att, enligt en inom styrelsen för kort tid sedan uppgjord överslagsberäkning, kostnaderna för en dylik bro i sin helhet beräknats till omkring 990,000 kronor, därav viss del givetvis skulle komma att falla på de norska järnvägarna.

Vad angår den i framställningen uppgivna vägförkortningen vid resa mellan Göteborg och Kristiania är att märka, att, såsom ju av framställningen framgår, densamma icke kan vinnas med mindre vissa nya järnvägslinjer bliva anlagda på den norska sidan. Huruvida man i Norge umgås med planer på anläggning av de järnvägar, som för den uppgivna vägförkortningens ernående äro erforderliga, har styrelsen sig dock icke bekant.

Upplysningsvis anser styrelsen sig i detta sammanhang böra nämna, att väglängden från Göteborg till Kristiania utgör å den nuvarande förbindelseleden Kornsjö—Mellerud 357 kilometer, att densamma skulle genom ifrågasatta banan genom Bullaredalen samt dess fortsättande och sammanbindande med nu befintliga norska huvudbanor nedbringas till ungefär 342 kilometer, samt att väglängden över Skee—Svinesund skulle utgöra 326 kilometer, vadan denna senare väg skulle jämförd med den nuvarande förbindelsen medföra en förkortning av 31 kilometer och jämförd med nyssnämnda förbindelse genom den ifrågasatta banan genom Bullaredalen och dess fortsättning en vägförkortning av ungefär 16 kilometer.

Styrelsen tillåter sig i detta sammanhang erinra, att, såsom framgår av ovan anförda uttalande i riksdagens skrivelse nr 38 den 27 april 1898, Riksdagen vid sitt beslut om anläggande av banan Göteborg—Skee tänkte sig och avsåg densamma i dess helhet såsom en länk i en blivande mellanriksbana. Genom realiserande av det i nyssnämnda framställning framlagda förslaget skulle emellertid järnvägen mellan Hällevadsholm och Skee komma att få karaktären av en bilinje samt icke bliva utnyttjad på avsett sätt.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden samt i anslutning till de i 1897 års proposition anförda skäl anser styrelsen, att en förbindelse mellan bohusbanan och det norska järnvägsnätet icke bör komma till stånd på det sätt, som i ovan berörda framställning ifrågasättes.

Förvisso förhåller det sig så, att i de trakter, genom vilka den i förenämnda framställning ifrågasatta förbindelsen föreslagits att framgå, gör sig gällande behov av järnvägskommunikationer, men styrelsen håller för, att, därest detta behov skulle i framtiden böra tillgodoses, detta bör ske genom anläggande — med den sträckning, som kan befinnas mest lämplig — av en bibana av enklare typ och med sådant understöd från statens sida, som kan lämnas enligt principerna för den s. k. gränsbanefondens disponerande.

Det ovan anförda kan sammanfattas sålunda,

att styrelsen icke för närvarande är i tillfälle att meddela upplysning angående den föreliggande frågans ekonomiska innebörd för statens järnvägar;

att det synes styrelsen vara mindre lämpligt, att från svensk sida tages initiativ till förhandlingar med Norge angående åstadkommande av förbindelse mellan bohusbanan och det norska järnvägsnätet; samt

att styrelsen allt fortfarande är av den uppfattningen, att man vid åvägbringande av dylik förbindelse bör fortsätta bohusbanan från Skee, men icke såsom i den till statsutskottet ingivna framställningen föreslagits utgå från Hällevadsholm samt fortsätta genom Bullaredalen.

Stockholm den 10 juli 1914.

Underdånigst

Axel Granholm.

Ivar Virgin.

Justus Waller.

O. M. Strömberg.

Hj. Fogelmarck.

C. A. Hallström.

Föredragande.