

Nr 80.

Av herr **Kjellén**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående förberedande åtgärder i och för upprättande av en fullständig järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg.

Vid 1874 års riksdag propulerade Kungl. Maj:t (nr 37) ett anslag av 1 miljon rdr., utan ränta och återbetalningsskyldighet, till en föreslagen privat mellanriksbana genom Dalsland in i Smaalenenes amt av Norge. Detta förslag väckte så mycket mera uppmärksamhet, som riksdagen då helt nyss beviljat en större summa till understöd åt enskilda järnvägar och därmed rimligtvis kunde anse sig ha gjort nog för en tid i detta hänseende. Men den kungl. propositionen sökte ett starkt stöd i »unionens intresse» tillika med den fattiga landsändans behof; särskilt uttalades »det önskvärda därav, att staten förskaffar sig det inflytande å ifrågavarande mellanriksbanas byggande, underhåll och förvaltning, som lämnande av statsunderstöd ensamt kan förläna». Utan understödet ansågs banan, som beräknades inalles skola kosta inemot 5 miljoner, knappast kunna bringas till stånd.

Det är tydligt, att riksdagen fann detta förslag vara ett surt äpple att bita i. Statsutskottet (nr 88) ansåg dock frågan, på grund av »unionell och strategisk synpunkt», vara av en »exceptionell beskaffenhet» och fann sig därför kunna ge sitt förord, dock under den bestämda förutsättning att »det allmännas intresse därvid på allt sätt tillgodoses». Om beslutet voro icke alla ledamöter ense; *Jöns Rundbäck*, med instämmande av bl. a. *Carl Ifvarsson*, reserverade sig i den riktning, att åtminstone någon ränta skulle kunna komma statsverket till godo.

I andra kammaren blev motståndet ännu starkare. Vad som ned-slog det, var först och främst den »praktiskt unionella synpunkt» (frih. *Ericson*), som från början anlagts på målet. Sålunda hälsade greve *Björnstjerna* den nya banan som »ett sammanknytningsband mellan de skandinaviska folken» och ansåg, att varje krona i anslaget skulle på detta sätt bära god ränta; och *Sven Nilsson i Österslöf* fann »nöd-

vändigt att vi sammanbinda oss med brödralandet så mycket vi kunna». Därtill kom sedan det gamla argumentet vid dylika tillfällen, att »rättvisa vederfares en avlägsen gränsort», som hittills stått i skuggan för mera gynnsamt lottade bygder. Denna dubbla synpunkt på målet sammanfattades av *S. A. Hedin* i ett yttrande, som måhända avgjorde saken. Men den ringa majoriteten av 83 röster mot 80 (för rent avslag) visar, huru starka betänkligheter den »folkvalda» representationen ännu i sista stund hyste mot hela affären.

icke heller i första kammaren var det lätt att genomdriva frågan. Här satte greve *C. G. Mörner* fingret på en ömtålig punkt då han förklarade, att järnbanan »huvudsakligen skulle hava det goda med sig, att våra skogar finge ännu lättare än hittills att fara raka vägen till Fredrikshalds sågverk». Även herr *von Koch* befarade, att banan skulle draga de svenska skogsprodukterna i gränsbygdan ifrån Uddevalla och Göteborg till den norska hamnen. Men på civilminister *Bergströms* uttryckliga förklaring, att den kungl. propositionen siktade på en »mellanriksbana» och icke på en »ortbana», gick frågan igenom även här, dock blott med 51 ja mot 45 nej.

Sedan regeringen sålunda fått medlen i sin hand, skred den till uppgörelsen med de koncessionssökande (landshöfdingen greve *Erik Sparre* m. fl.). Koncessionshandlingen är daterad den 5 november 1875, i form av kungl. brev till Styrelsen för statens järnvägstrafik, och innehåller i 17 olika punkter de villkor i »det allmännas intresse», som Kungl. Maj:t uppställer för anslagets åtnjutande. Sålunda skall aktiebolaget vara »underkastat kontroll från statens sida» (p. 2), vadan staten sätter en ledamot i bolagets styrelse och utser en revisor av dess förvaltning (p. 8); staten förbehåller sig ävenledes inlösningsrätt, efter olika normer om den anlitas inom 40 år eller senare (p. 10).

