

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1940.

Andra kammaren.

Nr 14.

Tisdagen den 5 november.

Kl. 4 e. m.

§ 1.

Justerades protokollen för den 29 och den 30 nästlidna oktober samt för den 2 innevarande november.

§ 2.

Herr statsrådet *Andersson* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner: nr 52, angående förvärv av vattenrätt i Ren- och Degerforsarna i Vindelälven; och nr 53, med förslag till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 21 juni 1940 (nr 540) om krigsskadeersättning.

Dessa propositioner bordlades.

§ 3.

Föredrogos följande från första kammaren överlämnade protokollsutdrag: nr 139, med inbjudan till andra kammaren att förena sig med första kammaren i dess beslut, att andra särskilda utskottet skulle behandla Kungl. Maj:ts proposition nr 52, angående förvärv av vattenrätt i Ren- och Degerforsarna i Vindelälven, ävensom de ytterligare framställningar, som kunde komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor; och

nr 140, med inbjudan till andra kammaren att förena sig med första kammaren i dess beslut, att tredje särskilda utskottet skulle behandla Kungl. Maj:ts proposition nr 53, med förslag till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 21 juni 1940 (nr 540) om krigsskadeersättning, ävensom de ytterligare framställningar, som kunde komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor.

Dessa inbjudningar blevo av andra kammaren antagna.

§ 4.

Föredrogos, men bordlades åter andra särskilda utskottets utlåtanden nr 42—45 samt tredje särskilda utskottets memorial nr 16.

§ 5.

Justerades protokollsutdrag.

Andra kammarens protokoll vid urtima riksdagen 1940. Nr 14.

1

§ 6.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades fru *Nordgren* under 6 dagar fr. o. m. den 6 nov.

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4.4 e. m.

In fidem
Sune Norrman.

Onsdagen den 6 november.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Svar på fråga. Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Chefen för folkhushållningsdepartementet, herr statsrådet **Eriksson**, som anförde: Herr talman! Herr **Hagberg** i Luleå har frågat mig, om jag övervägt några praktiska åtgärder för att göra slut på den fortgående hamstringen av förnödenhetsvaror, särskilt vissa livsmedel, samt om regeringen övervägt frågan om en särskild lagstiftning som förbjuder såväl hamstring som underlättande av hamstring från affärernas sida.

Frågan om åtgärder till förekommande av hamstring har självfallet varit föremål för uppmärksamhet inom regeringen alltsedan krisens början. Av de överväganden, som ägt rum, har framgått, att stora praktiska svårigheter möta mot att genom lagstiftningsåtgärder ingripa mot hamstring. Det är ännu min förhoppning, att det skall bli möjligt att bemästra svårigheterna utan lagstiftningsåtgärder genom de regleringar av handeln med och förbrukningen av livsviktiga förnödenheter som genomförts och som uppenbarligen begränsat området för samhällsskadliga lagringsköp. Dock är det naturligtvis möjligt, att utvecklingen kan komma att gå därhän, att en lagstiftning mot hamstring måste tillgripas trots de olägenheter, som skola visa sig förbundna därmed.

Härefter yttrade

Herr **Hagberg** i Luleå: Herr talman! Jag behöver icke här närmare ingå på hamstringsproblemet, ty varje dag ser man i pressen beskärnelser över den hamstring, som förekommit och förekommer. Även statsrådet har ju framhållit, att hamstring är en företeelse, mot vilken regeringen haft anledning överväga åtgärder. Samtidigt framgår det också, att regeringen för närvarande icke vill tillgripa verk samma åtgärder mot hamstringen. Herr statsrådet talade visserligen om, att man genomfört en viss ransonering. Men den har ju tillgripits först — i varje fall har så varit förhållandet i vissa fall — sedan marknaden genom hamstring undandragits en massa produkter. Därmed har ju själva ransoneringen blivit en nödfallsåtgärd, som icke tryggt en rättvis tilldelning av livsmedlen i fråga. Under dessa förhållanden är det naturligt, att det bildats en opinion för vidtagandet av kraftiga åtgärder, och denna opinion är i själva verket allmänt företrädd, i varje fall i pressen och praktiskt taget i alla läger, där man anser hamstring vara en illojal företeelse. Framför allt är den ju en illojal företeelse gentemot de fattiga.

Svar på fråga. (Forts.)

När jag frågade om regeringen övervägt praktiska åtgärder, avsåg jag naturligtvis främst frågan om ransonering. Jag framställde denna fråga redan för ett år sedan, och landsorganisationen exempelvis har ju också på ett tidigt stadium framfört krav på, att man skulle genom ransonering säkra tillgången på nödvändiga varor. Regeringen ville då icke höra talas därom. Den föreföll av uttalanden att döma ha den uppfattningen, att beredskapen var god, ja, så god, att det icke en gång skulle bli aktuellt att tillgripa sådana extra ordinarie åtgärder som en ransonering. Nu har man visserligen tagit några steg på den vägen men först, som jag redan sagt, sedan man blivit piskad därtill och sedan hamstringen bland annat ställt vederbörande myndigheter inför uppgiften att meddela, att lagren när som helst äro slut, eller att det är absolut nödvändigt att företaga en ransonering av de begränsade tillgångarna.

När jag ställde frågan om praktiska åtgärder, undrade jag också huruvida icke situationen vore mogen för att verkligen genomföra en hushållningsplan. På detta sätt kan det nämligen faktiskt icke fortsätta. Här meddelas till exempel ibland, att det är mycket gott om sådana produkter, som just då äro i ropet; för närvarande bruka ju sådana lugnande förklaringar uppfattas som en signal till, att nu är något i görningen. Då utnyttjas också läget för hamstring av sådana produkter. Först därefter tillgripes ransonering. Att fortsätta så här med vara efter vara och tillåta, att hamstring sker, och först i sista stund tillgripa ransonering, allt utan en verklig hushållningsplan, det anser jag för min del vara orimligt.

Regeringen vill alltså icke för närvarande tillgripa de långtgående praktiska åtgärder, som kanske skulle kunna göra en lagstiftning överflödig. Om man genomför en verkligt rättvis ransonering av de tillgångar, som finnas, och fastställer maximipriser, som trygga de mindre bemedlades möjligheter att komma över dessa produkter, skulle, föreställer jag mig, lagstiftningsåtgärderna bli en andrahandsfråga, kanske icke ens bli aktuella. Men om man underlåter det första, måste man tillgripa det andra. Det är dessa åtgärder jag för min del ansett nödvändigt att aktualisera genom mina frågor.

Samtidigt som jag alltså tackar statsrådet för att han har svarat, är jag icke lika tacksam över svarets innehåll. Jag anser tvärtom, att regeringen redan nu, innan man kommer längre ut på det sluttande planet, verkligen borde vidtaga åtgärder för att få slut på hamstringen, men framför allt för att säkra en rättvis fördelning av de begränsade tillgångar, som för närvarande finnas.

Härmed förklarades överläggningen avslutad.

§ 2.

Chefen för folkhushållningsdepartementet, herr statsrådet **Eriksson** erhöll *Svar på fråga.* på begäran ordet och yttrade: Herr talman! Fröken Ebon Andersson har frågat,

1) om det vore med min vetskap som vid tillsättande av vissa befattningar inom krisförvaltningen företräde lämnas sådana sökande, vilka äro befriade från militärtjänst; och

2) om detta enligt min mening vore lämpligt med hänsyn till de bördor, vilka i övrigt åläggas de inkallade, och till det föredöme, som därmed gives kommuner och enskilda företagare.

Efter överläggningar inom den kommitté av ordförande för de centrala krisorganen, som bildades i september 1939, utsändes den 26 september 1939 från ordföranden i rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap ett meddelande till ordföranden i samtliga då existerande centrala krisorgan av innehåll, att det vore angeläget att så långt möjligt undvika att hos de statliga

Svar på fråga. (Forts.)

krisorganisationerna anställa sådan personal, som under förhandenvarande förhållanden kunde komma att inkallas till militärtjänstgöring.

I anslutning härtill utsände folkförsörjningsnämnden den 9 oktober 1939 ett cirkulär till kristidsstyrelserna, där det hette:

»Den, som vinner anställning hos kristidsstyrelse, torde ej på den grund kunna påräkna uppskov vid inkallelse till militärtjänstgöring. Med anledning härav synes det lämpligt, att hos styrelserna huvudsakligen anställas personer, som ej kunna bli inkallade till sådan tjänstgöring.

Motsvarande gäller jämväl kristidsnämnderna — för övrigt även i fråga om ledamotskap i dessa nämnder — och torde dessa genom kristidsstyrelsernas försorg uppmärksamgöras härpå.»

Jag har nu låtit efterhöra, hur krisorganen i praxis förfarit.

Det har därvid visat sig, att något företräde icke lämnats åt krigstjänstbefriade personer vid anställningar inom livsmedelskommissionen, handelskommissionen, arbetsmarknadskommissionen, bränslekommissionen, trafikkommissionen, krigsförsäkringsnämnden och priskontrollnämnden. Arbetsmarknadskommissionen har dock anmärkt, att i sådana fall, då kommissionen haft att tillsätta en befattning på kort tid eller för en arbetsuppgift, där det med hänsyn till kommissionens trängande arbetsuppgifter ansetts oundgängligen nödvändigt, att den nyinträdande tjänstemannen omedelbart skulle övertaga handläggningen av vissa ärenden, har någon som vid tidpunkten för denna befattnings tillsättande redan var inkallad i militärtjänstgöring, i regel icke kunnat ifrågakomma. Industrikommissionen förklarar, att kommissionen sökt följa de lämnade direktiven; dock ej strängt beträffande befattningar, vilkas skötsel icke kräver specialutbildning eller större rutin. Av kommissionens 106 manliga tjänstemän äro 66 militärtjänstskyldiga.

