

Sällskapet Strömstierna – Nyhetsbrev 25

Hej alla,

I dessa ännu något osäkra tider hoppas jag att Ni alla alltjämt håller distansen fullt ut ...
Nyhetsbrev 25 kommer nu i mellandagarna – och jag önskar Er alla ett Gott Nytt År 2022!

Utöver nyheterna i detta brev om Lysekils historia finns de gamla nyhetsbreven tillgängliga på vår hemsida: Nyhetsbrev 1: 1543 – 1587. N:o 2: fram till år 1610. N:o 3: till 1658-02-26. N:o 4: till 1679-08-22. N:o 5: till år 1700 (Lotsstation på Lotsberget). N:o 6: till freden i Nystad 1721-08-30. N:o 7: till 1747 cirka. N:o 8: till 1778-01-24. N:o 9: till år 1800. N:o 10: till fredsavtalet med Norge 1814. N:o 11: till år 1830. N:o 12: till köpingsbildandet 1836-02-27. N:o 13: till 1843. N:o 14: till 1850. N:o 15: till 1857. N:o 16: fram till 1860, N:o 17: till 1863. N:o 18: 1864-1866. N:o 19: 1867-1870. N:o 20: 1871-1873. N:o 21: 1874-1876. N:o 22: 1877-1879. N:o 23: 1880-1881. N:o 24: 1882-1883

Nyhetsbrev 25 innehåller mest information om händelser i Lysekil åren 1884-1886. Även detta brev innehåller en del om handel och affärsverksamhet, både på land och till sjöss, samt om ekonomi. Dessutom kommer för första gången upp frågan om järnväg till Lysekil!

Nyhet

Sällskapet Strömstierna fyllde alltså 20 år 2020. Men vi är nu 21 år och vi kunna fira våra 22 år lördagen den 18 september på Gamla kyrkogården i Kyrkvik!

När Ni läser denna Lysekils historia har jag källreferenser till de flesta händelser. Tanken med detta är dels att visa var informationen är hämtad, dels att stimulera till mer läsning. Ni kan på vår hemsida även hitta en Källförteckning över litteratur som berör Bohuslän och Lysekil.

Nyhetsbrev 14 innehåller en förteckning över **Förkortningar**. Listan med förkortningar till källor och personer kan vara användbar. Några förkortningar kan vara ersatta med klartext!

Om Ni vill kommentera innehållet i denna **Lysekils historia** är Ni givetvis välkomna!
Nästa Nyhetsbrev numro 26 kommer att sändas ut till Er i slutet av januari 2022.

Mvh Per Stenros

perstenros@gmail.com

./

Lysekils historia

- 1883-1884 Under vintern inträffar bakslag för snörpvadfisket. Sillen går så nära land att den endast kan fångas med land- eller stängvad. (LP 1998-01-29)
- 1884 I bohusflottan införs en ny fartygstyp, den så kallade engelska kuttern. Betecknande för denna fartygstyp är en rak, vass stäv samt en akterstam med stort överhäng och med flat eller halvrund akterspegel. (LP 1995-07-28) [Anm: Jfr med DN 1996-07-03.]
- Det är fiskeriintendent Gerhard von Yhlen som ger ett fiskelag från Grundsund möjligheten att under en säsong pröva den engelska fiskesmacken ASTREA. (Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseums årsbok 1944, sid 107) (BSN6, sid 128)
- Det är en donation från grosshandlare Oskar Dickson i Göteborg som möjliggör att von Yhlen kan köpa kuttern. (BSN6, sid 128) (Sven Gullman, Det bohuslänska långafisket vid Shetlandsöarna. Del III. LP 2011-01-14.)
- 1884 Marstrands Nya Ångbåts AB låter Lindholmens Varv i Göteborg bygga ångfartyget LYSEKIL, som sedan trafikerar Göteborg - Marstrand - Klädesholmen - Stockevik (Tjörn) - Kyrkesund - Mollösund - Hälleviksstrand - Gullholmen - Ellös - Grundsund - Fiskebäckskil - Lysekil - Smögen. [Anm: marstrandsbolaget.hagmanstorp.com]



- 1884-1896 Ångbåts AB Bohuslänska Kusten trafikerar sträckan Göteborg-Uddevalla med ångaren ROBERT THORBURN. (AL, Posthistoria)
På fotografiet ses ångaren ROBERT THORBURN framför järnvägsstationen i Uddevalla omkring 1885. (Facebook, Bohuslän Förr och Nu)
- 1884 J. & A. Nielsen börjar stenhuggeri i blygsam skala å hemmanet Bräcke i Brastad socken. Rörelsen utvidgas efterhand att omfatta stenhuggerier i Lyse, Brastad, Bro, Askum, Tossene och Svenneby socknar. 1907 sysselsätts 550 man. (EGG, Del II, sid 14)
- 1884 Gideon Flodin startar det första plåttryckeriet i Bohuslän i den så kallade Lysellska fastigheten på Södra Kvarngatan. (LP 1998-06-26)
- 1884 Claes Sixten Lilliehöök blir verkställande direktör för Bohusläns Enskilda Banks avdelningskontor i Lysekil. (SBL, Band 23)
- 1884-01-08 **Lysekils tullkammares berättelse** om ortens handel, näringar och rörelse samt tulluppbörd och tullbevakning 1883.
- Köpingens folkmängd uppgår nu till omkring 1.850; inflyttningar ske fortfarande och nya byggnader uppföras.
- Handelsrörelsen är fortfarande liflig och några och tjuvu öppna salubodar finnas, och dessutom hitkomma under sommaren främmande handlande och hålla öppna salubodar och göra intrång i här bosatte köpmans rörelse.
- Inom köpingen drifwas äfwen annan handel, såsom uppköp af spannmål, timmer, bräder, plankor m. m. och allehanda slags landtmannaprodukter.
- En betydlig rörelse drifwes ock genom uppköp af skarpsill och dess förädling till anjovis, som afsättes till både in- och utrikes orter.
- Sillsalterirörelse bedrifwes äfwen; något storsjöfiske idkas ej af köpingens innewånare, men flera större sillwadar finnas.
- Saltad och torkad fisk uppköpes äfwen och afyttras till större delen uppåt öfra Sverige.
- Den större fabriken på ön Grötön för tillverkning af fiskguano m. m. har under året nedbrunnit och den mindre fabriken för dylik tillverkning drifwes ej.

Sillsalterier finnas flera inom köpingen och 2:ne garfwerier. En ångsåg finnes äfwenså. Stenhuggerier finnas på flera ställen i köpingens närhet, och på ön Malmön finnes äfwen en slipinrättning till stenens förädling.

En större badinrättning finnes inom köpingen, som mycket bidragit till köpingens framgång, och som årligen sommartiden gifwer god förtjenst åt köpingens innewånare.

Många af köpingens innewånare idka fraktfart på utrikes orter, dels med egna fartyg och dels såsom skeppare, styrmän och besättningsmanskap på fartyg från andra orter.

Inrikes trafiken.

Till köpingen hafwa under året i inrikes sjöfart ankommit 135 st fartyg och båtar om 2.975,71 tons dräktighet, försedda dels med årspass och dels med förpassning, de flesta från Göteborg.

Från köpingen hafwa afgått i inrikes sjöfart 177 st fartyg och båtar om 5.764,66 tons, försedda med årspass och dels med förpassning. 59 st årspass äro under året utgifne. De ankomne hafwa hitfört allehanda slags handelsmänna. Och landtmannaprodukter och de afgångne härifrån affört dylika waror.

En stor del af tillförseln har äfwen bedrifwits med båtar och farkoster under 10 tons dräktighet.

Största delen af inrikes trafiken bedrifwes dock af ångfartyg, deraf 9 st under året gjort reguliera turer emellan Göteborg, Strömstad, Uddewalla samt Lysekil och hafwa dessa fartyg anlupit Lysekil 25 á 30 ggr i weckan samt hitfört och härifrån affört allehanda gods och passagerare.

Utrikes trafiken.

År 1883 hafwa wid Lysekils tullkammare utklareradt 511 fartyg och båtar om 24.013,49 tons dräktighet, hwilka afgått till nedannämnda orter och tillhöra följande nationer, näml.;

142 svenska till Norge i barlast om	2.995,66
11 ” till England	1.976,16
4 ” till Frankrike	1.081,30
1 till Tyskland	83,79
1 till Spanien	282,85
1 till Belgien	184,86
77 till Norge med följande laster	528,78
2.297 st lefwande swinkreatur,	

56 st lefwande får kreatur, 30 st lefwande nötkreatur och 10 st lefwande höns, 3.062 tjog ägg värda 2.000 kr, 475 kg smör, 20,6 kbm potatis, 10,4 kbm salt, 106 kg lagerblad, 106 kg saltpeter, 27 kg spansk humle, 24.000 kg salt makrill, 9.300 kg makrillrom, 10 kg fiskjunn, 750 par åror, 50 st båts...skaft, Möbler värda 400 kr,	
8 svenska till England med 2.200 kbm hafre om	866,59
9 svenska till Ryssland med 1.442 kbm saltad sill och För 7.000 kr oarbetad sten (fältspat)	1.806,67
24 svenska till Tyskland med 5.345 kbm saltad sill, Arbetad sten värd 14.600 kr, oarbetad (fältspat) Wärd 7.000 kr och 250 kg is.	2.600,30
176 svenska till Danmark med Arbetad sten värd 81.716 kr, 210 kbm salt sill, 58.380 kg färsk sill, 42.000 kg fiskguano, 176,5 kbm hafre, 3.200 kg färsk makrill, 300 par åror, 800 stakar,	6.499,35
2 svenska till Danmark i barlast om	312,08
2 norska till Norge i barlast om	441,89

7 norska till Norge med 3.287 kbm salt sill, 200 kg salt makrill, 21,6 kbm salt, 484 tunnor och fjerdingar värde 942 kr, 514 kg lumpor,	413,44
2 norska till Danmark med Arbetad sten värd 830 kr,	47,00
1 norskt till Tyskland i barlast	186,16
2 norska till Ryssland med Oarbetad sten (fältspat) värd 3.000 kr, 68,5 kbm saltad fisk.	545,36
10 danska till Danmark med Färsk sill och arbetad sten värd 2.500 kr.	711,11
1 danskt till Danmark i barlast	113,53
10 danska till England med 2.973 kbm hafre.	1.226,99
1 norskt till Spanien i barlast	350,15
7 tyska till Tyskland med arbetad sten värd 14 330 kr.	823,24
1 tyskt till England med 270 kbm hafre.	106,43
1 engelskt till England med arbetad sten (fältspat) värd 2.000 kr.	99,80
Summa tons	24.013,49

År 1883 hafwa wid Lysekils tullkammare inklarerats 283 fartyg och båtar om 25.942,22 tons dräktighet, hwilka ankommit från nedannämnda orter och tillhört följande nationer, nämligen:

11 svenska fr Norge i barlast om	1.083,58
----------------------------------	----------

103 svenska fr Norge med 176.600 st laggstäfw , 16.800 st bottnar, 4.680 st tunnor värde 8.000 kr, Allt af furu, 1.100 bundtar tunnband, 86,4 kbm hyflade bräder, 427 kbm brädstuppar, 386,2 kbm wed, 420,7 kbm saltad sill, 248.636 st mursten, 43.900 st takpannor, 105.826 kg kreatursben, 285 kg tågvirke, 295 kg läder, 497 kg olja, 45 kg späck, 8.570 kg lerkärl och 20 kg yllevoror,	5.874,36
75 svenska i barlast fr Danmark	8.064,50
15 svenska från Danmark med 145.649 kg rågmjöl, 118.939 kg hwetemjöl, 5.400 kg friska grönsaker, 150 kg späck, 250 kg fläsk, 100 kg foder,	493,80
11 svenska fr Tyskland i barlast	1.956,29
3 svenska fr England i d:o	474,57
7 svenska fr England med 1.189,8 kbm stenköl och 869 kbm salt.	1.607,36
2 svenska fr. Spanien med 722 kbm salt,	516,66
2 svenska fr Belgien i barlast	429,64
1 svenskt fr Holland i d:o	302,55

6 svenska fr Frankrike i d:o	1.411,00
27 norska fr Norge med 160.470 st laggstäfwer, 44.920 st bottnar, 9.541 st tunnor af furu värde 16.000 kr, 1.100 bundtar tunnband värde 1.100 kr, 422 kbm saltad sill.	1.451,63
16 danska från Danmark i barlast	1.669,86
1 norskt från Spanien med 589 kbm salt,	350,15
2 tyska från Tyskland i barlast	256,47
1 engelskt fr England i d:o	99,80
Summa tons	25.942,22

Utförseln från och införseln till Lysekil har således varit som här förut nämnda år.

Tretton winddrifware hafwa hit inkommit och sökt hamn under stormande wäderlek och flera storsjöfiskbåtar, som på sina resor anlupit Norge, hafwa här anlupit wid återkomsten och blifwit invisiterade.

Intet fartyg har under året strandat inom distriktet.

Tulluppbörd.

Wid Lysekils tullkammare ha under året uppburits följande medel, nämligen:

Af inklarerade fartyg	
Tull	35:08
Lastpengar	940:98
Fyr- och båtafgift af ångfartyg	480:43
D:o segelfartyg	2.230:64
Af utklarerade fartyg:	
Lastpenningar	1.394:97
Fyr- och båtafgift af ångfartyg	848:60
D:o segelfartyg	2.115:61

Inrikes fyr- och båtafgift:	
Af ångfartyg	110:90
Af segelfartyg	545:95
Summa	8.703:16

Således öfwer 2.000 kr mera än under 1882. För sjömanshuset i Uddevalla ha dessutom uppburits af afmönstrade besättningar hyresafgifter med kr 1 472:39.

Tullbevakningen wid Lysekils tullinspektion utgöres af en waktmästare och tre roddare, som wäl för närwarande kunna anses wara tillräckliga.

Kustbewakningen inom distriktet utgöres af en kustsergant, tre kustwakter och tretton kustroddare, och äro dessa ändamålsenligt posterade wid Kärिंगön, Mollösund, Gullholmen och Grafwarne.

Lysekils tullinspektion den 8 januari 1884, G.E. Bundsen.