På detta sätt och med detta stöd av svenska staten kom *Dalslands järnväg* till år 1879. Det bör tilläggas, att vederbörande landsting deltog med ett anslag av 100,000, samt att därutöver en del summor tecknats av enskilda personer i Sverige. Majoriteten i bolaget var dock redan från början norsk, med sitt centrum i Fredrikshald — sätet för den stora norska, i gränsbygdernas skogar så starkt intresserade »Saugbrugsforeningen».

Ovanstående framställning visar, att *Dalslands järnväg* av svenska staten uppmuntrats med ett anslag, som lär vara alldeles enastående i sin fullständiga renonsering på finansiell valuta för staten; att offret

väckte mycket motstånd i riksdagen och kom till med ytterst svaga majoriteter; samt *att* motivena för offret voro endast tvenne, den ena unionell (med inneliggande strategisk synpunkt), den andra lokalt ekonomisk. Det framgår också av förhandlingarna, att den förra synpunkten var den ojämförligt viktigare av de två.

Då vi nu, efter snart en mansålders erfarenhet, gå att pröva värdet av den vinning som Sverige erhållit för sin generositet, så bortfaller redan från början denna huvudsynpunkt, sedan unionen gått sina färde. Desto större uppmärksamhet måste därför nu falla på den återstående, ekonomiska synpunkten, landsändans vinst av det nya trafikmedlet.

Det skall då ingalunda förnekas, att järnvägen varit bygden — och därmed i andra hand det svenska samhället — till mycket gagn, och detta gagn minskas ju i ingen mån därav, att den uppenbarligen tillskyndat de norska intressenterna en ännu större fördel. Ingen missundsamhet är här på sin plats, så länge företaget får utveckla sig fritt efter sin egen inneboende karaktär, även om därmed skulle följa vissa privilegier för den andra sidan om gränsen. Skulle det däremot visa sig, att detta naturliga premium för den ena parten på ett konstlat sätt förstärkts till den andra partens ytterligare förfång, då må det väl vara rätt och skäl, att man i Sverige erinrar sig riksdagens bestämda förbehåll vid anslagets beviljande år 1874, att det *allmännas intresse på allt sätt tillgodoses*.

Det behöver ju icke här särskilt betonas, att detta allmänintresse är att uppfatta främst som det svenska intresset, i all synnerhet sedan detta intresse utan vår förskyllan blivit det enda som numera ur svensk statssynpunkt fäster sig vid banan. Vi gå alltså nu att efterse, huru förhållandet i verkligheten utvecklat sig ur svensk nationell synpunkt på denna viktiga punkt av gränsen, där en stor samfärdselled går fram mellan rikena.

I själva gränsen utbreder sig ett flera mil långt vattenområde, Korn- och Boksjöarne, med förutsättningar för en vidsträckt motorbåtstrafik. Öster och söder om dessa gränsvatten, alltså på svenska sidan, ligger ett område, som dels är skogbevuxet, dels odlad bygd, dels också för kultur lämplig men ännu ej tillvaratagen mark. Medelpunkten i detta område är hemmanet *Högen*, beläget ungefär en km. från själva gränsen, just där järnvägen nu skär stora landsvägen Ed — Fredrikshald. För övrigt är trakten glest bebyggd och övergår inåt Sverige i vidsträckta, obbyggda mossmarker. Även på norska sidan utbredde sig från början nästan oavbruten obyggd från gränsen intill Prestebakke.

Av dessa förutsättningar tyckes det vara en självklar följd, att den svenska gränsstationen skulle ha upprättats på landsvägsmötet vid Högen. I alla svenska handlingar hörande till den ursprungliga anslagsfrågan är detta också den siktpunkt som anlitas för att beteckna skärningen av gränsen; »riksgränsen vid Högen» heter det regelbundet. Det framgår även, att ortsbefolkningen redan nu velat göra detta intresse gällande; i Konungens befallningshavandes utlåtande från Vänersborg den 23 7 1875 upplyses, att på ett möte i orten föreslagits, att »station vid Högen måtte anläggas på svenska sidan om gränsen».