Beträffande praxis inom kristidsstyrelser och kristidsnämnder ha några uppgifter icke kunnat inhämtas. Av tillgängliga uppgifter från september i år framgår emellertid, att hos kristidsstyrelserna då funnos anställda sammanlagt 52 befattningshavare i värnpliktsåldern. Av dessa voro 13 frikallade från militärtjänst och 15 berättigade till uppskov på grund av annan befattning.

Fröken Andersson har nu direkt tillfrågat mig, om den praxis som hon påtalar tillämpades med min vetskap. Jag måste då förklara, att jag icke förut ägt kännedom vare sig om vilken praxis som de olika krisorganen i detta hänseende tillämpade i sin anställningspolitik, liksom ej heller beträffande de båda cirkulärskrivelser, som jag inledningsvis omnämnt; de ha för övrigt båda utgått, innan folkhushållningsdepartementet upprättades. Saken har omnämnts i ett protokoll från ordförandenas sammanträde den 8 december 1939, men har där undgått min uppmärksamhet.

Anledningen till att cirkulärskrivelserna utfärdades var givetvis, att man hade att räkna med att anställningshavare hos krisorganen icke skulle kunna få uppskov med inkallelse vid mobilisering, respektive hemförlovning; beträffande ett stort antal statliga myndigheter gäller ju eljest, att personalen i större eller mindre utsträckning redan på förhand undantagits från omedelbar inkallelse vid mobilisering. Enligt vad försvarsministern meddelat mig är det icke möjligt att ställa i utsikt någon ändring härutinnan eller någon mindre restriktiv praxis i fråga om ansökningar om uppskov, respektive hemförlovning för personal vid krisorganen. Under sådana förhållanden synes det icke heller tillräddigt att helt bortse från denna synpunkt vid rekryteringen av personalen hos krisorganen. Krisorganen ha ju att svara för att de äro funktionsdugliga icke minst i sådana situationer, då den krigstjänstskyldiga personalen nödgas lämna sina civila sysslor för att rycka in till militärtjänstgöring. Det

Svar på fråga. (Forts.)

måste tillses, att även i sådana lägen åtminstone en kärna av organisationen står till förfogande för att sköta de då säkerligen maktpåliggande uppgifterna. Men onekligen är det ett långt steg att därifrån sluta till, att man vid rekryteringen till alla befattningar hos krisorganen måste anlägga denna synpunkt. Beträffande befattningar, vilkas skötsel icke kräver specialutbildning eller rutin, är det enligt min uppfattning icke påkallat att principiellt utestänga värnpliktig personal. Såsom framgår av min redogörelse har rekryteringen i praktiken åtminstone inom de centrala krisorganen också skett efter dylika linjer. De direktiv, som utgavos i september 1939, synas mig i varje fall numera vara onödigt stränga, och en viss uppmykning i dem bör kunna komma till stånd.

Vidare anförde:

Fröken Andersson: Herr talman! Jag ber att få framföra mitt tack för att herr statsrådet velat svara på mina frågor. Anledningen till att jag framställde dessa frågor var närmast den, att jag i mitt arbete gång på gång träffat på unga män — och för den delen även kvinnor — som tillhörde de kategorier, som det här är fråga om — vilka sagt, att nu äro vi hempermitterade tills vidare. Det hjälper oss emellertid icke mycket. Vi äro »ställda» och kunna icke få anställning. Nu har det gått så långt, att även statliga institutioner tillämpa dessa principer, som man utdömer när det gäller privata företag. Jag har svarat, att det kan väl inte vara möjligt, att det förhåller sig så. Det måste bero på något missförstånd. Emellertid visades för mig följande annons, som stod i studenttidningen »Ergo»: »Yngre akademiker erhåller anställning vid statlig institution. Sökande måste vara frikallad från militärtjänstgöring». Jag förhörde mig litet närmare om saken, och fick då veta, att arbetsförmedlingen i Stockholm gjort försök att få bort detta villkor om frikallelse från militärtjänstgöring ur annonsen, men icke lyckats därmed.

Nu har ju statsrådet i viss mån medgivit, att denna princip att icke anställa personer, som äro skyldiga att fullgöra militärtjänst, tillämpats för strängt, och detta noterar jag med tacksamhet. Visserligen måste jag säga, att den första reflexionen man gör sig är, att det givetvis måste uppstå stora svårigheter för institutionerna i fråga. Men med precis samma rätt skulle man, såvitt jag förstår, kunna göra sådana reflexioner, när det gäller enskilda företagare och icke minst när det gäller kommuner, speciellt de små landskommuner, som också gjort sådana här påpekanden. Det är ändock rätt allvarligt att de, som längre eller kortare tid legat inne i militärtjänstgöring — särskilt när det gäller akademiker ofta lång tid — när de komma tillbaka till det civila livet, faktiskt hindras från att få anställningar, som de eljest skulle kunnat erhålla. Jag kan icke hjälpa, att jag ser det som en mycket allvarlig tendens, att det göres något som helst undantag i detta avseende. Det bör dock icke vara så förfärligt svårt för de statliga institutionerna att genom rikskommisionen för ekonomisk försvarsberedskap få militärtjänstgöringen för dylik särskilt oersättlig personal uppskjuten.

Samtidigt som jag ännu en gång tackar för svaret, måste jag konstatera, att det dock är ganska allvarligt att staten bidrager till att skapa »civilvrak» av dessa människor, bara därför att de icke äro kronvrak.

Chefen för folkhushållningsdepartementet, herr statsrådet **Eriksson:** Herr talman! Jag kan icke säga vilken institution, som satt in den annons, som fröken Andersson här omnämnt. Det framgår av mitt svar, att de centrala krisorganen med mycket ringa undantag icke tillämpa en praxis, som framgår av annonsens innehåll.

Svar på fråga. (Forts.)

Fröken Andersson uttalade den förhoppningen och den förväntan, att om personer, som äro skyldiga att göra militärtjänst, anställas hos krisorganen, skola de i händelse av inkallelse genom vederbörande myndighet — den myndigheten är icke, som fröken Andersson sade, rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap utan arbetsmarknadskommissionen — kunna erhålla uppskov från militärtjänstgöringen. Som jag nämnde, kan man icke påräkna, att en sådan praxis skall tillämpas, och detta uppenbarligen av hänsyn till försvarets intressen. Såvitt jag förstår, går det icke att genomföra en sådan allmän regel, att befattningshavarna i krisorganen erhålla uppskov om de bli inkallade till militärtjänst. Det skulle medföra olyckliga följder ur försvarssynpunkt, och när så är fallet, måste man taga konsekvenserna därav.

Fröken **Andersson**: Herr talman! Jag vill bara i korthet genmäla, att jag tror ej heller att försvarets intressen gagnas av den anda, som skapas hos de kategorier, som det här gäller.

Härmed var överläggningen slutad.

§ 3.

Avlämnades följande Kungl. Maj:ts propositioner, nämligen:

av herr statsrådet *Bergquist* propositionerna:

nr 55, med förslag till lag om straff för sabotage m. m.; och

nr 57, angående anvisande av medel till anskaffande av gengasaggregat för vissa statens sinnessjukhus tillhöriga motorfordon m. m.; samt

av herr statsrådet *Wigforss* propositionen, nr 56, angående tullfri införsel av ett parti konfektionsartiklar.

§ 4.

Föredrogos var efter annan Kungl. Maj:ts å kammarens bord vilande propositioner; och hänvisades därvid

till andra särskilda utskottet propositionen, nr 52, angående förvärv av vattenrätt i Ren- och Degerforsarna i Vindelälven; samt

till tredje särskilda utskottet propositionen, nr 53, med förslag till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 21 juni 1940 (nr 540) om krigsskadeersättning.

§ 5.

Föredrogos följande från första kammaren överlämnade protokollsutdrag:

nr 145, med inbjudan till andra kammaren att förena sig med första kammaren i dess beslut, att tredje särskilda utskottet skulle behandla Kungl. Maj:ts proposition nr 55, med förslag till lag om straff för sabotage m. m., ävensom de ytterligare framställningar, som kunde komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor;

nr 146, med inbjudan till andra kammaren att förena sig med första kammaren i dess beslut, att andra särskilda utskottet skulle behandla Kungl. Maj:ts proposition nr 57, angående anvisande av medel till anskaffande av gengasaggregat för vissa statens sinnessjukhus tillhöriga motorfordon m. m., ävensom de ytterligare framställningar, som kunde komma att av Kungl.

Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor; och

nr 147, med inbjudan till andra kammaren att förena sig med första kammaren i dess beslut, att första särskilda utskottet skulle behandla Kungl. Maj:ts proposition nr 56, angående tullfri införsel av ett parti konfektionsartiklar, ävensom de ytterligare framställningar, som kunde komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor.

Dessa inbjudningar blevo av andra kammaren antagna.

§ 6.

Föredrogos var efter annan följande Kungl. Maj:ts propositioner; och remitterades därvid genast

till tredje särskilda utskottet propositionen, nr 55, med förslag till lag om straff för sabotage m. m.;

till första särskilda utskottet propositionen, nr 56, angående tullfri införsel av ett parti konfektionsartiklar; samt

till andra särskilda utskottet propositionen, nr 57, angående anvisande av medel till anskaffande av gengasaggregat för vissa statens sinnessjukhus tillhöriga motorfordon m. m.

§ 7.

Föredrogs andra särskilda utskottets utlåtande, nr 42, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag angående anvisande av medel till restaurering av rikssalen å Karlbergs slott.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 8.

Föredrogs andra särskilda utskottets utlåtande, nr 43, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till vissa väg- och broföretag jämte i ämnet väckta motioner. *Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m.*

I propositionen nr 45 hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 27 september 1940, föreslagit riksdagen att å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1940/41 anvisa följande reservationsanslag, nämligen

dels under fjärde huvudtiteln till Broförbindelse över Lule älv vid Boden 200,000 kronor,

dels under sjätte huvudtiteln till Bidrag till byggande och förbättring av vissa för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar 1,615,000 kronor,

dels ock under sjätte huvudtiteln till Broförbindelse över Lule älv vid Gäddvik m. m. 2,370,000 kronor.