Lysekil är den plats inom Uddewalla tullkammardistrikt till hwilken skeppare från utrikes ort under innewarande år eger att direkt inlöpa. Inklarering af fartyg samt lossning och tullbehandling af gods, som från utrikes ort ankommit. Må i så framt fartyget icke till någon del innebär last af tullpliktiga waror, ega rum å denna plats; kunnande derstädes utklarering af fartyg, som skola afgå till utrikes ort, jemwäl verkställas. (BN 1884-01-17/KJ)

- 1884-02-01 Vid kommunalstämman i februari behandlas förslaget att framdraga vattenledning till Strandgatan i Gamla Köpingen. Kostnadsförslaget slutar på 2.200 kronor. Stämman beslutar utföra arbetet och använda kvarvarande pengar från tidigare lån samt eventuellt ta upp ytterligare lån. (PK, 1884)
- 1884-02-01 I Lysekil kommunalstämmas protokoll läser man för första gången om järnväg till Lysekil:
Fråga tas upp om anläggandet av en järnväg med förbindelse med landets övriga järnvägsnät. En järnväg skulle ha stor betydelse för köpingen och hela skärgården. Man beslutar ”att med alla krafter arbeta på en järnvägsförbindelse mellan Lysekil och lämplig punkt på Bergslagarnas Järnväg”.
Befullmäktigades en kommitté på sju personer att verkställa undersökning och upprätta plan och fullständigt kostnadsförslag mm för en bredspårig järnbana från Lysekil till Frändefors eller annan lämplig station på Bergslagarnas Järnväg, samt att vidtaga alla förberedande åtgärder som erfordrades för att åvägabringa denna järnvägsförbindelse och till och med att å kommunens vägnar söka Kunglig Maj:ts nådiga Consession för ett sådant järnvägsbyggande, samt uppdraga åt kommunalnämnden att å kommunens vägnar och på dess ansvarighet på bästa villkor upptaga ett amorteringslån å

4.000 kronor för att ställas till järnvägskommittens förfogande för att bestrida de med dess uppdrag förenade utgifter.

[Anm PK: Man måste beundra denna tidens kommunalmän och deltagarna i köpingens stämma, dels för dess framsynhet, och dels för deras djärvhet. Att en liten och fattig kommun som köpingen Lysekil ändå var och ändå satsa så mycket på framtiden är värt senare Lysekilsbors beundran. Säkerligen betydde den år 1913 startade järnvägen stor betydelse för Lysekils utveckling.] (Per Carlsson, 1884)

- 1884-02-08 Stenhuggare Otto Ferdinand Samuelsson, född 1857-11-20 i Tossene, flyttar in från Tossene till Gamla Strandgatan n:o 71. Han är den förste stenhuggaren som är bosatt och folkbokförd i Gamlestan i Lysekil. [Anm: Dagens adress är Gamla Strandgatan 5.]



- 1884-05-09 **Sillsalterier.** Handlanden Hjalmar Charmil Bergström, vice konsuln Benjamin Emilius Mollén, före skepparen Emil Bernhard Lycke samt handlandena Nikolaus Eriksson och Johannes Wallentin hade anhållit att få i Lysekil året om idka sillsaltning. Kunglig Maj:t har den 18 april tillåtit dem att idka nämnda sillsaltning till den 1 maj samt under de två följande åren från den 1 september till den 1 maj. (Göteborgs Aftonblad 1884-05-09 via Rustan Gandvik)
- 1884-06-20 Kommunalstämman beslutar teckna aktier för 300.000 kronor i ett blivande järnvägsbolag. Järnvägen skall anslutas till Bergslagsbanan i Frändefors. (Per Carlsson, 1884)
- 1884-07-15 På kommunalstämman väljs den första byggnadsnämnden i Lysekil. Ordförande är folkskollärare Johan Hjelmgren, tillika kommunalingenjör, och ledamöter är apotekare Johan Ludvig Lundberg samt handlande Johan Bernhard Jonsson. (Granqvist, Lysekils kommun före fullmäktiges införande 1889, sid 180, 181) (Per Carlsson, 1884)
- 1884-07-.. ”**Järnvägsfrågan Lysekil – Frändefors.** Extra kommunalstämma var till i onsdags utlyst med Lyse socken i församlingens skolhus, med anledning af

skrifelse från komiterade för ofvannämnda järnvägsförslag. Stämman var talrikt besökt. Från Lysekils köping hade infunnit sig fiskeriintendent Gerhard von Yhlen, konsul Richard Duff och handlande August Efracim Lysell. Af församlingen, som innehåller 35 förmedlade hemman, begärdes teckning af, i rundt tal taget 130 kronor per hemman, för att medels denna summa cirka 4.500 kronor, inlösa den jord inom socknen, öfver hvilken banan komme att gå. Efter ett rätt lifligt, stundom något hetsigt meningsutbyte, besvarades förslaget med öfvervägande nej.” (BN 1884-07-21/KJ)

1884-08-13 ”**Jernvägsmötet i Lysekil.** Med anledning af en notis i Eder ärade tidning att det sammanträde, som den 13 i denna månad egde rum i Lysekil emellan kommitterade för de båda jernvägsförslagen Uddevalla-Grebbestad och Lysekil-Frändefors, blef utan resultat, anhåller jag härmed få meddela den upplysning, att berörde notis endast så till vida är riktig, att de båda komiteerna visserligen icke kunde komma öfverens att uppträda med ett gemensamt program, men att de deremot förklarade sig vilja ömsesidigt understödja hvarandras sträfvanden samt att hvad särskildt angår Uddevalla – Grebbestad banan de vid jernvägsmötet i Qvistrum utsedde komiterade, som alla voro närvarande vid sammanträdet i Lysekil, enhälligt gillanden vid Qvistrumsmötet föreslagna och i här nedan intagna skrift närmare angifna riktningen för banan, men uttalade deremot den åsigten, att spårvidden borde blifva den normala icke blott emedan trafiken å de smalspåriga banorna obestriddligen besväras af flere olägenheter, som icke kunna ifrågakomma vid de bredspåriga utan äfven emedan vidhållandet af det bredspåriga systemet ansågs medföra större utsigter till erhållandet af understöd från det allmännas sida genom lån eller anslag af riksdagen och landstinget.

Innan de två komitteerna öfverenskommit att verka hvar för sig, och förenämnda åsigt angående spårvidden gjort sig gällande föredrog ordföranden vid sammanträdet en skriftlig uppsats, som han ansåg höra i vissa delar kunna läggas till grund för en motion till landstinget och hvilken uppsats hade följande lydelse:

”Det är tyvärr ej utan skäl, som länets innevånare, då fråga väckes om byggandet af jernvägar inom länet, vanligen yttra den invändningen att det förmå vi icke ty länet är dertill för fattigt och denna åsigt kommer antagligen att vinna i styrka år ifrån år, i samma mån som Bohuslän vid jemförelse med andra provinser som redan äro i åtnjutande af jernvägarnes förmåner, blifver mer och mer efter sina lyckligare grannar i materiel utveckling; men vill man göra sig besvär att efterforska huru förhållandet var för 30 á 40 år sedan, innan jernvägar började byggas i Sverige, så ansågs Bohuslän på den tiden visserligen icke såsom någon ogynsam provins för lefnadsbehovens fyllande.

Vid den tid jag nu nämt hände det icke sällan, att man i tidningarne kunde få se t. ex. en så lydande annons:

”Undertecknad, som önskar köpa landtegendom belägen i mellersta eller södra Sverige anhåller om uppgift om pris och öfrige villkor, men säljare i Skaraborgs län behöfa icke göra sig besvär”.

Sedan var den allmänna åsigten i landet om Skaraborgs län de tiderna och Bohuslän ansågs då, som det till sin naturliga beskaffenhet äfven är, betydligt fördelaktigare för lantbruksnäringens bedrivande, men nu torde det vara allmänt känt att Skaraborgs län räknas till våra bördigaste och bäst odlade landsdelar. För detta lyckliga förhållande har länet att tacka den omständigheten att det länge varit bland de bäst lottade med afseende å mångfalden och längden af jernvägar och det öfverträffas härutinnan endast af tre län, nämligen de två bergslagslänen Örebro- och Wermlands- samt Elfsborgs län och, hvilket torde vara allmänt känt, stå för det närvarande på dagordningen, stora jernvägsförslag inom länet.

Att Skaraborgs län har att tacka sina jernvägar för den höga ståndpunkt detsamma såväl i landbruk som andra näringar i tager hafva nämligen dess innevånare lärt sig att förstå, men innan man kommit i åtnjutande af jernvägarnes förmåner, har man svårt att som sig bör uppskatta de framsteg på den materiela kulturens område, som byggandet af jernvägar har till följd. Genom jernvägarne hafva afstånden inom vårt land i allmänhet minskats från 3 till 1, men tidsvinsten är väsentligt större än tredubbel, derå jernvägarne erbjuda allmänheten tillfälle att när som helst beqvämt och hastigt förflytta sig från ort till annan, hvarjemte genom det lättade umgänget många fördomar skingras och väg banas till knytandet af ömsesidig vänskap och förtroende.

Då man besinnar allt detta kan det icke annat än väcka förvåning att Bohuslän dröjt så länge att skaffa sig vår tids förnämsta häfstång till såväl andlig som materiel utveckling och det torde vara tid på att söka återvinna hvad som förlorats genom att så snart som möjligt gripa verket an, ty fastän vi genom vår liknöjdhet icke följt våra grannar i utveckling och för den skull blifvit fattigare än de, kan jag hvarken gilla deras åsigt, som påstå att vi äro för fattiga att sjelfva förskaffa oss jernvägar, ej heller bohuslänska riksdagsmännens välmenta men hopplösa jernvägsprojekt, såvidt dermed åsyftas att byggandet af Bohusläns jernvägar skall öfverlemnas till utförandet af staten. Deremot gillar jag i hufvudsak riksdagsmännens förslag med afseende å jernvägens sträckning, ty det bör för bohuslänningar icke finnas mera än en mening derom att våra jernvägar skola i första rummet vara till gagn för länets innebyggare och först i andra rummet för angränsande landskap.

Alltså och med afseende på å länets beskaffenhet att vara en lång och smal kuststräcka bör väl genom hela dess längd gå en bana som kan till gemensamma värf förena länets innebyggare och på samma gång tillgodose länets hufvudnäringar, landbruk och fiske, hvilken senare näring, äfven om förhoppningarne på ett rikt sillfiske icke realiseras, dock har för länet en ganska vigtig betydelse.

Då jag nu redan antydt i hvilken riktning länets jernvägsbyggande bör enligt min åsigt först utföras, begagnar jag tillfället att bemöta deras mening som i första rummet yrka på tvärbanor såsom:

Mon – Ellelien – Strömstad, Hökedalen – Sundshult – Grebbestad och Frändefors – Håby – Lysekil m fl. Bakom alla dessa förslag döljer sig ytterst den förhoppningen. Att vid de uppgifna hamnarne, som alla hvar för sig äro af utmärkt beskaffenhet, skola uppstå stapelstäder med storartad export, men alla sådana förhoppningar, som voro berättigade så länge stora bergslagsbanan icke blifvit dragen till Göteborg, sakna numera all rimlig grund och lära heller aldrig kunna förverkligas. Göteborgs supremati med afseende å export från Sveriges vestkust har genom bergslagsbanan, sådan den nu är blifvit så öfverväldigande, att någon täflan aldrig kan ifrågakomma, helst banans målsman, som företrädesvis äro Göteborgare hafva i sitt sken att uppgöra taxan för trafiken på detta sätt att allt gods för export från Dalarne, Wermland och Norra Dalsland nödvändigt måste söka sig väg öfver Göteborg. Utom den viktiga omständighet för blifvande egare af sådana tvärbanor, att å dessa således endast undantagsvis kan påräknas annan godstrafik än hvad som från hamnarne dem tillföres, skulle de utan sammanhang med en längdbana genom länet endast öka den isolering mellan dess olika delar, som på grund af mindre tillfredsställande kommunikationer nu är rådande.

I samma mån som Göteborg växer och således så småningom utvecklar sig till att blifva ett eget ståthållareskap, närmar sig äfven den tidpunkt, då Uddevalla till följd häraf och öfriga tvingande omständigheter måste blifva residensstad för det egentliga Bohuslän. I Uddevalla hållas redan nu de sammanträden, som angå länets vigtigaste angelägenheter, men på grund af de dåliga kommunikationerna äro innevånarne i länets norra del sällan i tillfälle att öfvervara dessa sammanträden, ty det kan väl ingen förtycka dem att de, i elektricitetens och ångans tidevarf, icke gerna vilja underkasta sig att skakas på s. k. raphöna eller dermed jemförligt fordon 8 å 10 mil. Att komma med ångbåt till Uddevalla är ofta förenadt med stort besvär och för öfrigt ett sätt att färdas som icke alla tycka om.

För att nu återkomma till sträckningen för länets jernvägar, så bör naturligtvis tagas hänsyn dertill att de på samma gång gagna såväl jordbruk som

fiskerinäringen samt derjemte bereda största möjliga inkomst för jernvägarnes blifvande egare, och i sådant afseende har jag tänkt mig att en bana, som kan betraktas såsom fortsättning af kustbanan, genom Halland, bör dragas genom hela länet från Göteborg till Strömstad och att från denna längdbana åtminstone två tvärbanor byggas nemligen en från Strömstad till Mon och en från Lysekil till trakten af Håby, der längdbanan kan komma att gå fram, allt med iakttagande deraf att det smalspåriga systemet begagnas, enär detta icke torde erfordra mer än halfva kostnaden af hvad som åtgår till goda bredspåriga banor samt den trafik, som kan vara att för banorna påräkna: dock torde vid byggandet hänsyn tagas dertill att staten framdeles torde finna med sig fördel förenligt att förändra spårvidden till normal, hvilken kostnad enligt min åsikt dock uteslutande bör drabba staten såväl som kostnaden för byggandet af den föreningsbana mellan svenska och norska jernvägarne som framdeles kan blifva erforderlig mellan Strömstad och Fredrikshald eller annan lämplig punkt. Den kostnad för omlastning som blifver en nödvändig följd då smalspårig bana möter bredspårig, utgör endast en obetydlighet och bör uppgå till högst 1 öre per centner samt kan äfven med fiskevaror företagas utan skada, om ett för ändamålet tillräckligt antal brädlårar anskaffas.