Huruvida den svenska statens ombud i järnvägsbolagets styrelse gjort dessa synpunkter gällande vid järnvägens organisation, är icke veterligt; säkert är, att de icke kommit till sin rätt. Den svenska gränsstationen lades åtminstone 8 km. borta från gränsen, i den rena, mosslänta obygd, och fick också namnet *Mon*. För att förbinda dem med landsvägen erfordrades en ny väganläggning av flera km:s längd, som alltså ökar avståndet för trafikanterna från gränsbygden; bivägen löper också i en ren obygd, liksom själva anknytningspunkten mellan vägarna ligger i obygd. Till *Mon* förlades nu statens tullkammare för bevakning av järnvägstrafiken, medan en tullstation vid Högen bevakar landsvägstrafiken. Huru obetydligt värde ur ren trafiksynpunkt själva *Mon* har, framgår bäst därav, att denna plats ännu efter en mansålder icke lär vara bebodd av andra än där stationerad tull- och järnvägspersonal.

Vid Högen finnes numera tvenne handelsbodar (varav åtminstone den ena norsk, filial från Kornsjö), och detta ehuru platsen icke ens begåvats med en verklig anhaltsstation. Den står upptagen i kommunikationstabellerna som hållplats, men endast ett tåg (motorvagn) stannar vid banvaktstugan där, och detta på vägen *till Norge* (se Bil. B, 3:o). På andra sidan gränsen, har anknytningen mellan Dalslands järnväg och den norska linjen upprättats, i den norska stationen *Kornsjö*. Den resande, som nu passerar riksgränsen, finner där ett verkligt stations-samhälle, sträckande sig nästan i ett enda sammanhang den kilometer-långa sträckan mellan gränsbroarna (järnvägens och landsvägens) samt själva stationen. Här, i den gamla norska obygd, har det nya samfärdselmedlet alltså avsatt alla sina fördelar. Men förutsättningen för hela denna utveckling har varit frånvaron av en välbelägen gränsstation på svenska sidan, ty det är på den sidan som Kornsjö station till väsentlig del har både sitt trafik- och sitt handelsområde.

Vad detta förhållande betyder för de svenska intressena vid gränsen, skall belysas genom ett enda praktiskt exempel, taget ur verkligheten och mig meddelat av en initierad person.

En gränsbo vid Högen behöver kalk till sin magra jord och hämtar den från Kinnekulle, med båt över Väneren till Sunnanå lastageplats, som är utgångspunkt för Dalslands järnväg. Där omlastas den alltså för att med järnvägen föras till landsvägen vid Högen. Då har han att betala: 1) järnvägsfrakt från Sunnanå över Mon förbi Högen till Kornsjö; 2) frakt tillbaka från Kornsjö hela väglängden till Mon; 3) särskild avgift (2 kr. per vagn) för att få lossa på banan vid Högen mellan stationerna. Då statsmakterna velat genom fraktbidrag underlätta just den nödiga tillförseeln av kalk för jordbrukets behov i sämre lottade bygder, har detta exempel förefallit särskilt talande för att visa, hurusom här ett offentligen behjärtat svenskt näringsintresse motverkas genom ett främmande intresse och därpå beroende, konstlade anordningar.

Det behöver ju icke närmare påvisas, att samma olägenhet återkommer vid allt slags varubyte, för att icke tala om persontrafiken, mellan de svenska gränsborna och inlandet. Gäller det mindre partier, så är den nämnda utvägen genom sina kostnader fullkomligt stängd och varorna få försändas från eller avhämtas vid Kornsjö i Norge. Det faller sig då av praktiska skäl naturligt, att man förlägger även sin köpenskap till det utländska samhället. Ortens gagn av järnvägen blir högst väsentligt förminskat, och bygden förblir en icke utnyttjad utmark. Men den handels- och trafikomsättning, som finnes, kommer den andra sidan om gränsen till del. Vi se en *svensk gränsmark, som ekonomiskt erövrats av Norge*.

Detta fall är nu visserligen, som nedan skall ytterligare anmärkas, ingalunda ensamt i sitt slag. Men det är frågan om något annat kan påvisas, där de naturliga och historiska förutsättningarna så uppenbart kommit på skam till Sveriges nackdel. Det kan dock icke vara rimligt, att svenska staten skall hava offrat en miljon *endast* för att hämma en svensk gränsbygds utvecklingsmöjligheter och lägga den ekonomiskt under ett grannlands välde. Ansågs sådant rimligt före 1905, så är det det i varje fall icke nu.