I samband därmed hade utskottet till behandling förehaft vissa inom riksdagens kamrar avgivna motioner.

I en inom andra kammaren av herrar *Brädefors* och *Hagberg* i Luleå väckt motion, nr 17, hade hemställts, att riksdagen vid behandlingen av det i Kungl. Maj:ts proposition nr 45 framförda yrkandet om anslag för anläggandet av en bro vid Gäddviks färjställe — med bifallande av propositionens yrkande i övrigt — måtte avslå förslaget om bestämmande av brons förläggning till nämnda plats samt i stället besluta att bron skulle förläggas vid Bergnäset.

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

Utskottet hemställde,

att riksdagen — med avslag å motionerna I: 11 samt II: 10 och 17 — måtte å tilläggsstat I för budgetåret 1940/41 anvisa följande reservationsanslag, nämligen

- a) under fjärde huvudtiteln till Broförbindelse över Lule älv vid Boden 200,000 kronor;
- b) under sjätte huvudtiteln till Bidrag till byggande och förbättring av vissa för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar 1,615,000 kronor;
- c) under sjätte huvudtiteln till Broförbindelse över Lule älv vid Gäddvik m. m. 2,370,000 kronor.

Reservationer hade avgivits:

1) av herrar *Anderberg, Boman, Anderson* i Arboga, *Svensson* i Grönvik, *Närlinge, Lindberg* i Umeå och *Eriksson* i Frägsta, vilka ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen — med anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt motionerna I: 11 och II: 10 ävensom med avslag å motionen II: 17 — måtte

I. å tilläggsstat I för budgetåret 1940/41 anvisa följande reservationsanslag, nämligen

- a) under fjärde huvudtiteln — — — (= utskottet) — — — 200,000 kronor;
- b) under sjätte huvudtiteln — — — (= utskottet) — — — 1,615,000 kronor;

c) under sjätte huvudtiteln till Broförbindelse över Lule älv vid Avan, Gäddviksströmmen eller Gäddviks färjställe 500,000 kronor;

II. bemyndiga Kungl. Maj:t att efter den närmare utredning, som kunde befinnas erforderlig, fastställa förläggningsplatsen för den bro, som avsåges skola uppföras med anlitande av det ovan under I. c) anvisade anslaget;

2) av herrar *Gabrielsson, Eriksson* i Stockholm, *Mårtensson* och *Karlsson* i Munkedal, vilka ansett, att viss del av utskottets motivering bort hava annan, i reservationen angiven lydelse;

3) av herrar *Tjällgren* och *Ekströmer*;

4) av herr *Persson* i Falla.

Efter föredragning av utskottets hemställan anförde:

Herr **Hage**: Herr talman! Längs den norrländska kusten löper som bekant en lång och för trafiken betydelsefull kustlandsväg ända upp till Haparanda och den finska gränsen. Den passerar ett flertal stora älvar. Efter hand har man byggt broar praktiskt taget över alla älvar, med ett enda undantag, och det är när det gäller Luleälv. Den fråga, som nu behandlas här i dag, rör just, hur bron där skall läggas och var den skall ligga.

Vid planerandet och bestämmandet av förut nämnda broövergångars och broars läge har man — det vågar jag påstå — sökt i största möjliga utsträckning taga hänsyn till den *lokala* opinionen, till vad folket på platsen funnit lämpligt. Man har också, kan jag säga, därvid i stor utsträckning tagit hänsyn — icke blott till den s. k. genomgångstrafiken — utan även till den *lokala civila* trafiken. Jag vill i detta sammanhang säga, att denna *lokala civila* trafik på de allra flesta ställen har en större utsträckning och en större betydelse än genomgångstrafiken. Det är därför normalt och riktigt, att man följer en sådan princip. Men nu ser det ut, som om man — när det gäller *denna* bro — skulle vilja övergå till en *ny* princip. Man synes vilja taga mera hänsyn

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

till de *militära* synpunkterna än till de *civila*. Och vidare synes man inrikta sig på, att bron blir lagd så, att den främst tillgodoser den s. k. genomgångstrafiken, fastän denna på den plats, det här är fråga om, nämligen Gäddvik, utgör en mycket ringa del av den trafik, som passerar över Lule älv.

Jag har med detta velat betona, att det här rör sig om en *principfråga*. Jag har särskild anledning att betona det. När jag nämligen läste kommunikationsministerns anförande vid remissdebatten i frågan, fann jag, att han hade antytt, att det här föreligger en tvistefråga, som så ofta brukar vara fallet, mellan två olika byintressen eller lokala intressen. Jag vågar påstå, att detta icke är riktigt. Här gäller det en *princip*, som överhuvud taget har betydelse för hela vårt vägväsende. Här gäller det, huruvida man i en sådan tid som den närvarande skall vara tvungen att *uteslutande* taga hänsyn till *militära* synpunkter, eller om man icke har anledning att också samtidigt taga hänsyn till de *civila* synpunkterna, d. v. s. till den civila trafik, som kommer att existera under alla tider. De militära synpunkterna, hoppas vi, skola vara högaktuella endast under vissa tider. Vidare gäller det, om man här genom detta hänsynstagande till uteslutande militära synpunkter — vilket sker genom anläggandet av den föreslagna bron vid Gäddvik — skall fördärva trafiken och kommunikationsförhållandena för en hel bygd. Det gäller vidare, om denna bro skall läggas vid ett ställe, där den stora trafiken går fram, eller om bron skall läggas vid ett ställe, där det knappast finns någon trafik alls.

Jag vill säga — och det har ju tidigare framhållits av min vän herr Nilsson i Antnäs — att detta förslag från regeringens sida att lägga en bro vid Gäddvik och icke vid Bergnäset har åstadkommit oerhört mycket missnöje. Jag har besökt Luleå två gånger under den sista tiden, och jag kan omtala, att vare sig jag varit på landsbygden eller gått på Luleå stads gator, så har man kommit och sagt, att man vore vad man kallar »förbannad». Det är verkligen så, och jag kan gärna uttrycka mig rakt på sak. Detta beror naturligtvis bl. a. därpå, att man resonerar som så, att här har man övergått, då det gäller *våra nordliga bygder*, till en alldeles ny princip, när det gäller att avgöra, var en bro skall ligga. »På andra ställen ha civila och lokala synpunkter fått göra sig gällande, när man skulle anlägga en ny bro», har man resonerat, »men här uppe skall det anläggas nya synpunkter, så att man ej alls tager någon hänsyn till vad befolkningen vill.» Sedan beror detta missnöje givetvis även därpå, att det från och med år 1938 har ställts i utsikt, att det skulle bli en bro vid *Bergnäset* och icke vid *Gäddvik*. Ja, frågan om en bro vid Gäddvik har tidigare avisats — mycket definitivt till och med — av en föregående kommunikationsminister.

Hurudan är nu opinionen där uppe, om denna opinion skulle få avgöra frågan? Jo, såsom framgår av de väckta motionerna, går den ut på, att det borde bli en bro vid Bergnäset. För detta ha även tre vägstämmor samt Kungl. Maj:ts befallningshavande i länet uttalat sig. Genom en bro vid Bergnäset blir vägen kortare. Det hände t. o. m. häromdagen, att en person här i Stockholm, som tidigare bott i Norrbotten, sade till mig, att detta förslag om att lägga bron vid Gäddvik var ungefär detsamma som att vilja föreslå, att här i Stockholm de, som bo på ömse sidor om Slussen, skulle för sin trafik hänvisas över Västerbron. Detta innebar naturligtvis en överdrift. Men det ligger något i det, ty det är ju ett faktum, att om detta förslag går igenom, kommer färdvägen för särskilt den jordbrukande befolkningen där uppe, som har sina avsättningsmöjligheter på Luleå, att förlängas med 12 à 13 kilometer.

Nu framgår det av de väckta motionerna, att här ha de norrbottniska riksdagsmännen stått eniga. Vore det då så orimligt, att man toge någon hänsyn till dessa riksdagsmäns enhälliga opinion? Det är dock så, att vi, som leva

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

där uppe, borde en liten smula känna till detta, och våra synpunkter borde därför på något sätt beaktas här i riksdagen. För egen del reste jag nyligen tillsammans med en sakkunnig ingenjör — resan räckte sju timmar — från Luleå på den ena sidan av älven och tillbaka till Luleå på den andra sidan och såg på de olika platser, där man kunde tänka sig en broförbindelse. Och jag måste säga, att genom den resan stärktes jag ytterligare i min uppfattning, att det förslag, som här motionsvis kommit fram från Norrbottenshåll och som sedermera framförts i en reservation till utskottets utlåtande av herr Anderberg m. fl., är det riktiga. Och det är möjligt att, utan åsidosättande av militära synpunkter, fullfölja de linjer, som där framförts. Den reservationen går ut på, att man visserligen för närvarande avstår ifrån ett yrkande om en bro vid Bergnäset, men påyrkar, att Kungl. Maj:t måtte få i uppdrag att — eventuellt med ett mindre anslag — ordna en billig och mera provisorisk broförbindelse antingen vid Avan eller vid Gäddviksströmmen eller eventuellt vid Gäddviks färjställe. Under alla förhållanden skulle det vara fråga om en billig och mera provisorisk bro. Avsikten med detta är den, att man då antagligen skulle ha större möjligheter att senare någorlunda snabbt och inom rimlig tid få en bro vid Bergnäset.