Då det emellertid torde vara alltför djerft att hoppas kunna på en gång genomföra mitt ofvan omnämnda förslag, för den händelse det skulle vinna landstingets bifall, så vill jag för det närvarande inskränka mig till de delar deraf som såväl för fisket som samfärdseln genom länet torde vara mest behöfliga, nämligen sträckningen Uddevalla – Grebbestad med en grenbana från trakten af Håby till Lysekil. Jag har tänkt mig att längdbanan borde norr om Håby afvika från de förut föreslagna och redan utstakade linierna samt sträcka sig i följande riktning, nämligen: Uddevalla – Herrestad – Saltkällan – Munkedal – Håby – Östeby – Foglekärr – Qville – Fjellbacka – Lilla Anrås – Nästegård – Grebbestad. Knappast något hemman i norra Bohuslän med undantag af Wette härad, finge till denna bana mera än 2½ mil och att intresset för en jernväg i sådan riktning är stort uti norra Bohuslän visar sig bland annat deraf att Tanums och Qville socknar till företagets understödjande anslagit 50.000 kronor hvardera hvarförutom frivilliga bidrag till kostnad för den undersökning, som vidare kan blifva erforderlig. Att Lysekils innevånare insett behovet och nyttan af en jernvägsförbindelse österut hvars ändpunkt de dock tänkt sig blifva Frändefors, hafva de till fullo ådagalagt genom det, för deras förhållanden raska beslutet, att anslå 300.000 kronor till en jernbana. Enligt mitt omdöme böra Lysekils fiskevaror få lika god afsättning öfver Håby – Uddevalla – Öxnered som öfver Frändefors, hälst vägskillnaden till bergslagsbanan icke kommer att öfverstiga två mil och jernvägsknuten vid Öxnered alltid blifver mera lämplig plats för valet af afsättningsort än Frändefors någonsin kunnat blifva.

Sedan jag nu redogjort för min åsigt för de i första rummet behöfliga järnvägarnes sträckning genom länet, vill jag söka ådagalägga att kostnaden icke öfverstiger hvad vi med förenade krafter kunna åstadkomma om nämligen de föreslagna banorna byggas smalspåriga och anslag eller billigt lån kan af stadsverket erhållas till hälften af anläggningskostnaderna. Den ungefärliga längden från Uddevalla till Grebbestad utgör sex och half mil och från Håby till Lysekil $3\frac{1}{2}$ mil, eller sammanlagt 10 mil. Byggnadskostanden kommer icke att öfverstiga 250.000 kronor milen eller för båda banorna 2.500.000 kronor. Om nu landstinget häraf ansloge 750.000 kronor eller 500.000 till längdbanan och 250.000 kronor till Lysekilsbanan så bör under förutsättning af statslån för halfva kostnaden båda banornas byggande vara betryggadt. Huruvida den föreslagna summan bör utgå såsom rent anslag eller för densamma inköpas järnvägarnes aktier eller obligationer, derom vill jag för närvarande icke yttra mig, men att i hvilketdera fallet som hälst landstinget får ansvara för ränta af högst 6 % eller 45.000 kronor årligen till dess järnvägstrafiken lemnar inkomst är visst. Att en sådan utgift emellertid icke kan blifva för lånet synnerligen betungande kan man finna de af att länets innevånare med undantag af staden Göteborg erlægga bevillning enligt sistlidet års taxering med 22.000 kronor för jordbruksfastighet, med 15.000 kronor å annan fastighet (hvertill jemväl städerna hänföras utom Göteborg) samt med 65.100 kronor för inkomst af kapital och näring samt allmän och enskild tjenstebefattning. Då nu således länets hela bevillning enligt andra artikeln, med undantag för Göteborg, utgör omkring 102.600 kronor, men räntan å det begärda anslaget till järnvägar endast uppgår till högst 45.000 kronor, följer häraf att, om anslaget beviljades, landstingsskatten icke komme att höjas med mera än 44 öre för hvarje bevillningskrona eller $2\frac{1}{2}$ öre för fastighetsfyrk och $4\frac{1}{2}$ öre för fyrk påförde andra beskattningsföremål.

Jag anser mig böra erinra att af rikets 24 län endast 11 hafva högre taxeringsvärde å jordbruksfastighet än Bohuslän, hvarest taxeringsvärdet å sådan fastighet uppgår till 75.128.000 kronor, samt att landstingen i Hallands län med endast 62.200.000 kronors taxeringsvärde och Jemtlands län med endast 31.060.000 kronors taxeringsvärde anslagit hvardera 1.000.000 kronor till järnvägsbyggandet.

Såsom ytterligare skäl för Bohuslän att vidblifva det af mig förordade smalspåriga systemet vill jag framhålla den viktiga omständighet att om länets första järnvägar blifva dyrare än som för trafiken erfordras och icke gifva god ränta på anläggningskostnaderna är det fara värdt att hågen för järnvägsbyggandet svalnar och möjligheten att af landsting och vederbörande kommuner erhålla nödiga anslag till fullbordande af länets järnvägssystem försvåras. Som staten med sitt höga föredöme visat det vara med god hushållning förenadt att genom lån anskaffa de medel som erfordras till

produktiva företag förmodar jag att landstinget kommer att anlita samma utväg!

Då Lysekil med afseende å dess långt i hafvet utskjutna läge och jemförelsevis nära afstånd från länets betydligare fisklägen torde vara den för mellersta skärgården mest lämpliga plats för afsättning af fiskeriprodukter, skulle det lända fiskerinäringen i länet till stor fördel om Lysekil sattes i förbindelse med landets jernvägsnät; men då jag fortfarande anser mig hafva anledning betvifla, att Lysekilsboarne kunna realisera deras stora jernvägsförslag till Frendefors, hoppas jag äfven fortfarande, utan att dock vilja reservera mig mot hvad som i Lysekil beslutades, att mitt ofvanstående förslag måtte genom någon landstingsman komma under landstingets bepröfvade och godkändande dock under förutsättning att i sammanhang dermed Uddevalla – Herrljungabanan förändras till bredspårig. Kragenäs den 22 augusti 1884. F. D. Carlberg.” (BN 1884-08-28/KJ)

- 1884-08-27 Föreningen Lysekils Vänner konstituerar sig. Förslag till Stadgar antas och styrelse väljs. Sällskapet har vid bildandet cirka 70 medlemmar. (Lysekils Vänner 1885 av Kaj Löfgren/KJ)
Föreningens syfte är att göra köpingen snyggare bland annat genom att anlägga planteringar och anlägga promenadvägar. (LP 1993-02-18)
- 1884-10-02 Firma Kessel & Röhl i Tyskland tecknar köpebrev för Lott XLIX på Stångehuvud. Firman köper senare även Lott XLVIII och Lott XX. (Lysekils Fastighetsbok, avdelning A, Band II, blad 135.)
- 1884-10-.. Kommunalstämman väljer kapten Claes Sixten Lilliehöök att vara köpingens kontaktman i arbetet för att bygga järnvägar i landet. (Per Carlsson, 1884) (SB1890)
- 1884 Skatten till den borgerliga kommunen hålls kvar vid 2:50 kronor.
- 1884-12-31 Av 1884 års bokslut framgår bland annat att böter för bristande renhållning uppgått till 283 kronor samt att Robert Nordvall inbetalat 3.000 kronor enligt förbindelse.

Vidare framkommer att kostnaderna under 1884 varit för:

Fattigvården	2.883:63
Poliskonstaplarnas lön	1.018:20
Fjärdingsmannens lön	50:00
Brandvaktarnas lön	900:00
Sotarens lön	150:00
Läkarens lön	1.800:00
Barnmorskans lön	150:00

(Hon uppbär dessutom ersättning för varje förrättning)

Gatu- och vägförbättringar	7.243:93
Utgifter för vattenledningen	3.347:20
Ordförande i nämnderna, arvode (PK, 1885-04-..)	100:00

1885 cirka Bryggare Magnus Fagerberg köper Vese gård och flyttar dit från Kungsgatan n:o 34, dagens Kungsgatan 45. (Knuth Hansson, sid 71) (Hfl 1885-1893)



Lysekil

Foto: Carl Curman - Okänt datum

Gamla Köpingen

1885 cirka På fotografiet ses närmast till höger huset på Gamla Strandgatan 12. Där bakom skymtar en liten del av huset på Gamla Strandgatan 14, följt av den ljusare delen av huset på Gamla Strandgatan 16. Tvärsöver gränden till vänster i bild ses först huset på dagens Gamla Strandgatan 7B följt av huset på Gamla Strandgatan 9. Det tredje ljusare huset till vänster med sin lutande gavel är huset på Gamla Strandgatan 11. Fotot är taget före elens tidevarv. Den fotogendrivna gatubelysningen ersätts under hösten 1896 med elektrisk belysning från det av Magnus Radhe anlagda

elverket. Fotot är troligen taget 1885-1890 cirka - åtminstone före 1896! Men jag har valt det äldre datumet. Fotograf är alltså Carl Peter Curman.
Notera dessutom att Storebrunn är borta – jämför med teckningen av Gustaf Henrik Brusewitz från 1870 cirka.

- 1885 I Sverige antas en ny värnpliktslag, enligt vilken den värnpliktige under de sex sista åren av sin värnpliktstid (27:e till 32:a levnadsåret) skall tillhöra Landstormen. Landstormen är avsedd för ”hemortens försvar” samt till ”skydd för mobiliseringen av beväringens första uppbåd eller till skydd för särskilt hotade platser”. (Nordisk familjebok, Uggleupplagan)
- 1885 Inom svenska armén bildas trängtrupperna. Omskolning av befäl påbörjas från andra truppdrag. (Arméns årsbok 1961)
- 1885 Svenska Turistföreningen bildas. Startåret har föreningen 65 årligt betalande och två ständiga ledamöter.
- 1885 Carl Curman grundar inomhusbadet Sturebadet i Stockholm.
- 1885 Alfred Fernström grundar firma A.K. Fernströms Granitindustrier i Karlshamn och startar ett flertal stenbrott i denna trakt. (www.kommandobryggan.se)
- 1885 Flensburgfirman Nic. Petersen Jun. startar stenhuggeri i Hjälmödal. (EGG, Del II, sid 17)
- 1885 Försöksfiske görs vid Shetland med ASTREA, en smack som året innan är inköpt av de två grundsundsborna Carl Backman och Engelbrekt Sörensson. (Träbiten 133, sid 26)
- 1885-01-.. Vid årets första kommunalstämma behandlas frågan om de personer som anslutit sig till den kommunala vattenledningen skall erlägga avgift till kommunen härför. Förslag om att tillsätta en kommitté för utredning av denna fråga avslås med 472 nej-röster och 263 ja-röster, varför ingen kommitté blir tillsatt och frågan om vattenavgifter föll tills vidare. (PK, 1885)
- 1885-01-21 På kommunalstämman beslutas byggnadsordningen för köpingen. Byggnadsordningen innehöll i sina huvuddrag följande:
Köpingens bebyggelse skulle ske med iakttagande av 1873 års tomt- och gatureglering.
Byggnad mot gata skulle läggas i gatulinjen, därest byggnadsnämnden ej medgav undantag.

Husen skulle läggas på stengrund och fick uppföras till högst två våningars höjd, överräknat källarvåning där sådan fanns. Vindsrum fick inredas till minst 2.10 meters takhöjd, men frontespisar fick ej byggas på tvåvåningshus. Vid större gator och allmänna platser samt i Kyrkvik fick endast boningshus byggas.

Byggnad i tomtgräns skulle ha brandmur. Byggde man ej i tomtgräns skulle avståndet från grannen vara 4,5 meter.

Förbud infördes mot tak av brännbart material. Takresningen fick ej vara bruten och fick ej överstiga en tredjedel av husets bredd.

Trähusen skulle målas med lämplig färg, ”hvertill dock ej får användas oblandad vit färg eller tjära och ej heller rödfärg å sidan af hus, som vetter mot gata.”

För nybyggnad och större ändring av hus erfordrades byggnadslov efter ansökan, som skulle vara åtföljd av ritningar, beskrivning och tomtkarta. Byggnadsnämnden skulle meddela beslut senast åtta dagar efter ansökan. (Granqvist, Lysekils kommun före fullmäktiges införande 1889, sid 181)

- 1885-02-27 Fredagen den 27 dennes, med början kl 10 f.m. låta arfvingarne efter aflidne sjökapt. J. Olsson i Lysekil försälja Huset N:o 1 Bansviksgatan, innehållande 4 rum och kök med rymlig vind och källare, jemte ett å samma tomt stående mindre hus, med ett rum och kök samt stall och vedbod. Huset N:o 1 Rinckenäs gränd indelt i 3 rum och kök; alla husen under tegeltak och i godt skick.
1/60 del i skeppet JAMES, 1/48 del i skeppet MARIA, 1/48 del i skeppet OFWERMANN, 1/36 del i briggen ZEPHIR, 1/48 del i briggen AGNES, 1/18 del i skonerten MAJOR KOCK, 1 aktie i nya jernångfartyget HERO samt 1/2 aktie i [Ångbåts AB] Bohuslänska Kustens ångfartygsbolag; samt diverse lösören, den aflidnes gångkläder, nauticalinstrumenter och sjökort, ett piano, en så kallad snipa med 2:ne segel, diverse tågvirke och större block mm.
Wilkoren tillkännagifvas före utropet. Okände köpare böra vara försedde med borgen.
Lysekil den 14 februari 1885, Lars Ödman. (BN 1885-02-17 via Rustan Gandvik)

- 1885-03-07 Kommunalstämman beslutar enhälligt att till föreningen Lysekils Vänner upplåta kyrkviksbukten, dock på vissa villkor. Planteringsällskapet får tillgång till kyrkviksbukten med fri nyttjanderätt under en tid av 40 år, liksom de även får dispositionsrätt för lika lång tid av dels bergsplatån mellan kyrkan, badhuset och parken, dels den obebyggda trekantiga planen i kyrkviksområdet, för planteringar, vägars upptagande och så vidare. (Lysekils Vänner 1885 av Kaj Löfgren/KJ) (LP 1993-02-18)

Till stämman låter Robert Nordvall meddela att han donerar 5.000 kronor till uppförande av ett fattighus i kommunen.