Då riksdagen samlades 1906, första gången efter unionens upplösning, var uppmärksamheten starkt riktad på att — såsom jag i andra kammaren den 13 mars uttryckte det — »inom Sveriges gräns erövra Sverige åter». Den dåvarande vänsterregeringen visade också intresse för och omsorg om »de västra gränstrakterna inom Sveriges landa-

mären», där »den ekonomiska tyngdpunkten allt mer och mer överflyttas till Norge», enligt statsrådet *Schottes* yttrande vid samma tillfälle. Som botemedel mot denna tendens och återerövrare åt det nationella samhället av redan förlorade bygder tänkte man sig då nya järnvägar längs gränsen (»inlandsbanan»). Omfattande undersökningar tycktes sedermera ådagalägga, att målet skulle bättre vinnas genom uppmuntran till anläggning av bibanor. Härtill anslog därför 1911 års riksdag, på dåvarande högerregerings förslag, en summa av 5 miljoner — visserligen icke utan ränta eller åtminstone återbetalningsskyldighet, alltså i varje fall på strängare villkor än miljonanslaget till Dalslands tvärbana 1874 — och denna siffra fann man sig redan 1913 föranlåten att höja till 8 samt 1914 till 12 milj. Men synpunkten är under frågans hela utveckling densamma: att förbättra gränsbygder nas odlingsmöjligheter och ekonomiskt lika väl som nationellt knyta dem fastare vid det svenska moderlandet.

Regering och riksdag, utan avseende på partiskillnad, hava således i handling bevisat sitt intresse för svenskhetens bevarande eller återvinnande i de västra gränsbygderna. Men om man varit villig att för detta ändamål med avsevärda belopp understödja *nya* järnvägars tillkomst, då synes samma välvilja böra icke mindre vara att påräkna, när det gäller att utnyttja *redan befintliga* järnvägar i samma anda.

Som vi sett, var det ett önskemål hos ortsbefolkningen redan vid Dalslands järnvägs anläggning på 1870-talet att få en verklig *svensk gränsstation upprättad vid Högen*. Detta gamla önskemål har under tidens lopp endast vuxit i styrka och står nu på dagordningen, sedan det åren 1912 och 1913 bragts inför Älvsborgs läns landsting och rönt dess fulla anslutning, som efterföljande bilagor A och C utvisa. Det faller också i ögonen, att endast på detta sätt de förenade nationella och lokala synpunkterna här skulle komma till sin rätt.

Det har varit ändå sämre ställt för gränsbygden än det är nu. Före unionsupplösningen fanns i trakten icke ens egen poststation; man var hänvisad till Kornsjö även i detta avseende, med den naturliga följderna bl. a. att norska tidningar voro vida allmänna även på svenska sidan än svenska. Det har lyckats ett energiskt arbete av fosterländska män att bryta detta monopol; sedan några år är poststation upprättad i Dals Högen, och därifrån utgå nu tvenne lantbrevbäringslinjer. Ävenledes har vederbörande vägstämman nyligen beslutat anläggande av en del landsvägar utefter den svenska sidan, särskilt norr ut där förbindelsen nu är mycket bristfällig; och dessa vägar skola

utgå från Högen. Alltmera tecknar sig alltså Högen som bygdens naturliga centrum, anknytningspunkt för landsvägsnät, postgång och (i viss mån) motorbåtstrafik. Det fattas endast järnvägsstationen, för att det svenska intresset skall vara skäligen tillgodosett på platsen.