Nu har emellertid utskottet antytt, att även om det nu anlägges en bro av det slag utskottsmajoriteten föreslår vid Gäddvik, så skulle därmed icke vara utesluten möjligheten att inom rimlig tid åstadkomma en bro vid Bergnäset. Ja, jag är naturligtvis tacksam för ett sådant uttalande — man får nöja sig med smulor många gånger här i riksdagen, då det gäller något, som icke kan för tillfället vinna majoritet. Men jag måste i alla fall säga, att jag är rädd för, att det inte finns stora utsikter för detta löftes infriande, därest man förlägger en för permanent bruk avsedd, någorlunda stor och tillfredsställande bro vid Gäddvik. Om det sedan kommer ett yrkande på en bro även vid Bergnäset, så kommer säkerligen en hel del folk att säga, att den bro som redan finns räcker till, även om icke så många människor komma att resa den vägen. Den ligger ju i alla fall bara 4 kilometer från Bergnäset, och inte kan man väl i rimlighetens namn — kommer man att säga — begära, att om bron vid Gäddvik kostat uppemot 3 miljoner kronor, staten sedan skall anslå omkring 6 miljoner till att anlägga en bro även vid Bergnäset. Det är med anledning därav som vi tro, att om man nu i riksdagen skulle gå in för en mera provisorisk och billig bro vid någon av de föreslagna platserna — där för övrigt trafikens omfattning icke motiverar en dyr och bred bro — skulle därigenom möjligheten på ett bättre sätt hållas öppen för att ganska snart få en tillfredsställande och mera permanent bro vid Bergnäset, där trafikens omfattning däremot motiverar tillkomsten av en sådan bro. Och det är från denna utgångspunkt, som vi till slut — både motionärerna från Norrbottensbanken och reservanterna — ha gått in för att påyrka, att Kungl. Maj:t skall få i uppdrag att på grundval av den motivering, som här anförts, utreda frågan om, var en bro bör läggas. I enlighet härmed begär man också här ett mindre anslag än det Kungl. Maj:t föreslagit.

Innan jag slutar, skulle jag vilja framhålla, att om det i denna kammare sitter en del representanter, som icke tycka sig känna till förhållandena så väl, att de kunna taga ståndpunkt till den föreliggande frågan, om var bron skall ligga, så synes det vara en lämplig utväg, som måste förefalla dem tilltalande, att få överlämna denna fråga till Kungl. Maj:t för en förnyad utredning. Om jag icke kände till de lokala förhållandena, skulle jag åtminstone för min del känna det på det sättet. Vid många tillfällen, när man ställs inför frågor, där man icke känner till detaljerna, känner man sig benägen att överlämna saken till Kungl. Maj:t för närmare utredning. Även från denna utgångspunkt hop-

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

pas jag, att majoriteten i denna kammare skall kunna vara med om reservationen.

På grundval av de synpunkter jag här anfört ber jag, herr talman, att få yrka bifall till den reservation, som avgivits till utskottets utlåtande av herr Anderberg m. fl. Skulle det under debatten framkomma något särskilt yrkande, som i stort sett går på samma linje — det har talats därom — kan jag möjligen senare komma att ansluta mig till detta. Men för tillfället ber jag, som sagt, att få yrka bifall till den av herr Anderberg m. fl. avgivna reservationen.

Herr Eriksson i Frågsta: Herr talman! Jag kan icke säga, att jag är lokalt insatt i denna fråga, utan min information i frågan har börjat med utskottsbehandlingen av densamma. Men det är just på grund av de upplysningar vi under denna fått som jag kommit till den slutsats jag har, nämligen att denna brofråga bör lösas på annat sätt än som föreslagits av Kungl. Maj:t.

Mitt ställningstagande i frågan fotar sig på den omständigheten, att vi här ha att göra med ett mycket stort och viktigt trafikproblem, som ovillkorligen tränger sig fram och fordrar sin lösning. Jag behöver icke antyda detta vidare, eftersom en föregående talare redan har sagt, att vi här ha ett stort och folkrikt kustland och en tämligen stor stad, Luleå, som beröras av ifrågasvarande spørsmål. Så kommer här den största tyngdpunkten från Kungl. Maj:ts sida att läggas på de militära synpunkterna på frågan. Jag gör icke anspråk på att vara expert i detta avseende, men det är vissa saker, som även för en lekman förefalla vara rätt påtagliga, och som jag skall be att få något belysa.

Det har under debatten i denna fråga förts fram även ett annat förslag, som enligt min mening är värdefullt, nämligen om förläggandet av en bro vid Avan, varigenom möjligen militärens aktuella behov skulle kunna tillfredsställas samtidigt som en lösning i denna riktning även skulle tillfredsställa önskemålen hos civilbefolkningen i landskapet. Jag vill understryka, att det icke är utskottets mening, att trafiken på kustlandsvägen skall läggas över Avan, utan att man i framtiden skall lägga en bro även längre ned, vid Bergnäset.

När man jämför dessa saker, hör man det argumentet emot en permanent bro vid Bergnäset, att den skulle bli synnerligen utsatt för anfall från kusten och från luften. Jag skall icke närmare gå in på detta, men jag tror mig våga säga, att skillnaden mellan en bro vid Gäddvik och en bro vid Bergnäset ur denna synpunkt är mycket obetydlig. Dessutom är det en sak, som jag anser man bör räkna med i detta fall, nämligen att Luleå stad och trakten däromkring på grund av den närbelägna Bodens fästning måste tillmätas mycket stor strategisk betydelse, vilket kommer att medföra mycket stora och vidgade försvarsanstalter i form av luftvärn och dylikt. Detta anser jag tala för att vi kunna räkna med att få detta skydd för broarna där uppe, vare sig de ligga vid Bergnäset eller Gäddvik. Man kan därav draga den slutsatsen, att faran från luften icke är så stor, som man på sina håll kanske vill göra gällande. Dessutom finnes ett flygfält i dessa trakter, vilket givetvis utgör ett ännu mera aktuellt bombmål än den planerade bron. Det är dessa militära och således rent strategiska synpunkter, som en lekman tycker sig finna i detta problem och som jag tycker, att man icke bör nonchalera. Dessutom bör man ej tillmäta de faror, som man talar om, alltför stor betydelse.

Vidare skulle jag vilja fästa uppmärksamheten på just byggnadstiden. Här talas det om, att man måste inom en så snar framtid som ett år ha en broförbindelse färdig. Jag vill icke bestrida, att det otvivelaktigt kan vara

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)
nödvändigt. Men med Kungl. Maj:ts förslag få vi icke en bro i brukbart skick inom ett år. Hur äro förhållandena där uppe?— En broförbindelse är aktuell i synnerhet i övre delen av det parti vi tala om, från Gäddvik och uppåt. Denna broförbindelse är aktuell under sommarhalvåret, därför att en god del av vinterhalvåret är älven farbar över isen. Vi tänka oss då, att vi sätta i gång byggnadsföretaget nu. Vi få det icke färdigt nästa sommar, och vintern därpå är det icke direkt aktuellt. Först sommaren därpå är bron nödvändig. Då är den otvivelaktigt färdig. Sålunda kunna vi i dag räkna med en byggnadstid av minst ett och ett halvt år. Även där ha vi en liten tankeställare just i fråga om tidsmomentet.

Sedan komma vi till den rent ekonomiska sidan av saken. Här talas om, att man icke kan komma ifrån, att man skall bygga en bro av den storleksordning, som är beskriven. Från utskottets sida göres en antydning om att man icke bör stanna vid tio meter utan bör gärna göra den tolv meter. Då frågar man sig, huruvida det kan vara nödvändigt att bygga en så stor och bred bro. För det första är icke hela det ekonomiska komplexet tillrättalagt i Kungl. Maj:ts förslag, såvitt jag förstår, därför att Gäddviksbron ansluter till något, som kallas den tänkta riksvägen, som i närvarande stund endast är 4,5 meter. Den är tämligen dålig. Jag vill icke säga, att den är dålig så till vida, att den ej är farbar; men den är dålig i den bemärkelsen, att den skulle otvivelaktigt köras sönder tämligen snart, om man skulle släppa in denna stora trafik som kan komma i fråga efter en eventuell ny bro.

Vi ha ett annat förslag, som det även kalkylerats med så sent som 1933. Det kalkylerades med att bygga en bro på 7,5 meter över Gäddviksströmmarna. Kostnaden var beräknad till 630,000 kronor, och den var beräknad för permanent bro. Det är därför, som de, vilka hålla på reservationen, anse, att man kanske har skyldighet att pröva, huruvida det icke går att bygga en broförbindelse antingen vid Gäddviks färjställe eller Gäddviks strömmar och att undersöka möjligheterna att bygga bron vid Avan, samt att det kanske då skulle visa sig, att man skulle kunna komma till en jämförelsevis mycket lägre kostnad och därmed göra det möjligt att småningom bygga den riktiga broförbindelsen, som skall vara där uppe vid Bergnäset och som fyller det föreliggande behovet, såsom alltid understrukits av ortens representanter.

En sak till är för mig avgörande i denna fråga. Det är nämligen storleken av trafiken. Jag hörde ej, huruvida herr Hage berörde saken. Jag gör mig därför kanske skyldig till en upprepning. Men enligt de uppgifter vi fått är den lokala trafiken över färjan vid Bergnäset eller överhuvud taget den lokala trafiken ungefär 85 procent och genomgångstrafiken ungefär 15 procent. Ur den synpunkten förefaller det icke riktigt att lägga den gängse synen på detta väg- och broföretag, nämligen att man skall leda genomgångstrafiken förbi de stora befolkningscentra, därför att vi där icke ha samma problem som längre nedåt landet, där det är en stor genomgångstrafik och helt andra problem. Genomgångstrafiken i den övre delen av landet är mycket uttunnad, såsom även statistiken visar. Det är också en sak, som gör, att man har svårt att förstå Kungl. Maj:ts förslag i detta avseende.