1885-03-28 Brandbefälet har påtalat behovet av anställande av en övermaskinist vilken skall ha nödig tillsyn över kranar och ventiler i vattenledningsnätet så att de ständigt är i behövt skick. Han skall även vara närvarande vid övningar och eldsvådor samt öva tillsyn av brandatiraljen. Johan Hjelmgren åtar sig uppdraget och hans ersättning skall senare beslutas. Han har rätt att anlita hjälp på köpingens bekostnad. (PK, 1885)



1885 Konstnären Hugo Birger (tidigare Hugo Birger Pettersson) tillbringar en del av sommaren i Lysekil, målade studier med bergsknallar, ängsblommor och röda stugor. (SBL, Band 04)
På bilden ovan ses målningen "Vid bryggan, Lysekil". Målningen är sannolikt gjord nära bryggan i Södra hamnen och i fonden ses till vänster Fiskebäckskil med Skaftölandet till höger.



1885 I målningens mitt ses två av husen på Bansviksgatan 14, det vänstra rödmålat och det högra brunmålat, som Knuth Hansson benämner Hus VI och Hus V.

I fonden ses Hus I, som ligger en bit ut i Bansviksgatan.

Huset närmast till vänster har jag givit adressen Bansviksgatan 16.

Närmast till höger ses en mycket liten del av huset på Bansviksgatan 31A och sedan följer en liten del av ett uthus hörande till Bansviksgatan 29. Strimman av ljus, som faller ut på Bansviksgatan mellan dessa två hus, är från gränden, som idag har namnet Lotsarnas gränd. Målningen är gjord av Hugo Birger.

1885-07-.. Med. fil. kand. Axel Nilsson, Uppsala, är anmäld som badgäst. (LYSEKILS TIDNING 1885-07-04 n:o 1/KJ)

1885-07-21 Annon i Bohusläningen. Att jag från och med denna dag bedrifwer Stenhuggerirörelse härstädes under firma Lysekils Stenhuggeri får jag härmed tillkännagifva. Lysekil den 15 Juli 1885. Magnus Radhe. (BN 1885-07-21/KJ)

1885-07-21 Annon i Bohusläningen. Skickliga gatstenshuggare erhålla arbete vid Lysekils Stenhuggeri om de anmäla sig hos Magnus Radhe å Conrad Sundbergs kontor Lysekil. (BN 1885-07-21/KJ)

1885-08-01 Ett fattighus håller på att uppföras i Lysekil. Det är beläget i Blekebackegränd, och några rum skola med snaraste inredas för att begagnas som provisionellt sjukhus [provinsialläkarsjukhus] under sommaren i händelse af behof. Den

redan uppförda stommen håller 59 fot i längd, 29 fot i bredd och 13½ fot på knut. Huset är indeladt i 8 boningsrum och 6 smärre kök i nedra botten samt 4 gafvelrum å vinden. (BN 1885-08-01/KJ) [Anm: Adressen är Blekebackegränd n:o 13, intill nuvarande ålderdomshemmet.]

1885-08-.. Det nya fattighuset drar med sig bekymmer för kommunalnämnden. Det gäller bland annat en del mindre reparationer som skall göras. I regel är det Emilius Hörman och Carl Backman som får klara ut problemen.

Fattigvården kräver detta år 2.636 kronor. Skatten till den borgerliga kommunen hålls kvar vid 2:50 kronor.

1885-08-15 ”**Jernvägsmöte i Qvistrum.** Sedan ledamoten af riksdagens första kammare, bruksegaren Arthur M. Koch m. fl. hos Kungl. M:t hemställt, att Kungl. M:t måtte meddela tillstånd till anläggande och trafikerande af en jernväg af 1,435 meters spårvidd från Frändefors på Bergslagernas jernväg till Lysekils köpings norra hamn, samt Kungl. M:t föreskrifvit, att invånare i samtliga de orter, genom hvilka den ifrågasatta jernvägen är afsedd att framdragas, skall lemnas tillfälle att vid utlyst sammanträde yttra sig rörande järnvägsanläggningens lämplighet och nytta, har kunglig befallningshavande velat kungöra, att sammanträde för nämnda ändamål blifvit utsatt att inför kunglig befallningshavande hållas i Qvistrums tingshus fredagen 4 nästinstundande september kl. 12 på dagen, dervid, vederbörande ega att sig infinna, kommuner genom behörigen utsedda ombud.” (BN 1885-08-15/KJ)

1885-08-15 ”**Telefonanläggning** mellan Lysekil och Kungshamn äfvensom mellan Fjellbacka och Bovallstrand skall ofördröjligen påbörjas.” (BN 1885-08-15/KJ)

1885-08-22 ”**Arbetet med telefonanläggningen** till Kungshamn ledes af ingenjör Curman wid Kungl. Telegrafverket.” (BN 1885-08-22/KJ) [Anm: Det är troligen Nils Rudolf Curman, född 1852 i Skänninge, död 1934-09-25 i Djursholm, före detta telegrafdirektör (Teknisk Tidskrift 1923-10-13).]

1885-08-22 ”Till ombud att föra köpingen Lysekils talan vid järnvägsmötet i Qvistrum 4 september utsågos vid kommunalstämma i onsdags herrarna kapten Claes Sixten Lilliehöök och handlanden Fr. Carlson.” (BN 1885-08-22/KJ)

1885-09-05 ”**Lysekil – Frändeforsbanan.** Med anledning af begärd koncession på denna projekterade jernväg, hade Konungens Befallningshavande i länet, på Kungl. M:ts befallning utlyst möte å Qviström till igår middag kl. 12 med innevånare i de trakter som beröras af nämnda bana, och hvarvid ombuden från de olika socknarna hade att yttra sig om jernvägens lämplighet och nytta.

Länets höfding ledde förhandlingarne vid mötet, hvilket egde rum i tingssalen och som var talrikt besökt trots det mindre vackra vädret.

Ombud från 12 kommuner, deraf 3 å Dalsland, hade infunnit sig och företedde utdrag af kommunalstämmoprotokollen såsom fullmakter. Ombuden voro:

För Lysekil: kapten Claes Sixten Lilliehöök och handlande Fr. Carlson.

Brastad: patron Fr. Bundsen på Holma och hemmansegaren J. A. Niklasson i Immestad.

Foss: förvaltaren Herman Dumker på Munkedal och kreaturshandlaren Johannes Olsson i Hede.

Lyse: hemmansegaren Fr. Nilsson i Fiskebäck.

Håby: riksdagsmannen Johannes Andersson i Knarrevik och possessionaten J. A. Hansson i Gläborg.

Bro: landtbrukarne G. Hjort i Broberg och O. M. Williamsson i Österöd.

Krokstad: kontraktsprosten J. W. Thuresson,

Hede: hemmansegare J. P. Johansson i Röd och Efraim Carlsson i Åboland.

Sanne: hemmansegaren Zackarias Johansson i Stenungsberg.

Ryr: patron C. S. Kock på Wågsäter. Kyrkoherden C. Norder och landtbrukaren Johan Roll i Högstorp.

Fergelanda: fanjunkaren J. A. Nordström och hemmansegaren Anders Jonasson i Åttingsåker.

Ödeborg: kronolänsmannen B. Bergmark på Hagen, landtbrukarne Larsson på Dagsholm och A. Roll i Östby, hvarförutan hr Jansson på Ellenö anmälde sig som ombud, ehuru han icke hade fullmakt med sig.

Sedan ombuden antecknats, upplästes koncessionsansökan, hvaraf bland annat framgick, att banan skulle blifva 79 kilometer lång och byggas bredspårig för en beräknad kostnad af 2 900 000 kronor. Styrelsen för väg och vattenbyggnadskåren, till hvilken kgl. M:t först remitterat ansökningen, hade 24 sistlid, juli i varma ordalag gifvit sin tillstyrkan med bl. andra villkor, att banans byggnad skulle vara påbörjad inom 1886 års slut och för trafik öppnad senast 1 okt. 1889.

Sjelfva öfverläggningen inleddes med några ord af kapten Lilliehöök, som uttalade sig för banan.

Brukspatron Arthur M. Koch på Torp hade ett längre anförande och förordade ifrigt bansträckningen. Han framhöll jernvägars stora nytta och betydelse för utvecklingen, och äfven för jordbruket voro snabba kommunikationer ett hufvudvillkor. Bristen på jernvägar här i Bohuslän voro förnämsta orsaken hvarföre vårt landskap står längst efter de andra landsdelarne i utveckling, och vi skulle alltid komma att stå efter om vi ej skaffade oss kommunikationer och dymedelst gingo framåt; den som ej går framåt, står icke allenast stilla, utan

han går bakåt. Men långbanan kunde han för sin del icke vara af den nytta som tvärbanorna, hvilka skaffade afsättningsorter både vid hafvet och inåt landet. Det var visserligen sant att trakterna häromkring hade lätta sjökommunikationer, men af den föreslagna banan skulle man röra ännu större förmåner. Man borde gripa sig raskt an, ty utsigterna för oss att få se en jernväg skulle förminska om någon annan jernväg drages till kusten. Han undrade icke på att andra trakter arbetade mot detta förslag; stridiga intressen uppstå alltid då någon jernväg är i görningen. Men för sin del hoppades han att Lysekil – Frendeforsbanan skulle komma till stånd om hvar och en i sin stad arbetade ifrigt på hennes förverkligande, i synnerhet nu efter den i så ampla ordalag gifna tillstyrkan af Väg- och vattenbyggnadskårens styrelse, något som ytterligare bör vara en borgen för banans tillkomst. För sin del var han beredd till uppoffringar och skulle teckna minst lika belopp som den kommun gjort, hvilken han tillhörde. – Förslog till sist att mötet skulle uttala sig för banans lämplighet och nytta.

Hr Dumker framhöll att åsigterna inom Foss socken beträffande järnvägens lämplighet voro så delade, att de troligen ej skulle sammansmälta. Hvad nu Munkedal beträffar, så har detta bruk ingen nytta af den föreslagna tvärbanan, men väl af en längdbana. Han uttalade på dessa grunder mot banan.

Johannes Olsson i Hede ansåg af flera skäl att en L – F – bana skulle blifva nyttig; gödboskap kunde sändas på England via Lysekil, man kom i direkt förbindelse med stora kalkstensbrott inåt landet m.fl. förmåner. Men i förbigående ville han också hafva sagt, att om en längdbana skulle komma till stånd, borde den dragas från Håby längs Bullardalen, detta om man ville visa den minsta smula rättvisa mot denna förbisedda bygd, som bl. annat väl icke på de sista 100 åren ens kommit i åtnjutande af anslag till vägomläggning.

Patron C. S. Koch: Ryrs kommun anser att den föreslagna jernvägen skulle vara nyttig och är beredd att göra uppoffringar.

Fanjunkaren Nordström uttalade Ferglanda sockens innerliga önskan att få jernvägen dragen åt det hållet, i hvilket fall kommunen äfven ville bidra.

Med honom instämde hrr Jansson på Ellenö och B. Bergmark på Hagen, denne senare hvad Ödeborg beträffade.

Riksdagsman Andersson i Knarrevik ansåg jernvägen vara af ingen nytta för jordbruket, och detta var också allmänna meningen inom Håby, trots att denna kommun redan tecknat 15 000 kr.

J. A. Hansson i Gläborg instämde.

Hr Hjort i Broberg: De mera tänkande inom Bro socken anse jernvägen vara nyttig.

Hr Williamsson: Flertalets mening i Bro vore den, att jernvägen är obehöflig.

F. d. riksdagsmannen A. P. Hylander (ej ombud) talade för banan.

Kontraktsposten Thuresson ville uttala Krokstads kommuns öfvertygelse, att den föreslagna banan skulle blifva nyttig för socknen. Talaren hade visserligen klart för sig, att längdbanan skulle bereda hans trakt större förmåner, men L - F-banan hade större utsigter att kunna realiseras först, och därför ville han å Krokstads kommuns vägnar tillstyrka densamma.

J. P. Johansson medgaf väl att Lysekil och Valbo härad kunde hafva fördel af den föreslagna banan, med Sörbygden hade alla intet intresse af densamma, och för Hede socken var den af ingen nytta.

Hede sockens andra ombud instämde.

Fanjunkare Nordström fann det besynnerligt, att Krokstad, som ligger ofvan Hede, ändock ansåg sig hafva nytta af jernvägen, men icke så Hede. Ombuden måtte icke förstå saken.

Kyrkoherde Norder uppmanade till fridsamhet och endrägt. – Tillstyrkte banan, hvilken var det för Dalsland betydelsefullaste jernvägsförslaget som hittills framkommit från Bohuslän. Dalboarne önskade lifligt, en förbindelse med hafvet. Äfven i Vermland omfattade den föreslagna banan med intresse.

J. A. Niklasson i Immestad: Många inom Brastad äro för och många emot banan. Mera enighet skulle uppstå om banan finge en annan sträckning genom socknen än den föreslagna.

Patron Bundsen ville upplåta fri jord om banan drog os öfver Holma. I alla händelser vore han dock för banan.

Löjtnant Nycander på Åby och Johannes Olsson i Bråten, Ödeborgs socken (båda utan fullmakter) tillstyrkte. Major v. Proschwitz likaledes.

Brukspatron A. M. Koch bemötte riksdagsman Anderssons yttrande, att jernvägen ej skulle vara af någon nytta för jordbruket. Han fann detta påstående så mycket besynnerligare som hr Andersson sjelf ju hade varit med om motionen till riksdagen om U – V – H – banans inlösen af staten.

Hr. Roll i Österby, Ödeborg hade det egendomliga påståendet, att Uddevalla hamn tillfryser nästa samtidigt med Dalslands insjöar. Tillstyrkte banan.

Hr. Larsson på Dagsholm instämde.

Diskussion var nu slut, och vid hopsummering fann ordföranden att af talarne hade 17 yttrat sig för och 6 mer eller mindre direkt mot den föreslagna banan.