Som av bilagda handlingar nr B framgår, har styrelsen för järnvägen den 28 maj 1913 besvarat landstingets hänvändelse i denna sak med ett bestämt nej, baserat på en utredning som å ena sidan förnekar behovet, å andra sidan finner kostnaderna oproportionerligt stora. Vid denna utredning har avseende fästats endast vid ortens *närvarande* behov, utan avseende på det uppsving, som just stationsanläggningen skulle medföra — kraften därav ses redan på Kornsjö samhälle, som lär ha vuxit upp på en mansålder av nästan intet kring järnvägsstationen —, och därtill har kostnaden beräknats på ett sätt, som synes påkalla en kontrollanalys. Det är nu i sig själv mycket naturligt, om styrelsen för ett bolag är benägen att överskatta svårigheterna i en förändring, som går emot bolagets fördel. Som ovan framhållits, är nämligen järnvägsbolagets aktiemajoritet i norska händer; och det ligger i dessa norska aktieägares uppenbara intresse, att kommunikationarna på svenska sidan om gränsen äro så svagt utvecklade som möjligt, varigenom Kornsjö undgår all verklig konkurrens om sin svenska handel och Fredrikshalds trävarufirmor om de svenska gränsskogarna. Det är verkligen icke att undra på, om denna styrelse — trots svenska statens enastående välvilja från begynnelsen — fattar som sin uppgift att bevaka sina norska intressenters fördel och därför ogärna lämnar sin frivilla medverkan att beskära deras monopolställning. Här föreligger en verklig konflikt mellan norska och svenska intressen vid gränsen, en konflikt i vilken den svenska gränsbefolkningen blivit lidande. Men det bör då icke heller förvåna på andra sidan, om den svenska staten, som från början förpliktat sig att på allt sätt tillgodose »det allmännas intresse» i denna samfärdselled genom Sverige, äntligen träder fram till lojalt stöd för det svenska intresset i konflikten.

Törhända saknas icke allt fog för den förhoppningen, att en enkel framställning från Kungl. Maj:t till bolaget, angående upprättande av en station vid Högen på dess bekostnad, här skulle göra till fyllest, så mycket mer som Kungl. Maj:t äger i sin hand att vägra konfirmation på ändringar i bolagsordningen. Men även om svenska statsverket skulle behöva träda emellan, så skulle därav icke enbart följa utgifter. Det förutsättes nämligen, att Mons tullkammare skulle förflyttas till

den nya gränsstationen; i sådant fall skulle den nuvarande gränsbevakningen vid Högen kunna indragas, och statsverket därmed besparas en nu av tullmedel utgående utgift på flera tusen kronor. Då Kungl. Maj:t år 1914 tillsatt en tullkommission med uppdrag bl. a. att upprätta förslag till tullverkets omorganisation, och då frågan om ombyggnad av de numera nästan obrukbara tull-lokalerna i Mon lär inom kort komma under dess prövning, har jag haft en särskild anledning att just nu upptaga ärendet, innan saken försvåras genom eventuellt beslut om dylikt fastläsande av tullen vid Mon.

Förutsättningen för varje åtgärd i det angivna syftet är emellertid, att behovet klart ådagalägges, ur den lokala ej mindre än ur den nationella synpunkten, och detta lär icke kunna ske på ett fullt opartiskt och tillika betryggande sätt annat än genom en av Kungl. Maj:t föranstaltad utredning. Det är endast i denna mening, som jag nu dristat mig att påkalla riksdagens uppmärksamhet för frågan. Kungl. Maj:t lär icke underlåta, om utredningen ger detta vid handen, att sedermera till riksdagen inkomma med den framställning i ämnet, som kan befinnas nödig.

Den fråga, som härmed lägges inför riksdagens ögon, är i sig själv föga stor, såsom närmast berörande endast en avlägsen och fattig landsändas behov för handel och vandel. Men den växer genom sina konsekvenser. Den tager sikte på ett moment i den omfattande process, genom vilken svenska gränsbygder sedan länge glidit in i utländskt ekonomiskt förmynderskap. I debatterna om inlandsbanan i andra kammaren 1906 lämnades åtskilliga meddelanden angående omfattningen av denna process; och den har sedan dess ingalunda avstannat. Det är väl bekant, att stora delar av de södra svenska gränsprovinserna under tidernas lopp blivit in-tecknade för det norska kapitalets räkning, utan att det svenska kapitalet förmått närmelsevis kompensera sig i motsatt riktning.

Därest nu här ifrågavarande lilla fråga, genom riksdagens behjärtande och regeringens ingripande, skulle lösas till vår förmån, så vore visserligen icke därmed en verklig jämnvikt mellan svenska och norska intressen upprättad ens på denna punkt av gränsen; Fredrikshald skulle alltjämt behålla sitt grepp på de svenska gränsskogarne, även om Kornsjö finge släppa sitt övertag i den svenska bygdens trafik och varubyte. Men som ett symptom på den svenska statens stegrade

redobogenhet till nationalekonomiskt själf försvar skulle ett beslut få verklig betydelse. Och för de landsmän, som i undangömda vrår, i skuggan av ogynnsamma villkor, kämpa för att bevara sina förbindelser med fosterlandet, skulle det vara en direkt uppmuntran att äntligen få känna statens ögon med välvilja riktade på sig.