Till detta må läggas, att Luleå stad har en 18 meter bred gata, som har anslutning till Bergnäs' färjläge och som i framtiden kan utnyttjas till genomfartsväg uppåt riksvägen mot Haparanda och som är i mycket gott stånd. Vägen från färjläget söderut är också i gott stånd. Sålunda ha från Luleå stads sida gjorts stora ansträngningar och nedlagts stora kostnader i den tron, att man skulle leda trafiken som den anses böra gå.

Medan jag är inne på detta område, skulle jag även vilja belysa några andra siffror. Om man bygger en bro vid Gäddvik av ifrågasatt storleksordning, får

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

man också förutskicka, att då är brofrågan löst där uppe i den meningen, att man icke inom rimlig tid får möjligheter att få en broförbindelse vid Bergnåset. Således kommer trafiken att ledas över Gäddvik. Vi ha konstaterat, att 85 procent av trafiken går till Luleå. Den får sålunda gå 6—7 kilometer extra varje dag; åtminstone den trafik, som går fram och tillbaka på bussar, lastbilar, fordon överhuvud taget, får en utökad vägsträcka på 12—13 kilometer. Det är ett förhållande, som tidigare vägbyggare alltid kalkylerat med. De ha räknat med större antal kilometer, vare sig det gällt rikstrafiken eller annan trafik, och de ha kapitaliserat detta. Man har då kommit fram till mycket stora kostnader.

Så är även förhållandet här. Det har sagts, att det gjorts officiella beräkningar på grundval av trafikräkning, som visat, att denna merkostnad för trafiken rör sig bortåt 500,000 kronor om året. Lägga vi till vad det kostar att driva Bergnåsetfärjan årligen — en fråga som står öppen om Gäddviksföretaget skall genomföras — måste vi räkna med 60,000 kronor om året, och det har visst kalkylerats med 72,000 kronor för nästa år. Det blir sålunda rätt avsevärda kostnader.

Det kan möjligen svaras, att det är icke statsmakterna, som ha att svara för denna kostnad. Det är naturligtvis alldeles riktigt. Men det är statsmakternas skyldighet att se till, att ett företag, som man avser att genomföra, skall i görligaste mån täcka förefintligt behov. Och framför allt i ett ekonomiskt brydsamt läge bör man kalkylera med, att de medborgare, som bo på ett av saken berört område, bli tillgodosedda.

Det är dylika saker som för mig varit vägledande. Jag har betraktat detta som ett totalt trafikproblem, som jag i början antydde. Jag anser att det skall lösas i annan riktning än Kungl. Maj:ts föreslagit, därför att en lösning enligt det projekterade Gäddviksförslaget skulle förhindra en verkligt god lösning av denna fråga.

Det var en sak, som jag kanske glömde bort att nämna, då jag talade om de militära synpunkterna. Det antydde, att denna förbindelse skall tjäna bland annat som möjlighet att evakuera den övre delen av landet. Nu är det synd, att vi icke ha den karta, som är bifogad utskottets utlåtande och som var tillgänglig vid utskottsbehandlingen, så att jag kunde demonstrera saken litet bättre. Men jag har en liten skiss, som jag fått.

Man talar om att evakuera. Här ha vi kusten; här är den projekterade vägen. Det blir sålunda en kustlandsväg. Då frågar man sig: Är det troligt, att man är angelägen att använda kustlandsvägen som evakueringsväg? Här har tidigare talats om faran och dylikt; den finnes naturligtvis efter alla vägar. Men det är naturligt, det betonar jag ännu en gång, att om vi ha en övergång färdigställd vid Avan, som står i förbindelse med inlandsvägarna och inlandsbanan samt Bodens fästning och Bodens fästnings skyddsområde, så äger den företrädare i detta hänseende. Det förefaller mig, att om man skall bygga en väg- och broförbindelse med tanke på evakuering, är det naturligare att fara denna väg och draga sig inåt landet. Det är mig veterligt det första man får göra, när man kalkylerar med risken från fienden. Risken finnes ju alltid. Men den angivna synpunkten bör man väl tillmäta en ganska stor betydelse.

Jag återkommer till den sak jag tidigare talat om: den totala brofrågans lösning. Vi ha en broförbindelse i Boden. Vi få en i Avan, som ligger ungefär på halva avståndet till Luleå, och i sinom tid kunna vi kanske få en bro vid Bergnåset. För en person, som endast följt frågan, ligger det så till att man får broar ungefär där de behövas. De få strategisk betydelse, och de få dessutom sitt värde för civilbefolkningen. Jag vill säga som min generella upp-

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)
fattning om broförbindelserna här uppe i dessa relativt litet trafikerade områden, att jag icke tycker att det är riktigt att anlägga stora, 10—12 meter och ännu bredare broar, ty jag tror, att man är lika väl betjänt med ett litet enklare utförande, som man ju kan förbättra, om man kommer i en annan ekonomisk situation.

Det har sagts, att den linje, som utskottsreservationen förfäktar, skulle bli dyrare. Men den blir icke dyrare utan snarare billigare, om man kalkylerar med den kapitaliserade kostnad, som trafiken får vidkännas, och om man lägger till, vad Bergnäsetfärjan kostar, och vidare räknar med de obehämligheter, som följa med Gäddviksföretaget.

Om man däremot i första hand bygger en enkel bro vid Avan, klarar man de militära spörsmålen och militärerna i Boden få det genare. Vid besök hos ledande militärer har det sagts, att en bro vid Avan skulle täcka detta behov, och de ha beklagat, att den icke kommit under diskussion tidigare.

Det är således denna synpunkt som för mig varit avgörande. Det behöver icke bli dyrare, ty om vi bygga en bro vid Avan eller en enkel bro vid Gäddvik eller Gäddviks strömmar för 1.5 miljon kronor komma vi i dag från det. Vi kunna sedan avvakta några år och bygga en god bro som löser kommunikationsfrågan där uppe.

Det är också en annan sak som varit avgörande för mig. Vi ha här landets förnämsta järnmalmsfyndigheter, som tillfört svenska staten oerhört stora pengar under årens lopp. Vi fota kanske vår ekonomi i framtiden på dessa tillgångar. Vi ha utlastningshamnen och vad därtill hör här nere. Detta gör enligt mitt förmenande, att statsmakterna, när de taga ställning till denna sak, böra se med litet vidare vyer på detta och söka att bilda sig ett klart begrepp om vad frågan gäller. Jag underkänner icke på något sätt de militära synpunkterna utan förstår, att utskottsförslaget understryker dagens militära situation. Men jag vill icke, att man förbiser den betydelse för trafiken, som en broanläggning vid Bergnäset kan ha.

Med dessa ord ber jag, herr talman, att få yrka bifall till herr Anderbergs m. fl. reservation.

Herr **Jansson** i Falun: Herr talman! Det är icke så gott för den, som ej har någon närmare lokalkännedom, att behärska dessa förhållanden och bedöma, hur bron skall byggas. Men när vi provat denna brofråga i utskottet, ha vi ställt frågan, vilket ändamål som Kungl. Maj:ts förslag nu söker att fylla och av vad anledning förslaget kommit fram. Det har enligt mitt förmenande och enligt vad departementschefen säger tillkommit på grund av det militära läget och på grund av de transportsvårigheter, som föreligga för vår militär söderifrån att kunna i hastigt tempo förflytta sig norröver på grund av den besvärliga framkomsten över Lule älv. Då ha de militära sakkunniga sagt, att en bro vid Gäddviks färjställe skulle vara en mycket fördelaktig övergångsled ur militär synpunkt. Vi i utskottet hava ansett, att detta är ett så viktigt riksintresse och ett sådant gemensamt intresse för landet, att vi icke kunde negligera denna uppfattning.

Efter det frågan kom fram från Kungl. Maj:t, har det nu väckts motioner. Det är först en motion av herr Hage m. fl. som väl herr Hage närmast är förespråkare för. Han har icke vågat framställa yrkande om att bron skulle byggas nere vid Bergnäset utan han har framfört ett annat förslag, där han bl. a. ifrågasätter en bro vid Avan, som ligger långt norrut. Den siste talarren hade en karta och visade, var den låg. Här kan även den, som så önskar taga del av den karta, som vi haft inom utskottet och som blivit oss tillsänd.

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

Det förefaller åtminstone mig, som om Gäddviksbron skulle vara den egentliga förbindelsen, när det gäller rikshuvudvägen efter kusten söderifrån och norrut till Haparanda. Skulle man däremot gå den övre vägen över Avan, blir det en förlängning på 20—30 kilometer. Det vore kanske icke så svårt att övervinna, om man därigenom kunde garantera att Bergnäsetbron fortare komme till stånd. Men det är just det jag för min del starkt tvivlar på. Jag tror, att det dröjer lika länge, innan Bergnäsetbron blir uppförd, om man nu lägger bron uppe vid Avan som om man lägger den vid Gäddviks färjställe.

Då hava vi ansett, att riksintressena vore avgörande och att förslaget i hudsak ser till att skapa en möjlighet för försvarsväsendet att få, som jag tidigare sagt, en något så när snabb och pålitlig genomfartsväg, när det gäller att taga sig fram i dessa trakter.

Det är de huvudsakligaste skälen, som för mig varit avgörande. Varken jag eller utskottsmajoriteten har anlagt lokala synpunkter på frågan. Vi hava endast sett den ur försvarssynpunkt. Vi betrakta detta som en beredskapsåtgärd för vårt försvarsväsen.

Vad skulle nu ett bifall till den reservation, som här anförts, innebära? Denna reservation pekar dels på Avan, dels på Gäddviks strömmar och dels på Gäddviks färjställe. Vad skulle följderna bli av detta? Följderna blir återigen ett långt uppskov. Vi få ingen broförbindelse under de närmaste 10—15 åren kanske, om sårintressena skola ligga i luven och slåss. Det är jag övertygad om.