På af höfdingen framställd fråga, om mötet ville uttrycka den åsigten, att den föreslagna banan mellan Lysekil och Frändefors vore både lämplig och nyttig för de orter, genom hvilka den komme att gå, dånade ett enigt och kraftigt ja från den i salen församlade menigheten, som väl öfversteg ett halft hundratal personer.” (BN 1889-09-05/KJ)

- 1885-10-08 ”Stor eldsvåda i Lysekil. natten mellan sistlidne måndag och tisdag utbröt eldsvåda i en enkefru Olsson der i köpingen tillhörig gårdsbyggnad, belägen wid Kungsgatan. Elden, som warade flere timmar, spred sig snart till manhusbyggnaden, hwilken jemte gårdsbyggnaden totalt nedbrann. Derifrån kastade sig lågorna öfwer till enkefru Molléns midt emot belägna hus, samt till Theléns bageri, som nedbrunno med tillhörande uthus. Elden hämmades kl. 4 på morgonen. Förlusterna, som icke äro obetydliga, drabba hufvudsakligen bolaget Skandia, samt äfwen Swea. Enkefru Olson, hos hwilken elden utbröt, kunde ej rädda det minsta af sitt lösöre. Lyckligtvis hade hon det försäkradt. Eldflammorna woro så starka, att de kunde tydligt skönjas ända till staden.” (BN 1885-10-08/KJ) [Anm: Staden borde alltså vara Uddevalla? Husen som brinner ned är alltså Kungsgatan 34, Olssons hus, och Kungsgatan 37, änkefru Molléns hus.]
- 1885-11-.. Lysekils Vänner startar sprängningar i Kyrkvik. Efter några månader är sprängningarna klara, bland annat har Carlavägen sprängts ut. (Anders Wide, Lysekils Hafsbadanstalter 1901, sid 7, skriver 1895) (Fritz Lüscher, sid 118) [Anm: Det är vägen längs berget från Kyrkvik till Badinrättningen i Lilla Kyrkvik, dagens Karlavägen.]
- 1885-11-20 Kunglig Maj:t Telegrafstyrelse anbefaller att innevarande och nästa år utföra telefonanläggningar på bland annat linjen Lysekil-Kungshamn-Smögen.
- 1885-11-28 ”**Frändefors – Lysekil – jernvägen.** I dessa dagar pågå kommunalstämmor såwäl inom de församlingar, genom hwilka den tilltänkta banan skulle komma at gå, som äfwen inom de kommuner hwilka ligga i närheten af desamma, för att höra wederbörande röstegare, i hvad mån de woro williga bidra för att ifrågawarande jernvägsförslag möjligen skulle kunna realiseras. För dem, som äro intresserade för denna jernväg kan det wara glädjande höra att på Dal allmänhetens offerwillighet för densamma är ganska betydlig. Större och

mindre summor hafwa nämligen af de respektive kommunerna beviljats. Så hafwa t. ex. Torps och Ödeborgs små kommuner i Walbo härad, hwilka icke hafwa mer än något öfwer 4 000 fyrk hwardera, tillsammans tecknat ett belopp af 40 000 kronor.

Besluten angående bidragen hafwa med enhällighet blifvit fattade, något som i allmänhet icke är så wanligt isynnerhet då det gäller penningangelägenheter, om samma gång som det är ett bevis för, hurusom den stora allmänheten alltmer inser järnvägarnes stora nytta.

Lysekil har som bekant i detta jernvägsföretag tecknadt trehundrausen kronor, samt dessutom till undersökning af banan anslagit fyratusen kronor. Undersökningen har werkställt af ingenjör Danielsson, och slutat det af honom upprättade kostnadsförslaget på en summa af två millioner niohundrausen kronor. Banans längd 79,1 kilometer eller 7,9 mil. Anläggningskostnaden beräknas till trettiosextusén sexhundra kronor pr kilometer eller 392 000 kronor per mil.

Mellanstationer äro föreslagna; wid Häggwall, Bro, Håby, Munkedal, Hattefjell, Ellenö, Rådanefors och Håfwerud samt dessutom sex så kallade hållplatser.

Kungliga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i ampla ordalag uttalat sig till förmån för detta jernvägsföretag.” (BN 1885-11-28/KJ)

- 1885-12-.. ALBREKTSUND (I) läggs upp till försäljning. Ångfartyget säljs 1888 till Sigtuna-Öresundsbro Nya Ångfartygs AB i Sigtuna.
(marstrandsbolaget.hagmanstorp.com)
- 1885 Brandpersonalen omväljs i stort med undantag för spruta nr 3 - förman blir konsul Richard Duff och vice förman sjökaptén August Kihlberg.
- På initiativ tillsätts en övermaskinist för köpingen. Förste innehavaren blir folkskollärare Johan Hjelmgren. I arbetet ingår ansvaret för vattenverket.
- 1886 Svenskens livstid i medeltal uppgår under perioden 1871-1880 till för män 45 år och för kvinnor 49. Under perioden 1856-1870 är motsvarande 42 och 46 år.
- 1886 Inom armén får de första trängsoldaterna sin utbildning under 21 dagar. Detta sker vid Kungliga Trängbataljonen på Marieberg. Soldaterna utbildas endast i sjukvårds- och anspannstjänst. (Arméns årsbok 1961)

- 1886 Kronofogde Karl Anton Nordvall går i pension och Sven Ljunggren blir vikarierande kronofogde i Sunnervikens fögderi. Ljunggren tillskriver Lysekil och begär förändringar av tjänsten som fjärdingsman. Han kräver bland annat att lönen höjs och att en annan innehavare av tjänsten utses. Stämman höjer lönen till 100 kronor och utlyser tjänsten som ledig. I brist på sökande utses till sist poliskonstapel Alfred Andersson Uddén till fjärdingsman.
- 1886 Ångbåts AB Bohuslänska Kusten börjar trafikera sträckan Uddevalla-Lysekil med ångaren ALFHEM. (AL, Posthistoria)
- 1886 Fattigvårdsstyrelsen får nytt presidium. Ordförande blir konsul August Efraim Lysell och vice ordförande handlande Johannes Wallentin. Förra folkskolärare Anders Engelbretsson Lundberg efterträder Leonard Mattsson.
- 1886 I Lysekil finns tre stenhuggerier - Viktor Emanuel Mollén (Valbodalen), Magnus Radhe (Lysekils köping) samt den tyska firman G.A. Kessel & Co (Stångehuvud). En del klagomål framförs främst på Molléns men även på Radhes arbetare. (Knuth Hansson, sid 143) (LP 1993-07-29)
Kronolänsman Nils Jakob Nielsen rapporterar till landshövdingen att [Lyse och] Lysekils tre stenhuggerier har sammanlagt 100 anställda. (Knuth Hansson, sid 143)
- 1886 Kommunens försörjningshem på Blekebacken n:o 13 står klart. Kommunen säljer det så kallade Kulthuset på Bansviksgatan [12A] för 800 kronor. [Anm: Dagens adress skulle ha varit Blekegatan 16. Huset, det så kallade Hemmet, rivs 1954 cirka.]
- 1886-01-07 ”En deputation för Lysekils-Frendefors jernväg uppvaktade i tisdags konungen under ordförandeskap af brukspatronen och förstekammarledamoten Arthur Koch.” (BN 1886-01-07/KJ)
- 1886-01-14 ”**Lysekil-Frendefors-banan.** Länsstyrelsen i Elfsborgs län har uti infortrat utlåtande, såsom wi förut nämt, afstyrkt bewiljandet af koncession af denna bansträckning.
- I tisdags uppvaktades vårt läns höfding grefwe Snoilsky af en deputation från Uddevalla under anförande af ordföranden i stadens stadsfullmäktige för ernäendet af ett likartadt utlåtande äfwen från Göteborg.
- Man vill nämligen från så wäl Wenersborg som Uddewalla afse att utwerka statens kraftiga hjälp för utläggning af Uddevalla – Wenersborg – Herrljunga – banan till normalspårig och att samtidigt hindra konkurrenten från nämnda jernväg, säger Handelstidningen.” (BN 1886-01-14/KJ)

1886-01-19 ”**Lysekil – Frändefors jernväg.** För liten tid sedan omnämnde Handelstidningen att en deputation från Uddewalla uppvaktat länets höfding i Göteborg för ernåendet af ett afstyrkande utlåtande från vår länsstyrelse beträffande erhållandet af koncession af Lysekil-Frändefors-banan.

De uppvaktande – herrar William Thorburn, Robert Thorburn och C. W. Collander – utgjorde icke någon befullmäktigad deputation för Uddewalla stad eller för någon som beslutat dess inrättningar, utan uppwaktade de höfdingen endast såsom enskilde personer, hwilka wille göra denne, som ju är nykommen till länet, förtrogen med ställningen för och stämningen i Uddewalla beträffande nämnde bana.

Personer från vår stad hade förut warit kallade till grefwe Sparre i Wenersborg, och hade grefwen för desse utvecklat skälen för sitt afstyrkande af koncessionen, samt uppmanat dem att werka för dylikt utlåtande från äfwen vår länsstyrelse.” (BN 1886-01-19/KJ)

1886-01-23 ”**Lysekilsbornas järnvägsdeputation,** som för någon tid sedan under bruksegaren Kochs ordförandeskap uppwaktade K. m:t öfwerlemnade wid nämnde tillfälle följande skrifelse:

Till Konungen,

Då den vigtiga och för hela landet betydelsefulla fiskerinäringen å bohuslänska kusten fortfarande saknar hwad som ensamt förmår höja och utveckla en dylik näring, nämligen lämpligt anlagda samfärdsleder från kusten till det inre landet, så hafwa de, som nitälska för denna närings framåtgående och skönja dess framtida storhet, sedan flera år arbetat på att åstadkomma en järnvägsförbindelse mellan den centralt belägna och i hafwet utskjutna Lysekils köping och landets widt utgrenade järnvägsnät, med anknytningspunkt wid Frändefors station å Bergslagsbanan.

Genom en sådan järnväg, med ändpunkt i sjelfwa hafsbandet, kunna fiskeprodukterna framkomma snart sagdt till hwilken ort inom riket som helst, på samma tid, som nu understundom åtgår, att föra dem till de enda inom länet befintliga järnvägsändpunkterna och afsättningsorterna Göteborg och Uddewalla.

Under nu inträdda sillfiskeperiod skulle denna järnväg tillföra landet sillen i fullkomligt färskt tillstånd och därigenom bereda de mindre bemedlade klasserna ett betraktansvärt tillskott af en billig och närande föda, just under den tid på året, då de deraf äro mest i behof, nämligen wintertiden; en dylik samfärdsel med ändpunkt i yttersta sfären skulle äfwen under den ymnigaste tillgång förmedla afsättningen af den fångade sillen. Dessa uppfångade skatter

behöfde sannolikt icke, som nu mången gång är fallet, åter utsläppas i hafwet af brist på köpare.

Då härtill kommer att detta, med stort och allmänt intresse omfattade jernvägsförslag, utrikes sjöfart, enär det utmynnar wid en, äfwen under starka wintrar, isfri hamn, och dels blifwa, för de orter, det genomgår Bohuslän och Dalsland, en kraftig häfstång till jordbrukets höjande och de därigenom befintliga anläggningarna och utveckling, så tro sig undertecknade hafwa framhållit några af de mest talande skälen för företagets stora allmänna nytta och behof.

Men då de erforderliga medlen för jernvägens byggande icke kunna till fullo anskaffas inom de närmast intresserade orterna, ehuru efter hwars och ens förmåga icke obetydligt är hjort, så wåga undertecknade utsedde ombud för dessa orter, hos Eders Kongl maj:t i underdånighet anhålla, att det täckes eders Kongl. Maj:t aflåta nådig proposition till näst sammanträdande riksdag om bewiljande till ifrågawarande jernvägsanläggning af stadsanslag utan återbetalningsskyldighet till ett belopp af 500.000 kronor, oberäknadt det till halfwa anläggningskostnaden uppgående sedwanliga lånet, som särskildt kommer att sökas, stödjande denna wår underdåniga ansökan på ofwan anförda landets sannskyldiga nytta afseende grunder.

Stockholm 5 januari 1886

Underdånigast

Arthur M. Koch	Carl Curman
Bruksegare och ledamot	Med. d:r, professor
Af första Kammaren	adr. Stockholm
Adr. Torp pr Qvistrum	

P. F. Landelius	Emilius Hörman
Distriktsläkare	Lotsförman
Adr. Lysekil	adr. Lysekil

M. Andersson	Johannes Olsson
Fabricant	Landtbrukare
Adr. Stigen	adr. Stigen

Konungen om Lysekil – Frendefors jernvägsförslag

Wid Konungens mottagning i tisdags woro konsul Cöster och landshöfding Sparre närwarande, och då konsul Cöster framhöll behofwer af Uddewalla – Wenersborg – Herrljungabanans utläggning till normal spårwidd i förening med byggandet af en kustbana från Uddewalla till Strömstad i enlighet med länsstyrelsens i Wenersborg förslag, uttalade konungen sitt bestämda ogillande

af ett sådant förslag samt framhöll att en ”utfartsbana” till skärgården wore hwad som behöfdes och att han för sin del fästat sig wid Lysekil – Frendeforsbanan såsom en lämplig dylik ”utfartsbana”. (BN 1886-01-23/KJ)

1886-01-23 ”Tillkännagifwanden. **Större stenarbete i Lysekil!** För föreningen Lysekils Vänners räkning kommer att under denna vinter och nästa vår utföras ett större arbete med utläggande af kajmur i Kyrkviken och fyllning inom densamma. Personer, som kunna vara hugade att åtaga sig detta arbete, kunna derom inhämta närmare underrättelse af Herr Lars Ödman härstädes, och till honom ingifwa lägsta anbud före den 1:ste nästa Februari. Borgen fordras för såväl hwad som kan blifwa lemnadt i förskott, som för arbetets rigtiga fullgörande enligt upprättadt kontrakt. Lysekil den 21 januari 1886. Förtroendemännen.” (BN 1886-01-23/KJ)

1886-01-29 Tysken Carl Benz lämnar in sin patentansökan på en Motorwagen – ett lätt trehjuligt fordon med explosionsmotor. Det tyska patentet DP 37435 betyder att bilens era har inletts. (YA 2010-12-29)

1886-01-30 ”**Konungen om Lysekil – Frendefors jernvägen.**
Under denna rubrik meddelade vi nyligen en notis, som tillsändes oss af en korrespondent i hufvudstaden och deri angavs att Hans maj:t Konungen skulle hafwa uttryckt sitt bestämda ogillande af hwarje annat jernvägsförslag än ofwan nämnda. Så föllo sig emellertid icke Konungens ord, som framgår af en skrifwelse hwilken wi mottagit af bohuslänska städernas riksdagsman Konsul Cöster, Skrifwelsen är af följande lydelse:

Till redaktionen af Bohusläningen!