På grund av vad sålunda anförts, får jag vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det tacktes Kungl. Maj:t snarast möjligt låta utreda möjligheterna för upprättande av en fullständig järnvägsstation på svenska sidan invid riksgränsen å Dalslands järnväg.

Om remiss till tillfälligt utskott anhålles.

Stockholm den 4 februari 1916.

Rudolf Kjellén.

I motionens syfte instämma:

Th. Köhlin.

C. Magnusson.

O. Silfverschiöld.

Bilaga A.

1) Motion nr 74 till Älfsborgs läns landsting 1912.

Under senare åren hava statsmakterna mera än förr börjat intressera sig för att åt gränsbygderna förskaffa förbättrade kommunikationer. Jag behöver härvid endast erinra, att 1911 års riksdag på förslag av regeringen anvisade 5 miljoner kronor till särskilt understöd åt blivande gränsbanor. För var och en som följt denna fråga är det väl bekant, att skälet till riksdagens antydda beslut var av icke blott ekonomisk utan även av en trängande nationell beskaffenhet.

När således intresset för förbättrad samfärdsl i gränsbygden blivit väckt, synes det mig angeläget att man undersöker, om ej de järnvägslinjer, som redan nu finnas i gränsbygderna, skulle kunna bättre än som nu sker utnyttjas till förmån för de trakter de genomlöpa samt, om så befinnes vara förhållandet, att man söker avhjälpa missförhållandet.

På mellanriksbanan Mellerud—Fredrikshald—Kristiania ligger den norska gränsstationen Kornsjö alldeles invid gränsen, varemot den svenska gränsstationen Mon ligger 9 km. från samma gräns. Färdas man landsvägen från den punkt järnvägen skär gränsen, har man omkring 12 km. till Mon. Härav följer att den svenska gränsbefolkningen till stor del är hänvisad att begagna sig av den norska järnvägsstationen.

Kanske medförde detta förhållande en mindre olägenhet under unionstiden, då tullförhållandena vid fraktbefordran över gränsen voro enklare; nu medför det emellertid avsevärda olägenheter och försvårar ett bättre tillvaratagande av gränsbygdens odlingsmöjligheter. Under alla omständigheter är det ur nationell synpunkt olämpligt. Då nu landsvägen från Mellerud till Fredrikshald skär berörda järnväg vid Högens banvaktstuga, som ligger mycket nära gränsen, och då det finnes anledning antaga, att denna gränsbygds blivande landsvägsnät kommer att utgå från nämnda skärningspunkt, så synes det som om anordnandet av en järnvägsstation vid Högens banvaktstuga vore synnerligen väl motiverat.

Med anledning därav får jag vördsamt hemställa, dels

att landstinget behagade åt sitt ombud i Dalslands järnväg uppdraga att söka påverka Dalslands järnvägsbolag att vidtaga en utredning, om ej en fullständig station å nämnda järnväg bör anordnas invid gränsen och dels

att hos statens ombud i nämnda järnvägsstyrelse göra hemställan om benägen medverkan i här berört syfte.

Mellerud den 31 augusti 1912.

Anton Em. Holm.

2) Landstingets beslut 1912.

Protokoll § 39.

I anledning av herr A. E. Holms motion i ärendet och på tillstyrkan av finansutskottet beslöt landstinget att med framhållande av de motiv, motionären

framlagt, hos styrelsen för Dalslands järnvägsaktiebolag göra framställning om utredning, huruvida möjlighet finnes för inrättande av en gränsstation på svenska sidan å Dalslands järnväg, belägen å lämplig plats i närheten av Högens banvaktstuga.

Bilaga B.

Dalslands järnvägsaktiebolags svar på landstingets framställning.

1) Till herr ordföranden i Älfsborgs läns landsting.

Vänersborg.

Med anledning av landstingets ärade skrivelse av den 20 september 1912, rörande utredning för inrättandet av en station vid »Dals Högen» invid riksgränsen till Norge, har styrelsen för Dalslands järnvägsaktiebolag låtit verkställa en utredning rörande kostnaden för en sådan stations anläggande samt låtit undersöka, huruvida något verkligt behov förefinnes av stationen i fråga.