Det går med denna sak som det gått med andra frågor i Norrland. Jag vill endast erinra om den norrländska hovrätten. Det var ett fasligt slagsmål de lokala intressena emellan, innan de blevo sams. Man fick vänta länge. Det blev ändå så, att hovrätten blev förlagd där man ursprungligen tänkt, att den skulle förläggas.

Herr Hage sade, att han var missnöjd med utskottets utlåtande. Det förstår jag. Men herr Hage har icke läst utskottets motivering. Utskottet har tydligt sagt ifrån, att den bro, som nu bygges, avser icke att lösa trafikförhållandena för den lokala trafiken vid Luleå utan avser militära ändamål. Denna tråga står således fortfarande öppen.

Jag har i mitt stilla sinne trott, att den tunga trafiken även till Luleå skulle kunna gå över bron vid Gäddvik. Sedan får man bygga en enklare bro än den föreslagna, som kostar 6—7 miljoner kronor, för att tillgodose den lokala trafiken. Då får man både de lokala trafikproblemen här uppe lösta och problemen lösta för rikstrafiken och även lösta ur militär synpunkt.

Det är en kostnad, som man kan stå ut med. Om man väntar tills något så när normala förhållanden inträtt, tror jag att man kan bygga en bro vid Bergnäset för mycket mindre pengar än 6.5 miljoner kronor eller vad det var enligt nuvarande beräkningar.

Herr Hage torde veta, att riksdagen icke ställer sig avog mot Norrbottens län. Vi ha vid många tillfällen lämnat detta län särskilda förmåner, när det gällt både sjukvårdsanordningar och annat dylikt. Jag tror icke, att man har anledning att klaga över bristande tillmötesgående. Det är en angelägen sak, som man måste lösa, hur vi skola ordna för vårt försvarsväsen för att det snarast möjligt skall kunna få den förbindelseled, som det länge varit i behov av.

Då det dessutom säges, att Bergnäsetbron är mera sårbar, enligt vad militärerna uppgiva, än Gäddviksbron, kommer den ju att ligga litet mera i skymundan.

Vad Avanbron angår är det icke en tillstymmelse till utredning vad kostnaderna bli. Det blir en mycket lång bro. Det är olika uppgifter om grund-

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)
förhållandena. Somliga säga, att det är berggrund; andra säga, att det är lös och mjuk grund och att det behöves grundliga undersökningar för att finna, vilka anordningar i fråga om undergrunden som man behöver för detta brobygge. Allt detta tar tid. Jag är säker på att vi med detta projekt icke komma fram till en färdig bro under de närmaste 4—5 åren. Detta är min bestämda uppfattning. Det tycker jag mig också finna av reservanternas förslag. De ha tagit med en bro vid Gäddviks färjställe i sitt yrkande om vad som skulle ställas under Kungl. Maj:ts fortsatta omprövning.

Jag menar sålunda, att reservanterna ha icke varit så säkra på sin sak. Då tycker jag för min del, att riksdagen å sin sida icke behöver hesitera utan bör gå in för ett avgörande av föreliggande fråga och göra detta i huvudsak ur försvarssynpunkter och militära synpunkter, så att icke militärerna komma och säga till den svenska riksdagen, att den förhalat en viktig trafikled, som de gjort anspråk på att få: den har skjutits på framtiden på grund av att det skall vara ständigt nya utredningar undan för undan.

Utskottsmajoriteten har icke velat vara med om att taga detta ansvar. Därför ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Nilsson i Antnäs: Herr talman! Det må vara tillåtet att uttala en förvåning över det sätt, på vilket en för vår bygd så oerhört viktig trafikfråga som denna handlagts. Jag skall till att börja med nämna några fakta, ägnade att visa dem av herrarna, som icke känna till förhållandena i Norrbotten, med vilka svårigheter det för närvarande kan vara förenat att komma över Lule älv. Många gånger har det, när det rasat hård storm, inträffat, att färjan icke kunnat komma över vid Bergnäset, så att trafikanter, som ovillkorligen måst taga sig över älven, varit nödsakade att köra c:a 4 mil på ena sidan älven upp till Boden och sedan lika lång sträcka på andra sidan för att komma till kustlandsvägen. Här kanske framställes den invändningen, att man, om broförbindelse komme till stånd vid Gäddvik, icke skulle behöva taga en så lång omväg. Jag skall senare bemöta den invändningen. — Jämt och ständigt uppstå svårigheter och förekomma tillbud till olyckshändelser. Jag har varit med, då man fått spänna hästarna från åkdonen och ställa hästarna tvärs över färjan samt låta en man på vardera sida om hästen hålla den för att förhindra, att den skulle falla omkull. Sådan kan situationen vara däruppe vid Bergnäset, när det är hård storm. Nu ha vi en ångfärja där uppe, men den är icke på långa vägar kapabel att klara trafiken, när denna är som störst. I sommar har ju biltrafiken på grund av bensinrestriktionerna varit minimal, jämfört med vad den brukar vara under normala tider. Icke desto mindre har det hänt mig tre gånger, att jag fått vänta en, två eller tre »vänder», innan jag lyckats komma över vid Bergnäset. Av vad jag nu anfört torde herrarna förstå angelägenheten av att här skapa en ny ordning.

Jag skall nu övergå till att säga några ord om förslaget rörande en broförbindelse vid Avan. Sedan vi varit uppe hos de högsta militära myndigheterna och resonerat med dem, stod det klart för oss, att militära skäl omöjliggjorde för oss att yrka på ett brobygge vid Avan. Ett sådant brobygge skulle taga allt för lång tid att utföra. Jag kan emellertid nämna, att general Thörnell, efter att ha kastat en blick på kartan, vände sig till general Rappe med en fråga, varför icke förslaget om byggande av en bro vid Avan framlagts tidigare. General Rappe kunde icke lämna något svar på denna fråga och general Thörnell tycktes vara ganska harmsen över att förslaget inte kommit fram tidigare. Vad general Thörnell ytterligare yttrade i saken kan jag inte nu ordagrant återgiva, men tydligen ansåg han, att en bro vid Avan ur militär synpunkt varit att föredraga framför en bro vid Gäddvik. Vi

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

hade föreslagit, att en bro skulle anläggas vid Avan, dels därför att denna plats måste anses mera lämplig ur militär synpunkt och dels därför att den måste anses lämpligt med hänsyn till den civila trafiken att anlägga en bro där. Vid Gäddvik är den civila trafiken så minimal, att någon bro ej är erforderlig för den trafikens skull. Förlägges bron till Gäddvik, tvingas alla, som bo i Luleå landskommun, att köra denna långa omväg, och då blir ju bron till nytta, har det sagts. Är det ur ekonomisk synpunkt verkligen riktigt att resonera på det sättet? Vid den första och hittills enda officiella trafikräkning, som verkställdes, visade det sig, att 84 % av trafiken gick över Bergnäset, medan endast 16 % av trafiken gick över Gäddvik. Härvid är att märka, att mellan den punkt, där vägen Gäddvik—Notviken träffar vägen Gammelstad—Luleå, — det var där trafikräkningen verkställdes — och Lule älv, ligga två industrisamhällen, Karlshäll och Karlsvik, med regelbunden bussförbindelse varje dag. Busstrafiken inräknades naturligtvis också i trafikräkningen bland trafiken på Gäddvik, vilket icke var riktigt. Vidare bör anmärkas, att man vid tiden för trafikräkningen slopat färjpenningarna vid Gäddvik för att locka trafiken dit, medan vid Bergnäset färjpenningarna bibehållits. Trots detta blev resultatet av trafikräkningen det nyss av mig angivna. Vid Avan ligga två stora byar, med en befolkning av omkring 1,000 personer. Jag kan inte nämna den exakta siffran, men den stannar säkert inte vid 1,000. På norra sidan av älven ligger Sunderbyn med en befolkning av, vill jag minnas, 1,200 à 1,300 personer. Bortom de stora byarna på södra sidan av älven ligga större och mindre skogsbyar med utvecklingsmöjligheter, som ni sörlänningar knappast kunna göra er en föreställning om. Redan nu är den civila trafiken vid Avan större än vid Gäddvik. Däröfver vittnar även det förhållandet, att man vid Avan måst sätta in en ångfärja, under det att man vid Gäddvik reder sig med en enklare färja. Detta torde vara tillräckligt vittnesbörd.

Herr Eriksson i Frägsta har påvisat, att bron vid Avan skulle komma att ligga mitt emellan Bergnäset och en broövergång vid Boden under Bodens kanoner. Den kan byggas på grunt vatten. Om den skulle bliva förstörd av fientliga stridskrafter, skulle det naturligtvis vara mycket lättare att reparera den än en bro, som byggts på djupt vatten. Det har påståtts, att vattendjupet vid Avan skulle vara 9.5 meter men vid Gäddvik endast 9 meter. Jag medger, att det vid Avan finns ett par »gropar». Det finns t. o. m. en, där vattendjupet är 10 à 12 meter — men man behöver icke bygga pelare i dylika gropar, man spänner över dem. Vattnet vid båda stränderna och särskilt den norra är så grunt, att man kan vada långa sträckor. Vattendjupet är närmast land 0.2 à 0.5 meter och ökar längre ut till 4 à 4.5 meter. I allmänhet håller sig vattendjupet under sistnämnda siffra. Utskottet har beräknat kostnaderna för en bro vid Avan till 3,700,000 kronor, under det att en bro vid Gäddvik skulle kosta 3,100,000 kronor. Därvid har beträffande vägarna sagts, att de vore så bra, att de icke behövde ändras. Vi ordsbor äro övertygade om, att man kan bygga en bro vid Avan för lika billigt pris och ungefär lika fort som en bro vid Gäddvik. Vi ha hört oss för hos vattendomstolen, hur lång tid det skulle taga att erhålla tillstånd till brobygget. Vattnerättsdomaren har förklaradt, att det icke behövede taga längre tid än en månad, innan vattendomstolen kunde avkunna dom. Vederbörliga undersökningar skulle, enligt vad vi inhämtat, kunna verkställas på två månader. Det skulle således taga sammanlagt tre månader längre tid att bygga en bro vid Avan än att bygga en bro vid Gäddvik. Den högsta militärledningen har förklaradt, att ett uppskov med brobygget på två à tre månader icke kunde spela någon roll. Detta