Hemkommen på ett kort besök, finner jag uti Er tidning af sistlidne lördag en notis om ett yttrande som Konungen skulle hafwa fällt beträffande de bohuslänska jernvägsförslagen, med anledning af en af mig gjord framställning wid en uppvaktning af ett antal af andra kommuners ledamöter och då denna notis är ofullständig och äfwen i wiss mån oriktig, tager jag mig friheten anhålla det Ni wille införa följande lilla beriktigande.

För att sakens sammanhang må uppfattas ber jag få nämna, att konungen wid detta tillfälle behagade yttra till de närwarande kammarledamöterna att han hoppades, det de tillämnade nedsättningarne i jernvägsfrakterna skulle hafwa en gynnsam werkan å det tryckta näringslifwet, tilläggande att de enskilda jernvägarne emellertid woro mindre nöjda med förslaget. Då detta förhållande bekräftades af grefwe Erik Sparre, genmälte Hans maj:t, att han antog någon hjälp skulle kunna beredas de enskilda jernvägarne af staten t. ex. genom en konvertering af deras lån till en lägre räntefot. Undertecknads, tog sig då friheten säga, det han hoppades i så fall att hans maj:t äfwen wille ihågkomma

vår jernväg, som nu wore supplikant för erhållande af medel till omläggning till normal spårvidd, hwilket wore ett lifligt önsknigen i Bohuslän och särdeles af behof för afsättningen af dess rika fiske. Härpå swarade konungen på sitt wanliga lifliga sätt: ”Ja, ja, det will jag wara med om, utfartswägen till sjön är hwad ni behöfwa, därför tilltalar mig och Lysekilsförslaget, men kustbanor i Bohuslän deremot kan jag icke gilla.” Detta war allt.

Samtalet slutade med ett skämt emellan konungen och grefwe Sparre angående företadet emellan färsk sill och saltad, derwid hans maj:t förfäktade den färska och grefwen, ehuru ingalunda norsk wän, den salta waran.” (BN 1886-01-30/KJ)

1886-02-10 Tullinspektor Gustaf Emil Bundsen avgår som ordförande i Lysekils Köpings Sparbank och efterträds av doktor Per Fredrik Landelius. Till räkenskapsförare utses postmästare Johan Albert Jonsson. Bankens lokal i tullkammaren flyttas till Postkontoret. (Lysekils Sparbank 125 år, sid 37) [Anm: Postkontoret finns på Rosviksgatan n:o 5, dagens Rosviksgatan 4.]

1886-02-16 ”**Lysekil-Frendefors-banan.** Länsstyrelsen i Göteborg och Bohuslän har tillstyrkt till Lysekilsbornas petition om statsunderstöd åt Lysekil-Frendeforsbanan i den utsträckning Kungl. Maj:t i nåder täckes finna omständigheterna påkalla och statens tillgångar medgifwa.

Likaledes har länsstyrelsen tillstyrkt koncessionsansökan för Lysekil-Frendefors-jernväg.

Landshöfdingeembetets utlåtande är af följande lydelse:

Till Konungen!

Till underdånig åttlydnad af Ers Kungl. Maj:ts nådiga befallning i remiss 25 nästlidne januari får Ers Kungl. Maj:ts befallningshafwande härmed afgifwa underdånigt utlåtande öfwer den af bruksegaren och riddaren af E. k. m:ts Nordstjerneorden Arthur M. Koch med flera hos E, k. M:t i underdånighet gjorda ansökning, att Ers Kungl. Maj:t täcktes aflåta nådig proposition till riksdagen om bewiljande till jernvägsanläggning emellan köpingen Lysekil och stationen Frendefors å Bergslagens jernbana af statsanslag utan återbetalningsskyldighet till ett belopp af 500.000 kronor, oberäknadt det till halfwa anläggningskostnaden uppgående lån, som särskildt komme att sökas.

I denna dag jemwäl afgifwer utlåtande har Ers Kungl. Maj:ts befallningshafwande i underdånighet tillstyrkt nådig koncession å anläggning af omförmälde bansträckning.

På dessa skäl och med afseende å oförmågan hos de kommuner, öfwer hwilkas områden jernvägen Lysekil – Frendefors skulle framdragas, att utan hjelp af staten åstadkomma de för jernvägens åwägbringande erforderliga medel, fastän ansträngningar icke torde uteblifwa att i sådant hänseende bidra med det högsta möjliga belopp, anser sig E. k. m:ts befallningshafwande böra underdånigst tillstyrka den gjorda ansökningen i den utsträckning, E. j. m:t i nåder täckes finna omständigheterna påkalla och statens tillgångar medgifwa.

De hit remitterade handlingarna warda underdånigt återställda.

Göteborg å Landskansliet den 6 februari 1886. **G. Snoilsky** / Henrik Vestin.”
(BN 1886-02-16/KJ)

1886-02-20 ”**Lysekil – Frendefors – banan.** Länsstyrelsen i Elfborgs län afstyrkande utlåtande till konungen rörande nämnde föreslagna jernväg är i sin helhet af följande lydelse:

Till Konungen.

Till underdånig af Eders Kongl. Maj:ts befallning, tecknad å den af kaptenen Claes Sixten Lilliehöök m. fl. gjorde ansökan om koncession för jernvägsanläggning från Frendefors station å Bergslagernas jernväg till Lysekil, får Eders Kongl. Maj:ts befallningshafwande öfwer berörda ansökan afgifwa underdånigt utlåtande.

Frendefors station är belägen endast 15 kilometer från Öxnereds station å nämnde jernväg, som der skäres af Uddewalla – Wenersborg – Herrljungabanen. Att nu från Frendefors, på ett så kort afstånd från Öxnered anlägga en ny jernväg af 79 kilometers längd, parallell med sistnämnda bana, som, fortsatt några kilometer med en ångfärja öfwer den smala fjorden, leder rakt på Lysekil, synes betänkligt, med afseende på den erfarenhet, som wunnits genom de bägge, likaledes parallella Nora – Karlskoga – och Wikern – Möckeln – banorna. Wid dessa sistnämnda banor finnas likwäl större jernwerk eller industriella anläggningar, som bereda trafik. Sedan Rådanefors jernwerk redan länge blifwit nedlagt, finnes deremot, åtminstone inom Elfborgs län, wid den nu ifrågasatta banan inga dylika anläggningar, med undantag af ett litet ullspinneri wid Stigen, hwilket, ifråga om beredande af trafik, ej är nämnwärdt. Förwaltaren af Munkedals Pappersbruk, den enda anläggning som omnämnts i Bohus län, har åter wid sammanträdet inför Eders Kongl. Maj:ts befallningshafwande i berörda län förklaradt, att detta bruks produkter, fortfarande komma att föras sjöledes. Lysekil är icke, eller, och torde näppeligen blifwa någon stötte konsumtion - eller exportort, helst förmånen af en, större delen af året isfri, hamn numera reduceras genom det allt mera gängse bruket af isbrytande ångbåtar.

Befolkningen i de kommuner af Elfsborgs län hwilka förutom Frändefors socken, som redan eger jernvägsförbindelse, af banan genomskäras, eller norra Ryrs, Torps och Ödeborgs socknars, utgör tillsammans 3.432 personer, men då banan skulle anläggas utefter ena sidan af Ellene- och Wiksjöarne, skulle den stora del af denna befolkning, som bor på den andra sidan af dessa sjöar, icke kunna draga någon nytta af jernvägen, och omförmälde kommuner hafwa i öfrigt enligt sakens natur sin rörelse på det på blott 1,75 mils afstånd belägna Uddevalla. Fergelanda socken med en befolkning af 3.138 personer skulle deremot hafva nytta af banan; men öfriga kommuner af Walbo härad, Högsäters, Rennelanda, Råggereds, Lerdals och Jerbo socknar med 8.115 innevånare trafikera Dalslandsbanan.

Kommunikationerna inom häradet, som genom Kroppefjäll afskiljes från Bergslagsbanan, skulle utan twifwel bäst tillgodoses medelst en längs derigenom gående jernväg, och för åstadkommande af en sådan bana, hwartill länets landsting anslagit medel, är man ock werksam. Men den i fråga warande sydligaste delen af häradet är, på sätt wid sammanträdet inför Eders Kongl. Maj:ts befattningshafwande i Göteborgs och Bohus län jemwäl yttrats, temligen ”wäl tillgodosett med kommunikationer till sjös och lands och lemnar icke utsigt till trafik; hwarför också af de inom orterna utsedde ombud icke mindre än sex yttrat sig emot förslaget, och af dem, som förordat detsamma, åtskilliga gjort detta under den förutsättning, att en, Bohuslän genomgående jernväg ej skulle kunna åstadkommas.

Då den s.k. Westkustbanan redan närmar sig Göteborg, hwarifrån, medelst Bergslags- och Uddevalla- banorna, på föga afstånd kusten kommunikation redan finnes till Uddewalla, will det och synas, som skulle en utsträckning af Uddewalla jernväg till de många hamnarna eller fisklägena wid kusten och vidare äfwen Strömstad till Fredrikshald wara hwad som, med största utsigt till understöd af Bohus läns landsting, jämväl torde bäst tillgodose fiskerierna, till hwilkas många olika hamnar ju icke särskilda tvärbanor kunna anläggas.

Den omständighet, att Uddevallabanan för närvarande ej är normalspårig kan icke utgöra skäl till anläggning af en ny tvärbana, då förändring af förutnämnda banas spårwidd redan är ifrågasatt och icke kan wara annat än en tidsfråga.

Slutligen torde ej böra lemnas obemärkt, dels att, för den händelse Eders Kongl. Maj:t skulle tackas af de medel, som riksdagen plägar anvisa för enskilda jernvägsanläggningar, bevilja låneunderstöd för ifrågawarande bana, det, oaktadt den betydliga teckningen af Lysekil, näppeligen torde vara möjligt, åtminstone för de intresserade orterna i Elfsborgs län, att åstadkomma Som

utöfwer statslånet erfordras för banans utförande, samt dels att någon icke heller förefinnes till banans åstadkommande genom enskild företagsamhet.

Då, efter hand förut blifwit erinradt den ifrågasatta jernvägsanläggningen, utan att medföra något wäsentligt gagn för de orter inom länet, som komme att genomföra, swårligen skulle kunna påräknas ens så stor rörelse, som för trafik- och underhållskostnadernas bestridande wore behöfligt, samt då anläggningen, derest den komme till stånd skulle hinderligt eller menligt inwerka på den här ofwan antyddas naturliga utvecklingen af redan befintliga jernvägsförbindelser inom orten, anser sig Eders Kongl maj:ts befallningshafwande med dess större skäl afstyrka bifall till den begärda koncessionen, som, om också utsikterna för jernvägsanläggningens fullbordande må wara ringa, dock koncession, derest den meddelades, skulle, under den tid den warade, inwerka hämmande på de ihärdiga bemödanden, som nu göres för åstadkommande af de här ofwan omförmälda jernvägsförbindelser, hwarigenom ortens intresse skulle, utan wäsentligt större kostnader, långt mera tillgodoses, än genom den nu ifrågasatta jernvägsanläggningen blefwe händelsen. Wenersborg i Landskansliet den 30 december 1885. Underdånigast **E. Sparre** / Mats Zachrisson.” (BN 1886-02-20/KJ)

1886-02-20 ”**Brefkort från Lysekil.**

På stämman i måndags med jordägare i köpingen fattades beslut, att till föreningen Lysekils Vänner för 1.000 kronor försälja Kyrkeviksbugten (26.000 kvadratfot). Arbetet med utfyllnad af denna bugt kommer omedelbart att taga sin början. På yttre och inre sidorna af denna utfyllnad som närmast är afsedd för planteringar komma 60 fot breda gator att löpa. Rundt kullen vid sjön nedanför badhusrestaurationen är redan utsprängningar gjorda och en vacker kajmur lagd. [Anm: 26.000 kvadratfot = 2292 kvadratmeter.]

En frisk kraftig vilja har vid årsskiftet träd i spetsen för en del af kommunalförvaltningen. Kapten Claes Sixten Lilliehöök blef nämligen då vald till ordförande i kommunalstämman. Handlanden Fredrik Carlsson är fortfarande ordförande i kommunalnämnden. Med tvänne sådana män som hafva för och ifrån för utvecklingen i spetsen för köpingens förvaltning, torde platsen komma att raskt gå framåt på den bana som redan sedan några få år är inslagen.

Jernvägsförhoppningarne hafva åter upplifvats efter de senaste tilldragelserna i frågan. Man menar att om blott koncession erhålles, är det en lätt sak att skaffa engelskt kapital för banans byggande.

Å Grötön har sedan ett par månader i gamla fabriken bedrifvits olje- och guanoberedning för det engelska bolagets räkning. Den qvarstående delen af

den stora fabriken begagnas för torkningen. Från sjön ser man sålunda tvänne rökpelare uppstiga från Grötön mot den blygråa himlen.

Ångaren FORTUNA afgick i onsdags till Libau med sillast från konsul Grave Josias Sundbergs salteri.

Lysekils sparbank, som hittills visat föga lifaktighet, har nu inträdt i ett nytt skede. Ny direktion är vald och består af herrar doktor Landelius (ordförande), tullinspektör Bundsen, handlandena Grave Josias Sundberg, Magnus Radhe och August Efraim Lysell samt kamrer Nordström, med herrar Vallentin och Lycke som suppleanter.

P. S. Här i Lysekil finnes ett storartadt ispalats, 150 fot högt. Det innehafves af källaremästaren O. Gjötberg, som erhållit det per post från St. Paul i Amerika, der hans son vistas. Beskrifning å detsamma skall lemnas en annan gång.” (BN 1886-02-20/KJ)

1886-03-29 Kommunalnämnden anser att köpingen bör anställa en person som skall utöva tillsyn över vattendammarna och vattenledningarna, gator, torg och andra offentliga platser. Befattningen skall ha samma arbetsuppgifter som stadsingenjören i stad. Stämman den 29 mars 1886 tillstyrkte förslaget och anställer ingenjören Johan Hjelmgren mot en ersättning av 250 kronor per år.

Vid samma stämma beslutas att ångbåten som trafikerar köpingen under tiden 1 juni till den 1 september inte får signalera avgång medelst visselpipa. (PK, 1886)

1886-04-06 ”**Lysekil - Frendefors banan.** Stockholm 3 april.
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens har 31 mars afstyrkt petitionen om statsanslag åt Lysekil – Frendefors banan.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har, som af telegram här ofwan synes, afstyrkt petitionen om en half million i statsanslag åt Lysekil – Frendefors-banan.