På uppdrag av styrelsen har jag härmed äran att, genom översändande av protokollsutdrag från styrelsens sammanträden jämte vidimerade avskrifter av utredningen angående den ifrågasatta stationsanläggningen, meddela styrelsens beslut i frågan.

Ed den 28 maj 1913.

För Dalslands järnvägs aktiebolag:

E. A. Lundborg.

2) Utdrag av protokoll vid sammanträde i styrelsen för Dalslands järnväg i Ed lördagen den 15 mars 1913.

§ 197.

Föredrogs en skrivelse från Älfsborgs läns landsting angående anläggning vid Dals Högen av en fullständig station.

Styrelsen uppsköt ärendet till nästa sammanträde, till vilket trafikchefen skulle framlägga skriftlig utredning i frågan.

Utdrag av protokoll vid styrelsesammanträde den 21 maj 1913.

§ 210.

I anledning av den utredning, som trafikchefen företagit över kostnaden och behovet av en station vid Dals Högen invid riksgränsen till Norge (jfr. § 197), ansåg sig styrelsen ej kunna föreslå bolagsstämman att bevilja de medel, som skulle erfordras för anläggning av denna station.

Uppdrogs åt trafikchefen att meddela detta beslut till Älfsborgs läns landsting med bifogande av utredningen angående stationsanläggningen.

3) Till styrelsen för Dalslands järnväg.

Med anledning av framställning från Älfsborgs läns landsting om utredning, huruvida möjlighet finnes för inrättande på svenska sidan å Dalslands järnväg av en gränsstation, belägen å lämplig plats i närheten av Högens banvaktstuga, anmodades undertecknad å styrelsemöte den 15 nästlidne mars att verkställa sagda utredning.

Efter fullföljt uppdrag tillåter jag mig under hänvisning till den av löjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren, Folke Winbladh, gjorda kostnadsberäkning för anläggningen av ifrågasatta station, som härmed biläggas, anföra följande:

Trakterna omkring den ifrågasatta stationen äro mycket glest bebyggda. En halv mil söder om järnvägen, vid Norane, äro 5 å 6 gårdar och c:a 1 mil norr om järnvägen äro 4 gårdar, Jacobsrud, Gunnarsnäs, Gunnarsbyn och Fagernäs belägna.

Invid Dals Högens vaktstuga har en norsk handlande, Wigen & C:o i Kornsjö, uppsatt en handelsbod, och är därinvid den gamla gästgivaregården, Högen, belägen.

Härav framgår, att en högst obetydlig trafik kan komma en station vid Högen till del.

Redan den 1 maj 1907 inrättades vid Högens vaktstuga en hållplats för de från Mellerud till Kornsjö kommande motorvagnstågen, varjämte ett postförande tåg får vid passerandet av sagda hållplats avlämna post.

På framställning av intresserade vid Högen upplät styrelsen för c:a 4 år sedan plats därinvid för en väntstuga med godsrum, vilken skulle uppföras av platsborna.

Hittills har emellertid detta erbjudande från styrelsen ej beaktats, varför intresset för en gränsstation ej heller torde vara stort, till vilken slutledning även undertecknad styrkts genom gjorda efterforskningar.

Ed den 21 maj 1913.

E. A. Lundborg.

4) Kostnadsutredning

På uppdrag av trafikchefen för Dalslands järnväg har undertecknad verkställt okulär besiktning för anläggning av sådan station i närheten av Högens banvaktstuga å Dalslands järnväg, som landstingets för Älfsborgs läns skrivelse av den 20 sept. 1912 avser, och får jag med anledning härav göra följande approximativa kostnadsberäkning för nämnda stationsanläggning.

Då järnvägslinjen c:a 1 km. väster och c:a 2 km. öster om Högens banvaktstuga ligger i oavbruten lutning av 10 ‰, och ett 300 m. långt stationsplan med utrymme för 2 rundspår i lutning 2,5 ‰ i närheten av Högens banvaktstuga beräknas inlagt, måste järnvägens profil höjas på en sträcka av c:a 1,600 m.

Härför beräknas kostnaderna för jordlösen, terrassering, vattenbyggnader, överbyggnad, stängsel, signaler och växelförreglingar, lågt räknat, bliva tillsammans 63,000 kronor.