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

besked erhöilo vi av major Kring. I propositionen sägs det, att vägarna äro bra, och detsamma ha anhängarna av regeringens förslag skrivit i ortspresen. Jag skall tala om, hur det förhåller sig i verkligheten. Om denna bro, som nu skall komma till på grund av militära skäl, någonsin skulle tagas i bruk för sitt huvudsakliga ändamål och utsättas för tung belastning, skulle vägen mellan Gäddvik och Notviken bliva sönderkörd på några timmar, för såvitt den icke vore frusen. Det är en 4.5 meter bred väg, byggd på lös sand. Vägen kan förefalla fin och präktig, för all del, men det beror på, att slitaget hittills varit så ringa, att vägen knappast tarvat något underhåll. När allt kommer omkring, kan det hända, att en bro vid Gäddvik blir ungefär lika dyr som en bro vid Bergnåset. När denna fråga var uppe för några år sedan, förbehöllo sig Gäddviksborna att få framställa ytterligare anspråk, i fall det skulle visa sig, att brobygget inverkade menligt på fisket. Låt gå för att kostnaden för en bro vid Gäddvik blir hälften så stor som kostnaden för en bro vid Bergnåset, men vad får man för pengarna? Per trafikenshet räknat, blir bron vid Gäddvik så dyr, att man knappast kan göra sig en föreställning om det en gång. I nuvarande situation blir den valuta man får för pengarna, om man i stället bygger en bro vid Bergnåset, tio gånger större än den valuta man får, om man bygger en bro vid Gäddvik. Man brukar väl i sådana angelägenheter som den nu ifrågavarande taga hänsyn även till ekonomiska förhållanden. Så gör varje enskild person, och så tycker jag, att regering och riksdag också borde göra.

Beträffande det andra förslaget i vår motion — en bro vid Gäddviksströmmen — skall jag icke säga många ord. Utskottet har i sitt utlåtande försökt göra troligt, att en bro vid Gäddviksströmmen skulle bliva nära nog lika dyr som en bro vid färjläget. Det är ju orimligt. Älven är mycket smalare vid Gäddviksströmmen, och bron blir följaktligen kortare. Mitt i älven ligger ett stort stengrund, som skjuter upp högt över vattenytan. Man behöver vid Gäddviksströmmen icke någonstans arbeta i vatten. Om bron skulle bliva skadad av fientliga stridskrafter, skulle den naturligtvis relativt lätt kunna repareras. Jag vill minnas, att jag redan vid remiss av propositionen framhöll, att naturen själv sörjt för camouflaget vid bron. Stränderna äro höga, och på ömse sidor om älven växer hög skog. För lekmannen förefaller det som en bro vid Gäddviksströmmen skulle kunna byggas för mindre än hälften av vad en bro vid färjläget skulle kosta.

Det torde icke vara mycket lönt att vidare argumentera i dessa frågor. Det väsentliga har ju redan sagts. Jag har icke kunnat låta bli att understryka en del av de omständigheter, som herr Eriksson i Frägsta i sitt anförande framhöll. Om ett liknande problem hade uppkommit, låt mig säga i Skåne, Östergötland eller någon annan folkrik trakt i Sydsverige, så hade nog regeringen icke handlat på det sätt den nu gjort, när det gäller övre Norrland. Det förefaller mig anmärkningsvärt, mina herrar, att den lilla klick uppe i Norrbotten, som ännu håller fast vid Gäddviksförslaget, vetat om det nu till behandling föreliggande förslaget flera veckor, ja sannolikt flera månader i förväg. Att de verkligen gjort detta har jag kunnat sluta mig till av vissa omständigheter. Vi andra, som varit särskilt intresserade av frågan, ha icke på förhand fått reda på innehållet i regeringens förslag. Framläggandet av regeringens proposition kom som en fullständig överraskning, som ett attentat. Hade vi vetat om saken i någorlunda god tid, så hade vi givetvis på egen bekostnad och risk låtit verkställa en undersökning av bottenens beskaffenhet vid Avan. Det hade varit regeringens absoluta skyldighet att hålla oss lika väl underrättade som andra om frågans läge. Hade regeringen gjort detta, så hade den knappast kunnat komma fram med ett förslag om en brobyggnad vid

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

Gäddvik. Vi uppe i nordanlanden ha under seklernas lopp fått vänja oss vid att vara saktmodiga, milda och goda, som det står i skriften. Vi ha ständigt och jämt fått och få än i dag kämpa en hopplös kamp för våra intressen och för vinnande av erforderligt livsrum. Norrbotten har i sekler betraktats och betraktas fortfarande än i dag som en koloni. Herr Eriksson i Frägsta antydde vilka värdefulla produkter, som hämtas från den nordliga landsändan, produkter, som bilda underlaget för vår valuta, och vilkas avyttring sätter oss alla i stånd att handla, vandra och verka. Men när vi, som till exempel nu, fordra att i gengäld få någon hjälp i våra svårigheter, då vill man icke kännas vid oss längre. Är det riktigt, är det rättvist, är det sunt? Den fråga, vi i dag behandla, är en livsfråga för Norrbottens län och icke bara för Norrbottens län utan även för dess södra grannlän. Det är det största kommunikations-spörsmål, som varit uppe i Norrland. Nu begära vi, att detta problem löses på ett förnuftigt sätt, men stöta därvid på det gamla hindret: kostnadshänsyn.

Jag har på känn, att det under hela denna tid funnits mäktiga, inflytelse-rika män, som arbetat på att sabotera brobygget vid Bergnäset. Jag har fått bekräftelse därpå på senare tid. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har icke heller den varit gynnsamt stämd mot oss: styrelsen har varit rädd för att för-orda utförandet av ett företag sådant som detta, vilket skulle kostat flera mil-joner kronor. Det har städse varit kostnadshänsyn, som varit avgörande, även om man ibland som motiv för en avvisande hållning anfört andra omständig-heter. När nu regeringen är piskad att söka åstadkomma en fast förbindelse över älven, så föreslår regeringen, att en bro skall läggas på en plats, där ing-en bro behövs. Det gör regeringen därför att det blir ett par miljoner billigare och för att hindra oss från att i framtiden få en bro över älven på det ställe, där vi behöva och vilja ha en bro. Regeringen gör detta för att staten i fram-tiden skall slippa ifrån utgifter för en bro på annat ställe. Därvid förbiser re-geringen, att de pengar, som skulle komma att utgivas för täckande av dessa utgifter, i själva verket skulle komma att visa sig synnerligen räntabla. Jag har lust att säga, som doktor Fjellstedt säger på ett ställe, att »ni knyta nä-ven så hårt till, att Guds välsignelse kommer icke därur».

Frågan om kommunikationernas ordnande är en av de springande punkter-na, när det gäller för Norrland att hävda sig och dess utveckling och fram-gång. Lös Norrlands kommunikationsproblem på ett förnuftigt sätt, även då det gäller sådana detaljer som denna, så lösas därmed också en hel del andra svårigheter, som vila över nordanlanden! Dessa problem lösas emellertid icke med bröstgänges metoder och hemlighetsmakeri, såsom i ganska stor utsträck-ning har förekommit vid lösandet av denna fråga.

Ja, mina herrar, jag vill säga, att det står allt mer och mer klart för mig, att denna fråga nu upptagits till behandling på befallning. Jag tror dock icke, att befallningsmännen ha fastställt, att bron ovillkorligen skall ligga vid Gäddvik. Det hade varit regeringens sak att undersöka och ordna denna fråga bättre, men det var tydligen lättare och bekvämare att hugga detta förslag. Det hade — jag säger det än en gång — varit kommunikationsministerns oav-visliga skyldighet att grundligt undersöka förhållandena och möjligheterna, in-nan han intog den ståndpunkt, som han har intagit i denna fråga. Det har här begåtts en överrumpling, ett otillständigt hemlighetsmakeri och ett våldsdåd mot ett viktigt trafikproblem i övre Norrland. Det är icke nyttigt med en så-dan framfart. Det tjänar intet förnuftigt ändamål. Jag frågar: vore det icke skäl uti, att riksdagen erinrade vederbörande därom genom att avslå såväl Kungl. Maj:ts proposition som utskottets förslag? Det ges tillfällen, mina herrar, då man måste erinra varandra om vilka plikter och skyldigheter som åvila var och en. Här ha vi ett sådant tillfälle, och jag vädjar till kammaren,

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

att den måtte använda detsamma. Det skulle säkerligen vara hälsosamt och för framtiden gagneligt vid lösandet av en hel del andra frågor. Ingen kan vara tilltalad över att bli överrumplad på detta sätt. Det är ju nästan som att gå fram över andras lik, som det här har gått till.

Herr talman! Jag instämmer i det yrkande om bifall till herr Anderbergs m. fl. reservation, som har framställts av föregående talare.

Herr Närlinge: Herr talman! Den historiska bakgrunden till detta broprojekt är så väl belyst i utskottets betänkande och i reservationen, och de beslut fram och tillbaka, som ha fattats dels av länsstyrelsen i Norrbotten, dels av Kungl. Maj:t, torde vara så väl kända för kammarens ledamöter, att jag icke på något sätt behöver ge mig in på att belysa den sidan av saken. För övrigt kan jag till alla delar instämma i det anförande, som nyss hölls av herr Eriksson i Frägsta, ty han lade upp problemet precis på det sätt, som jag också har sett frågan under utskottsbehandlingen.