Sedan nämnde telegram war anländt, ha wi ytterligare mottagit nedanstående utlåtande rörande denna sak:

Till Konungen! Genom nådig remiss af 10 sistlidne februari har Eders k. m:t anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att afgifwa underdånigt utlåtande öfwer en af bruksegaren m.m. A. Koch med flera hos Eders k. M:t i underdånighet gjord ansökning, att Eders k. m:t täckes aflåta nådig proposition till riksdagen om bewiljande till jernvägsanläggning emellan köpingen Lysekil

och stationen Frendefors å Bergslagarnes jernbana af statsanslag utan återbetalningsskyldighet till ett belopp af 500.000 kronor, oberäknadt det till halfwa anläggningskostnaden uppgående lån, som särskildt komme att sökas, öfwer hwilken ansökning Eders k. m:ts befallningshafwande i Göteborg och Bohus län afgifwit underdånigt utlåtande; och får styrelsen till åtlydnad af denna nådiga befallning med återställande af de remitterade handlingarne i underdånighet anföra:

Den ifrågawarande jernbanan emellan Lysekil och Frendefors station på Bergslagsbanan, som hufvudsakligast är afsedd att befrämja fiskerinäringen å bohusländska kusten, skulle onekligen åt denna näring bereda beaktansvärda fördelar i så motto att fiskeriprodukterna derigenom skulle kunna i färskt tillstånd transporteras längre in i landet, än hwad nu är förhållandet, till gagn såwäl för nämnda näring som för befolkningen i de längre in i landet belägna trakterna, och styrelsen anser derföre denna bana wara i likhet med många andra enskilda banor förtjent af understöd medels lån af allmänna medel.

Men då styrelsen icke wågar tillmäta denna bana som endast omedelbart skulle komma i förbindelse med statens stambanor dels med Kil genom den 135 kilometer (12,6 g. mil) långa bandelen Frändefors – Kil och dels wid Herrljunga genom de tillsammans 84 kilometer (7,9 g. mil) långa bandelarne Frändefors – Öxnered och Öxnered – Herrljunga, hwaraf den senare är smalspårig, den stora och allmänna nytta för landet, som dittills föranledt till beviljande af statsanslag utan återbetalningsskyldighet för jernvägsanläggningar, anser sig styrelsen icke kunna tillstyrka bifall till den gjorda ansökningen. Stockholm den 31 mars 1886. Carl G. Beijer / Rudolf Cronstedt.” (BN 1886-04-06/KJ)

- 1886-05-31 Köpingens första Hamnstyrelse väljs vid kommunalstämman som utser sjökaptén Julius Backman, herr Lars Ödman, lots Napoleon Hörman och handlande Nikolaus Eriksson. Kommunalnämnden utser sjökaptén Emil Bernhard Lycke och till hans suppleant väljs konsul Richard Duff.
- 1886-06-04 ”**Lysekil – Frendeforsbanan.** Koncession å anläggning af jernväg från Frändefors station på Bergslagarnes jernväg till Lysekil har beviljats af Kunglig Maj:t.” (BN 1886-06-15/KJ) (Riksarkivet 420333/079)
- 1886-06-12 På extra stämman tas beslut i frågan om överlämnande av all försäljning av spritvaror i kommunen till ett särskilt bolag. Lysekils Brännvinsaktiebolag börjar sin verksamhet. Köpingen får en inkomstkälla som efterhand kommer att få stor betydelse.
- 1886-06-16 Vid kommunalstämman väcks flera förslag i viktiga frågor.

Norra delen av övre vattendammen är privatägd och förslag föreligger att hyra eller köpa denna strandkant samt inhägna densamma. Vidare föreslås att anlägga ett reningsverk som gör vattnet drickbart och lämpligt till kokning. Dessa frågor hänskjuts till kommunalnämnden för vidare utredning. Vidare behandlas frågan om anskaffandet av ett epidemisjukhus i köpingen och anställandet av två sjuksystrar att användas vid epidemier eller sjukdomsfall i övrigt. Det anses att "Nya fattighuset" tills vidare kan användas. Även denna fråga överlämnas till kommunalnämnden. (PK, 1886)

- 1886-06-.. Större delen av utfyllnaden i Kyrkvik är klar och strandvägen är grusad. Drivande bakom arbetet är Per Fredrik Landelius, Gustaf Emil Bundsen, Fredrik Leonard Carlsson och Carl Curman. (Arvid Sandell, LP 2002-05-24)
- 1886-07-15 ”**Lysekil – Frendefors – banan.** I sammanhang med beviljande åt kaptenen Lilliehöök med flere sökt rättighet, att, enligt jemwäl fastställd plan, anlägga och till allmänt begagnande mot afgift upplåta jernwäg af 1,435 meters spårvidd från östra sidan af Lysekils köping till Frendefors station å Bergslagarnes jernwäg jemte utgreningspår till norra hamnen wid Lysekil och ett bispår till hamnbryggan wid södra hamnen derstädes, har k. m:t enligt bref af 4 sistlidne juni funnit godt i nåder förordna, att berörda jernwägsanläggning med dertill hörande telegraf- och telefoninrättningar skall åtnjuta samma skydd, som jemnlit 19 kap. 11, 12, 13 och 21 §§ strafflagen tillkommer dylika af staten utförda anläggningar.” (BN 1886-07-15/KJ)
- 1886-07-18 ”**Lysekil – Frendeforsbanan.** Den notis, som gått genom tidningarna att deposition för Lysekil – Frendefors – banan redan egt rum, är oriktig enligt hwad wi från tillförlitligt håll erfarit.
- Wid efterhörandet af förhållandet i statskontoret har den uppgift erhållits, att ingen deposition af de föreslagna säkerhetsmedlen för nämnda jernwägsförslag egt rum.
- Koncessionen af 4 juni 1886 föreskrifwer bland annat
- att arbetet å jernwägen skall börjas senast 31 december 1886 samt derefter få bedrifwas, att jernwägen i sin helhet må wara färdig och för trafik öppnas senast i oktober 1889;
- att koncessionshafwarne skola före 1 december 1886 till Kungl. Maj:t inlemnna bewis, att de till säkerhet för fullgörandet af stadgade koncessionswillkor nedsatt hos statskontoret ett belopp af 75.000 kr. antingen i kontanta penningar eller i sådana wärdepapper, som kunna af Kungl. Maj:t godkännas, och hwilken deposition kocessionshafwarne ega, derest densamma icke delwis eller

i sin helhet förverkats, återlyfta, sedan hos statskontoret blifwit anmäldt och styrkt, att jernvägen är i allt fullbordad samt afsynad och för trafik fullständigt upplåten;

att koncessionen, hwilken icke må utan Kungl. Maj:ts samtycke å annan öfwerlåtas, skall anses förverkad i händelse antingen den föreskrifna depositionen icke inom stadgad tid fullgöres eller arbetet å jernvägsanläggningen icke, enligt wederbörande kronofogdes bewis, som till Kungl. Maj:t ingifwes, blifwa senast 31 december 1886 påbörjad i hvilket fall äfwen en fjerdedel af det deponerade beloppet skall wara till swenska statskassan förverkad, men wederbörande ega att återlyfta öfrige tre fjerdedelar deraf, eller att arbetet ehuru i rätt tid påbörjad, likwäl finnes icke wara å utsatt tid fullbordadt, eller sådana afwikelser från den fastställda planen widtagits i afseende å anläggningen, att åsyftad trygghet och ändamålsenligt derigenom förminskats, hwilka förhållanden derjemte medföra förlust af hela deponerade beloppet o. s. w.” (BN 1886-07-18/KJ)

- 1886-07-31 ”Annons. För **kaptén Anders Stenström i Lysekil** konkursmassas räkning försäljes enligt borgensbeslut, under hand, ett parti om cirka 140 tunnor särdeles wälskött och god storsill af bästa märkena, jemte 400 kärl Ansjovis, en mindre Garnbåt med 2 ställ segel och för öfrigt i godt stånd, 5 fot sillgarn samt jakten ”Lovisa” om 14,48 tons dräktighet, bygd af ek med nästan nya segel och goda inventarier. Allt som icke kan säljas före den 9:de nästa Augusti, kommer att sagde dag kl. 10 f. m. genom offentlig auktion försäljas, mot willkor, som före utropet tillkännagifwas. Spekulanter hänwände sig till underteknads gode män. Lysekil den 27 Juli 1886. Fr. Carlson, Lars Ödman.” (BN 1886-07-31/KJ)
- 1886-08-16 I protokollet från kommunalstämman citeras - "Sedan uti köpingens omedelbara närhet, men utom dess område, numera dels å den så kallade Slätten, inflyttat mycket folk uti därstädes uppförda hus och dels trenne stenhuggerier drives med en arbetsstyrka uppgående sammanlagt till omkring 100 man och då dessa stenarbetare understundom inom Köpingen uppträda störande av den allmänna ordningen och polisstyrkan härstädes är för ringa för att kunna som sig bör under dessa förhållanden upprätthålla ordningen, så hade vi i och för anskaffande av nödiga medel till polisens förstärkande, förslag framställtts att hos Konungens Befallningshavande i länet begära bidrag från det för länet beviljade anslaget till tillfällig polis".
Stämman beslutar instämma i förslag till skrivelse och uppdrar åt stämmans ordförande att göra framställning om anslag till extra polis. (Per Carlsson, 1886) (LP 1993-07-29)
- 1886-08-31 ”**Från Lysekil** skrifwer en meddelare till Stockholms Dagblad under 26 augusti: De som i likhet med mig årligen besöka Lysekils badort se med

tillfredsställelse, huruledes hwarje år nya förbättringar der widtagas både af badhusbolaget och kommunen.

Så t. ex. lemna nu mera twänne wattenledningar från sjöar på de omgifwande höjderna, den ena anlagd af badhusbolaget, den andra af kommunen, ej blott ett godt drickwatten, utan äfwen riklig wattentillgång för flere wattenkonster samt wattung af såwäl de årligen tilltagande planteringarna som äfwen de nyligen makadamiserande vägarne och gatorna. Det är klart, att denna wattentillgång, jemte i samband dermed stående underjordiska aflopsledningar, skola befordra sundhet och renlighet, hwaröfwer köpingens helsowårdsnämnd dessutom håller god tillsyn.

Omwerkande förströelser anordnas rikligt under badsäsongen, hwaribland jag ej kan neka mig nöjet att närmare omtala en för någon tid hållen så kallad marknadsfest. Den war anordnad af direktionen för nytta och nöje i den wackra parken, den besta terräng för en så talrikt besökt fest, som man kunde önska sig (den war besökt af nära 1.000 personer). De lummiga buskagerna, träden och wattenkonsternas glittrande i solskenet utgjorde en särdeles lämplig bakgrund för den lifliga taflan. Flera smakfullt dekorerade marknadsstånd spridda på gräsplanerna, der unga damer med sina marskalkar flitigt serverade de besökande med diverse förfriskningar, kringwandrande försäljerskor i komiska eller pittoreska dräkter, zigenerskor med gnistrande ögon och sannfärdiga spådomar, en positivspelare åtföljd af en neger, en japanesiska och 2:ne manhaftiga sångerskor i rosenfärgade och hwita sidenklädningar m. fl. – allt bidrog festen sin behöriga likgiltighet. Glanspunkterna utgjordes dock af ett bröllopståg af barn, i olika nationaldräkter, brud och brudgum till häst, företrädda af sin spelman och sin wördige klockarefar, hwarefter följde parwis en stor skara af brudtärnor och swenner med representanter ända från det sydliga Skåne och Blekinge, till och med upp till Lappland. Sedan klockarfar helsat församlingen med en lyckad ”klockarwisa” utförde brudskaran en dalpolska och ”wäfwadmal”, på den stora gräsplanen, der den lilla näpna skaran i sina brokiga dräkter – omstrålad af solsken, icke minst från alla förnöjda mammors ögon – utgjorde en tafla, som man länge minnes.

Festen gafs till förmån för en sedan ett par år bildad förening: ”Lysekils vänner”, hwilkens syfte är att åstadkomma ännu flera planteringar och wäganläggningar för badgästernas trefnad än de nu befintliga. De närmaste resultatet af deras verksamhet har wisat sig i Kyrkwikens utfyllning inom en solid kajmur – en ej minst i sanitärt hänseende stor winst, samt en ny wäg utmed hafwer, delwis sprängd i klipporna, der man wid alla tider på dagen ser sittande och promenerande grupper af badgäster, hwilka i fulla drag njuta af den friska hafsluften och den lifliga anblicken af ut- och inlöpande segelbåtar, under det att hafsskummet yr omkring dem, då brisen är frisk.

Säsongen lider mot sitt slut, det märkes nogsamt på de hemfarandes mängd. Ännu för fjorton dagar sedan voro nästan alla badgästrum upptagna, och den rymliga Restaurant aux Baines, fanns knappt en ledig plats. Men sedan dess har hvarje afgående båt bortfört en af buketter öfverhopad skara, och de få som kommit i stället, hafwa ej på långt när förmått fylla luckorna. Synd dock om dem, som måste bort, ty wädret har på senaste tiden blifwit öfvermåttan härligt nästan alltför varmt och stilla för dem som framför allt älska att gunga på böljan under brusande windar.

Till följd af att så många brutit upp har warit ett ideligt afskedsfestande. Kafferep och kotteriutflykter i oändlighet hafwa omwexlat med de ordinarie och extraordinarie soiréerna och de allmänna utfärderna. Dansen har warit liflig. Och allmänna åsigten synes wara att societetslifwet här är mer okonstladt och glädtigt än wid andra badorter.

Ett extra nöje bestods i lördags, då ett lyckadt societetsspektakel gick af stapeln. ”Mellan bjudningarna” och ”En extrawagant fru”, inöfwade, den förra under ledning af premieaktörerna Hartmann och den senare med skådespelaren Bergström såsom regissör, uppfördes med stor framgång.