Härtill komma bangårdsbyggnader, som, då stationshuset förutom stationslokaler och tullkammare dessutom måste inrymma bostäder åt stationsföreståndaren, kammarskrivaren, och tulltjänstemannen, beräknas kosta minst 50,000 kr.

Sammanlagda kostnaden för ifrågavarande anläggning torde alltså, lågt räknat, bliva 113,000 kronor.

Töcksfors den 11 april 1913.

Folke Winbladh.

Löjtnant vid K. Väg- och Vattenbyggnadskåren.

Bilaga C.

1) Motion nr 49 till Älvsborgs läns landsting 1913.

I enlighet med finansutskottets förslag beslöt sistlidet års landsting att från Dalslands järnvägsbolag inhämta uppgift om huruvida möjlighet finnes för inrättande å svenska sidan av en gränsstation, belägen å lämplig plats vid Högens banvaktstuga.

Svar har numera ingått från järnvägsbolaget, att sådan möjlighet visserligen föreligger, men att järnvägsbolagets styrelse för sin del ej är villig vidtaga åtgärder för anordnande av stationen i fråga.

Här är icke plats att ingå i ett närmare bemötande av järnvägsbolagets yttrande, så mycket mer som ett sådant bemötande torde kunna lämnas under landstingets behandling av ärendet, men det torde dock redan här kunna framhållas, att man vid läsandet av nämnda yttrande bör erinra sig, att frågan gäller bland mycket annat, huruvida den svenska gränsbyggden skall vara uppland för svensk eller norsk affärsföretagsamhet samt huruvida svensk eller norsk kultur där skall bliva förhärskande.

Enär behovet av en järnvägsstation å omhandlade plats synes mig fullt styrkt samt enär det enskilda initiativet torde stå fullkomligt vanmäktigt gent emot de kapitalstarka norska intressena, så synes det vara nödvändigt, att en offentlig representation tar ärendet om hand och skänker det sitt moraliska stöd.

På grund härav får jag vördsamt föreslå,

att landstinget behagade åt en kommitté på högst tre personer uppdraga dels att införskaffa och bearbeta det vidare material, som kan erfordras för att uppvisa behovet av en gränsstation vid den plats i Högen, där Dalslands järnväg och allmänna landsvägen till Norge skära varandra, dels att hos Kungl. Maj:t göra framställning om anslag, exempelvis ur fonden för byggande av tvärbanor i gränsbygderna, till stationens i fråga inrättande och dels att vidtaga de åtgärder i övrigt, som kommittén kan finna vara till gagn för ärendets befrämjande.

Till tackande av de med kommitténs arbete förenade kostnader får jag lika vördsamt föreslå, att landstinget behagade anvisa ett förslagsanslag å 300 kronor.

Mellerud den 23 augusti 1913.

A. Holm.

2) Landstingets beslut 1913.

Protokoll § 37.

I anledning av herr A. Holms motion om en kommitté för utredning av behovet av en station å Dalslands järnväg vid riksgränsen hade finansutskottet avgivit följande betänkande:

»Uti en till landstinget ingiven motion har herr A. Holm i Mellerud föreslagit, att landstinget ville dels uppdraga åt en kommitté på tre personer att utreda behovet av en station vid den plats i Högen, där Dalslands järnväg och allmänna landsvägen till Norge skära varandra samt att i övrigt vidtaga de åtgärder, som kunna finnas vara till gagn för ärendets befrämjande dels till tackande av de med kommitténs arbete förenade kostnader anvisa ett förslagsanslag av 300 kronor.

Efter tagen del av handlingarne får utskottet hemställa det landstinget måtte i enlighet med motionärens anhållan

dels tillsätta en kommitté på tre personer för utredande av behovet av en station vid riksgränsen,

dels till tackande av de med kommitténs arbete förenade kostnaderna till uttaxering bevilja ett förslagsanslag av 300 kronor, och får utskottet till ledamöter i kommittén föreslå herrar postmästaren A. Holm, riksdagsmannen J. M. Johansson i Mellbyn samt J. A. Eriksson i Ökna med den förstnämnde som sammankallande.

Vänersborg den 17 september 1913.

Å utskottets vägnar:

Anders Carlberg.

Utskottets betänkande bifölles.

(På grund av särskilda förhållanden har kommitténs arbete avstannat.)