En hemsk händelse spred dagen derpå dysterhet öfwer sinnena. Det spordes nämligen, att en båt, i hwilken trenne personer begifwit sig ut på fiske, under natten förolyckades och sjunkigt, derwid en af deltagarne, medlem af den här gästande musikkåren omkommit. De öfrige lyckades med knapp nöd simma i land. den omkomne efterlämnade en behöfwande moder, bosatt i Uddewalla. Till förmån för henne hölls i måndags en musikalisk soirée, hwilken inbragte omkring 300 kronor. Soiréen bestod af konsert å sjön. Den båt, hwari orkestern uppehöll sig, åtföljdes af talrika, med kulörta lyktor illuminerade farkoster, större och mindre. De, som ej fått rum i båtarne, wandrade på den wälkända ”trampen”, hwilken liksom alla närbelägna byggnader war på samma sätta eklärerad. Fyrwerkeri och bengaliska eldar upplyfte dunklet.” (BN 1886-08-31/KJ)

1886-09-02 **”Lysekil – Frendeforsbanan.** De kommuner och enskilda personer, som tecknat aktier i nämnda bana, äfwensom konsessionsinnehafwarne till densamma äro kallade att sammanträda å tingsstället i Qvistrum 27 september kl. 11 förmiddagen, då wal af interimsstyrelse m. m. eger rum. Öfrige för saken intresserade personer äro äfwen inbjudna att bewista sammankomsten.” (BN 1886-09-02/KJ)

1886-09-21 **Auktion** - För Lysekils kommuns räkning försäljes genom offentlig auktion, tisdagen den 21 dennes kl 11 f.m., huset n:o 12 Bansviksgatan, indelt i 3 rum och kök under tegeltak, med tillträde den 1:ste nästa oktober. Betalningsvilkor

efter köparens önskan. Lysekil den 13 september 1886, Fattigvårdsstyrelsen.
(BN 1886-09-16 via Rustan Gandvik) [Anm: Dagens adress är Bansviksgatan 12A.]

1886-09-28 ”**Jernvägssammanträde.** Lysekils – Frendeforsbanans kommitté hade inbjudit koncessionsinnehafware, aktietecknare och andra för den föreslagna jernvägen intresserade personer till sammanträde å Qviström sistlidne gårdag för wal af interimsstyrelse m.m. Ett femtiotal personer hade infunnit sig. Sammanträdet öppnades af kapten Claes Sixten Lilliehöök, som helsade de närwarande wälkomna och derefter föreslog brukspatron Arthur M. Koch som ordförande för dagen. Sedan detta förslag enhälligt antagits, intog herr Koch ordförandeposten. Sekreterareplatsen sköttes af kronolänsman Nielsen.

Fullmaktsgranskningen började. Följande ombud för de landskommuner som tecknat aktier woro närwarande:

För Håby: riksdagsmannen J. Andersson i Knarrewik och handl. Tobiasson.

För Ryrs Walbo: Kyrkoherden Norder.

För Ödeborg: Kronolänsman Bergmark och landtbr. A. Rolf.

För Torp: landtbr. J. E. Jansson på Ellenö och L. Erikson på Ottersbyn.

För Frendefors: Landtrbr. Anders Johan Bryngelson på Grundsvik, samt

För Fergelanda: patron M. Andersson på Stigen och fanjunkaren J. A. Nordström.

I fullmakten för Ryrs Walbo sockens ombud omnämdes ett kommunalstämmobeslut, att de 10.000 kr. som kommunen beslutat teckna för den på sin tid föreslagna jernvägen Saltkällan – Frendefors genom senare beslut öfwerflyttats på Lysekil – Frendefors – banan.

Sedan herrar L. Ödman från Lysekil och godsegaren J. Lindman på Smedberg utsetts att jemte ordf. justera dagens protokoll, företogs wal af interimstyrelse, hwartill utsågs följande herrar, bruksegaren A. M. Kock på Torp, kapten P. Oterdahl, handl. F. Carlson i Lysekil, konsul Duff, landtbr. J. E. Jansson på Ellenö, patron M. Andersson på Stigen och kapten Claes Sixten Lilliehöök. Till deras suppleanter waldes herrar prosten Thuresson i Krokstad, fabrikör Martin Carlson i Lysekil, v. konsul August Efraim Lysell i Lysekil, fanjunkaren J. A. Nordström från Fergelanda och pastor Lindskog från Frendefors.

Herr Dahlöf från Gesta socken på Dalsland föreslog att den projekterade banan skulle utdragas öfwer Frendefors till hamnen Sikhall wid Wenern. Han hade icke något uppdrag från sin bygd, men kunde försäkra att stort intresse rådde derfor en dylik utdragning och att understöd ej skulle komma att saknas.

På förslag af kaptenen Oterdahl ajournerade sig nu sammanträdet på en timma för att interimsstyrelsen under tiden skulle konstituera sig.

Sedan mötet åter öppnats tillkännagaf hr Kock, att interimsstyrelsen inom sig utsett honom till ordförande, kapten Claes Sixten Lilliehöök till vice ordförande och skattmästare samt kapten P. Otterdahl till sekreterare.

Widare tillkännagafs att styrelsen beslutat ingå till Kungl. Maj:t med ansökan om 2 års förlängning i tiden för arbetets påbörjande. Detta gillades af mötet.

Härefter begärde styrelsen bemyndigande att företaga undersökning af en bibana till Sikhall, för att på så sätt få banan dragen till Wenern. En längre diskussion uppstod om denna fråga.

Herrar Lindman, Norder m. fl. framhöllo nödvändigheten af att komma till hamn wid Wenern och sålunda äfwen i ett slags förbindelse med den blifwande Nora – Kristinehamnsbanan; Wermlandsprodukter skulle på så sätt söka sig wäg öfwer Lysekil. fanjunkaren Nordström ansåg det wara enda sättet att få banan att bära sig, hwaremot han fruktade för motsatt fall om den ej utdrogs. Herr Dahllöf upplyste att stycket Frendefors – Sikhall ej kunde wara längre än 3/4mil. Herr Olson i Hede wille ej wara med om utsträckningen; hamn wid Wenern komme man ändå till wid Sunnanå, utan att man toge sig större uppgifter och deraf följande swårigheter före än hwad man redan förelagt sig.

Beslutet blef att mötet uppdrog år styrelsen att företaga den ifrågasatta undersökningen.

Interimsstyrelsen begärde vidare att nödige medel skulle ställas till dess förfogande för den nu beslutade undersökningen samt hwarjehanda andra oundgängliga utgifter. Den hade tänkt sig utbetalandet af en procent af det nu tecknade aktiekapitalet, hwilken procent sedan skulle afräknas wid den framtida inbetalningen af aktierna.

Riksdagsman Andersson i Knarrewik frågade på hwad fått denna utbetalning skulle kunna försiggå från kommunernas sida. Håby hade tecknat för 15.000 kr., men härtill skulle ett 40-årigt amorteringslån upptagas owh någon extra uttaxering för inbetalande af den föreslagna procenten kunde wäl icke gerna ifrågakomma; afslag.

Kyrkoherde Norder fäste ombudens för kommunerna uppmärksamhet på, att de idag icke hade fullmakt att besluta om några utgifter. ”Land skall med lag byggas” och så äfwen jernvägar, hwarföre det wore bäst att ej gå några ”genvägar”. Talaren föreslog deremot att kommunerna först skulle höras om de wille bifalla föreslagna utbetalningen.

Kapten Oterdahl yttrade att om ej medel fås kan intet göras.

Patron Kock anmärkte att interimsstyrelsen naturligtvis icke hade tänkt sig annat än att kommunerna först skulle höras om de woro williga att utbetala en procent af tecknade aktiekapitalet för de nödiga första utgifterna.

Detta blef också mötets beslut.

Härpå upplöstes sammanträdet. (BN 1886-09-28/KJ)

1886-10-23 ”Lysekil – Frendefors jernväg.

Rörande denna projekterade bana har inlemnats följande skrifvelse:

Till Konungen!

Då undertecknade, som af aktietecknarne i Lysekil – Frendefors järnvägsföretag blifwit utsedde att i egenskap af interimstyrelse widtaga sådana åtgärder som kunna wara af nöden för att bringa företaget till skyndsamt utförande, funnit, att tiden för den af Eders kongl. Maj:t i nåder bewiljade koncession blifwit alltför knapt tillmätt, för att interimsstyrelsen må blifwa i tillfälle att rätt fullgöra det omfattande uppdrag, som blifwit henne anförtrodt, få wi hos Eders Kongl. Maj:t i djupaste underdånighet anhålla om förlängning af den i nåder fastställda terminen för koncessionens utgång med 2:ne år, eller få att tiden för arbetets början och fullbordande, som är fastställd till resp. 31 december 1886 och 1 oktober 1889, utsträcket till resp. 31 december 1888 och 1 oktober 1891, samt att tiden för inlemnande af bewis om deposition i Statskontoret af stadgade 75.000 kronor, som är fastställd till 1 december 1886, utsträcket till 1 december 1888.

Interimsstyrelsen, som i denna samfärdsled ser ett medel, som skall komma att bereda såwäl de orter, banan kommer att genomlöpa, som äfwen aflägsnare widsträckta delar af landet betydande fördelar – att icke nämna den wigtiga fiskerinäringen, som genom densamma skall minna en hittills icke anad utveckling – är fast besluten att bringa företaget till stånd och wågar derfor hoppas, att Eders kongl. Maj:t, hwars landsfaderliga omsorg och lifliga intresse för sådana företag, som i likhet med detta, äro egnade att föra landet framåt såwäl i andligt som ekonomiskt hänseende, hon tryggar sig till, skall genom att i nåder bewilja wår underdåniga ansökning, bereda interimstyrelsen tillfälle att utföra sitt ansvarsfulla wärf. Qviström 27 september 1886. Underdånigst, Interimsstyrelsen; Arthur M. Koch, Claes Sixten Lilliehöök, Ph. Oterdahl, M. Andersson, J. Edv. Jansson, Fr. Carlson, Richard Duff.” (BN 1886-10-23/KJ)

1886-10-25 Vid kommunalstämman antas förslag till budget och densamma slutar på 14.412 kronor i utgifter och en uttaxering på 9.912 kronor. Under året planeras

bland annat en rensning av vattendammarna och anläggandet av ett filteringsrum samt inköp av dammarnas strandrätt. En kommitté tillsätts för avgivande av förslag för brandväsendets förbättring samt rensning av vattentäkterna och uppförandet av en vattenreningsanläggning. Kommittén skall även se till att isupptagning sker på ett sätt så att vattnet ej förorenas.

Budgetförslaget upptar följande utgiftsposter:

Brist från föregående år	1.000
Amortering av lån	3.000
-"	452
-"	650
Hälsovården	500
Tillsyningsman vid allmänna arbetet	250
Fattigvården	2.500
Hyra för Telegraflokalen	300
Distriktsläkarens lön	1.800
Barnmorskans lön	150
Fjärdingsmannens lön	100
Nämndemannens arvode	50
Gatubelysningen	400
Polisernas löner	1.000
Vägars och gators underhåll	300
Vattenlednings underhåll	300
Oförutsedda utgifter	1.500
Ordföranden i nämnden	<u>100</u>
Totalt	14.412

(PK, 1886)

1886-10-26 **Lysekil – Frenedefors – banans** interimstyrelse har enligt oss tillhandakommet meddelande, erhållit ett års anstånd med fullgörandet af wissa koncessionens bestämmelser. (BN 1886-10-26/KJ)

1886-11-10 Stockholmsångaren ZEPHYR, under kapten Nyman, på resa från Stockholm till Christiania strandar på Rasmusskär utanför Smögen. Besättningen och passagerarna räddas men fartyget blir vrak. (Kustångare, sid 57)

1886-11-.. Pastor C.A. Josefsson anhåller i skrivelse till [kommunal]stämman om ett bidrag på 467:50 till en privat flickskola i köpingen samt om ett anslag under kommande år. En stämmodeltagare yrkar avslag och framhåller att pastor Josefsson ej är boende i kommunen eller skattar härstädes och därför ej är berättigad att söka bidrag. Stämman avslår framställan. (Per Carlsson, 1886) [Anm: Pastor Josefsson är troligen komminister Karl Abraham Josefsson, född 1857 i Umeå. (SB1890)]

- 1886-12-06 Kronolänsmannen begär i skrivelse begärt yttrande från Lysekils köping huruvida köpingen är villig att bidra till en välbehövlig vägförbättring inom Stångenäs härad, samt utse ombud som skall vara närvarande när denna fråga skall behandlas av vägunderhållsskyldiga inom häradet. Vid extra kommunalstämma den 6 december behandlas Kronolänsmannens skrivelse. Visserligen anser stämman det önskvärt att allmänna landsvägen förbättras men då köpingen tecknat ett avsevärt bidrag till Järnvägsförslaget Lysekil - Frändefors icke nu kan åta sig några utgifter för vägförbättringar, vilka bliva för samhället av mindre betydelse i fall järnvägen kommer till stånd. Stämman beslutar att för närvarande inte bidra till vägförbättringar å allmänna landsvägen samt att icke välja ombud till Vägunderhållningsskyldiges sammankomst. (Per Carlsson, 1886)
- 1886-12-11 ”**Annons.** Lördagen den 11:e nästa december kl. 12 p. d. kommer att genom frivillig auktion försäljas huset n:o 34, Strandgatan i Lysekil. Huset som har ett förmånligt läge nära fiskbron, är byggt af timmer, brädfordrat, oljemåladt och för öfrigt i godt skick, är indelt i 4 rum, kök och tambur under och ett rum jämte wind ofwanpå samt god källare och rymlig wedbod. Huset får tillträdas genast; och betalningswillkoren kunna helt och hållet lämpas efter köparens önskan, om godkänd borgen ställes. Lysekil den 27 November 1886. Lars Ödman.” (BN 1886-11-30/KJ) [Anm: Dagens adress är Gamla Strandgatan 42A.]
- 1886-12-29 Vid årets sista kommunalstämma behandlas frågan om anslag till den planerade järnvägen mellan Lysekil - Frändefors. Köpingen har tecknat 300.000 kronor i företaget. Interimstyrelsen har begärt inbetalning av en procent av tecknat belopp, det vill säga 3.000 kronor. Stämman beslutar anslå begärt belopp samt uppdrager åt kommunalnämnden att upptaga ett lån å samma belopp. (Per Carlsson, 1886)
- 1886 Länsmän Nils Jakob Nielsen och grosshandlare Fredrik Leonard Carlsson avgår från sina befattningar i brandkåren. Till brandchef väljs konsul Richard Duff och till vice brandchef utses handlande Magnus Radhe.

./