Jag har vid behandlingen av den föreliggande frågan i utskottet haft tillfälle att taga del såväl av de militära synpunkter på frågan, som ha framförts av de till utskottet inkallade militärerna, som ock av de lokala synpunkter, som ha framförts från ortsbefolkningen och från Luleå stad, och jag har därvid funnit, att det är de militära synpunkterna, som nu tyckas vara de huvudsakliga, när brådskan blivit så stor, att Kungl. Maj:t ansett sig böra föreslå ett brobygge vid Gäddviks färjställe, ehuru detta alternativ tidigare förkastats av Kungl. Maj:t. När jag emellertid försökt skaffa mig en uppfattning i frågan, har jag efter moget övervägande kommit till samma slutresultat som herr Eriksson i Frägsta, att de militära synpunkterna kunna på minst lika gott sätt och betydligt mycket billigare tillgodoses genom ett brobygge vid Avan.

Om vi skulle tänka oss, att en fiende bryter in i norra delen av landet, skulle det ju i första hand gälla att skaffa dit militär från närmaste ort, vilken i detta fall givetvis blir Boden såsom närmaste militärförläggning. Om man ser på en karta, såsom vi haft tillfälle att göra i utskottet, skall man finna, att genaste vägen från Boden just är över Avan och förbi Gammelstad. Om man skall skaffa fram ytterligare militär från södra Sverige till översta Norrland, måste det ur militär synpunkt också vara fullständigt riktigt att icke använda kustlandsvägen utan i stället järnvägarna och de inre landsvägarna, som sammanlöpa vid Boden. Jag kan därför icke finna annat än att det ur strategisk synpunkt måste anses riktigt att liksom överbefälhavaren fråga, såsom här redan har citerats, varför icke förslaget om broförbindelse vid Avan lagts fram tidigare, så att man fått diskutera det. Det är en fullt förklarlig fråga från överbefälhavaren. På det sättet ha vi reservanter också sett saken, när vi i utskottet ha försökt sätta oss in i detta spörsmål så långt det varit möjligt för lekmän.

Det har påpekats, att särskilt i Frankrike blev det utomordentligt besvärligt för de militära operationerna, därför att den civila befolkning, som måste evakueras undan den framryckande fienden, belamrade vägarna och hindrade militären att komma fram. Om en liknande evakuering av civilbefolkningen skulle ske i övre Norrland, får man väl säga, att den icke bör ske längs kustlandsvägen. En bro vid Gäddviks färjställe blir givetvis mycket mera utsatt för fientliga flygare och för anfall från sjön än en bro längre upp. Det är väl också naturligt, att vid en sådan evakuering, som jag här sökt skissera, folk bör dra sig inåt landet och in i skogarna. En bro vid Avan vore därför enligt mitt förmenande ur såväl strategiska som militära synpunkter mycket mer att föredraga än en bro nere vid Gäddvik. Detta är den över-

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

tygelse, som jag har kommit till efter det jag försökt sätta mig in i detta spörsmål så gott jag såsom lekman har kunnat.

På denna fråga måste också läggas andra synpunkter än de militära. Den civila trafiksynpunkten bör väl vara den synpunkt, som för framtiden blir den mest vägande. Om vi haft normala tider i stället för krigstider, skulle säkerligen ingen inom utskottet ha gått emot ett förslag om en bro vid Bergnäset. Alla erkänna, att ur civila trafiksynpunkter är en bro vid Bergnäset det naturliga för den nedre delen av Lule älv. Ingen har sagt emot detta i utskottet. Nu gäller det emellertid att på kortast möjliga tid åstadkomma en bro, som tillfredsställer de militära synpunkterna. Eftersom jag emellertid, som jag förut har sagt, anser, att de militära synpunkterna lika bra skulle tillgodoses genom en bro vid Avan, har jag måst fråga mig, om det är riktigt, att riksdagen nu beslutar en dyrbar bro vid Gäddviks färjställe, som för mycket lång framtid, kanske rent av för alltid, gör det omöjligt att få en broförbindelse vid Bergnäset, där bron egentligen bör ligga. Det är också, såvitt jag kan förstå, under normala förhållanden endast en tidsfråga, när man bör bygga en bro vid Avan, ty vi skola betänka, att det är fyra mil mellan Luleå och Boden och att vi ha den största befolkningen efter Luleälvens nedre lopp, alltså på de fyra milen. Man måste nog instämma med den föregående temperamentsfulle talaren, att denna bygd i nu förevarande avseende är ganska eftersatt för att icke säga styvmoderligt behandlad. Man förundrar sig verkligen över att man har kunnat reda sig så pass länge, som man har gjort, utan en broförbindelse i nedre delen av Lule älv.

När vi nu på allvar skola taga upp frågan om en broförbindelse för att avhjälpa denna verkliga brist, skola vi då i ett förhastat ögonblick lägga en bro vid Gäddvik, som hela ortsbefolkningen, alla riksdagens ledamöter från alla partier i Norrbotten och även i en stor del av Västerbotten, där man känner till de lokala förhållandena, kort sagt en samstämmig opinion icke vill ha? Om vi göra det — jag upprepar det ännu en gång — kommer det att dröja oerhört länge, innan det kan bli tanke på att få till stånd en broförbindelse nere vid Bergnäset, om det någonsin blir av. Ur ren fördelningssynpunkt tycker jag det icke är för mycket begärt, att man får en bro nere vid Bergnäset vid kusten och en bro vid Avan, vilken ligger 2.1 km längre upp. Den senare bron skulle då komma att ligga mitt emellan Luleå och Boden. Bygga vi nu en bro vid Gäddvik, vill man sedan också ha en bro vid Bergnäset och en bro vid Avan, men spänner man bågen så hårt, tror jag säkerligen, att vederbörande där uppe komma att få vänta så länge på att få brofrågorna lösta, att det knappast kan bli klart inom överskådlig tid. Därför menar jag, att det ur såväl militära synpunkter som ur civila trafiksynpunkter är riktigtast att avslå Kungl. Maj:ts förslag, så att Kungl. Maj:t får taga under förnyad omprövning var denna broförbindelse skall läggas.

För min del har jag varit med om att skriva under den av herr Anderberg m. fl. avgivna reservationen. Om man emellertid, som jag gör, anser, att den broförbindelse, som nu skall byggas, bör läggas vid Avan, är det klart, att det i reservationen föreslagna anslaget av 500,000 kronor blir alltför litet, och jag skall därför tillåta mig påyrka, att beloppet höjes till 1,500,000 kronor. I anslutning till mitt anförande skall jag också be att få göra en ändring av motiveringen i reservationen. Jag tillåter mig alltså framlägga följande yrkande till förändring av reservationen:

»Kungl. Maj:ts — — — (= utskottet) — — — och broar.

Vid behandlingen — — — (= reservationen) — — — det av Kungl. Maj:t framlagda förslaget. Enligt utskottets åsikt bör på något av de här ovan angivna sätten en broförbindelse kunna åstadkommas, som för en rimlig

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

kostnad tillgodoser de militära anspråken utan att lägga hinder i vägen för en slutlig lösning av frågan om en bro vid Bergnäset. Utskottet förordar därför, att Kungl. Maj:t bemyndigas att med beaktande av vad utskottet ovan anfört taga förlägningsfrågan under omprövning samt i anslutning till det resultat, som därvid kan framkomma, låta uppföra en bro vid Avan, Gäddviksströmmen eller Gäddviks färjställe. För ändamålet torde böra anvisas ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor, vilket belopp bör vara tillfyllest för en bro av det slag utskottet avser. Skulle anslaget visa sig otillräckligt, läser Kungl. Maj:t vara oförhindrad att till 1941 års lagtima riksdag inkomma med de ytterligare anslagsäskanden, som kunna befinnas nödvändiga.

Vad utskottet — — — (= reservationen) — — — vid Bergnäset.

Under återopande — — — (= reservationen) — — — 1,615,000 kronor;

e) under sjätte huvudtiteln till *Broförbindelse över Lule älv vid Avan, Gäddviksströmmen eller Gäddviks färjställe* 1,500,000 kronor;

II. bemyndiga Kungl. Maj:t att med beaktande av vad utskottet ovan anfört fastställa förlägningsplatsen för den bro, som avses skola uppföras med anlitan av det ovan under I. c) anvisade anslaget.»

Herr talman! Jag skall be att få yrka bifall till detta förslag.

Herr **Jansson** i Falun erhöi ordet för kort genmäle och yttrade: Herr talman! Jag begärde ordet för en replik i anledning av herr Nilssons i Antnäs anförande, då han sade, att det endast skulle ha varit ekonomiska skäl, som varit avgörande för Kungl. Maj:ts ståndpunkt. Jag vet ju icke vad som varit avgörande för Kungl. Maj:t, men jag vill säga herr Nilsson i Antnäs, att hade det bara gällt de 2,000,000 kronor, som han nämnde, så hade det icke kunnat få vara avgörande, om vi skulle ha funnit, att en bro vid Bergnäset, d. v. s. vid Luleå stad, hade varit fördelaktigare ur militär synpunkt. I så fall skulle vi ha förordat detta förslag. Till följd av denna bro's bristande ändamålsenlighet ansågo vi oss emellertid icke kunna vara med om att offra minst 3,000,000 kronor mera på denna bro än på den nu ifrågasatta. Så ligger saken till enligt de uppgifter, som vi ha fått, och jag anser, att de äro riktiga.

Det är kanske icke egentligen någon replik från min sida, men jag skulle vilja lämna ett klagörande i anledning av ett yttrande, som fälldes av herr Närlinge. Han sade, att överbefälhavaren hade beklagat, att frågan om en broförbindelse vid Avan icke tidigare hade kommit fram till prövning. Man får emellertid icke inlägga häri, att han skulle ha godkänt detta broförslag, ty han beklagade endast, att saken icke tidigare hade varit föremål för övervägande och utredning. Det dröjer lång tid, innan en utredning härom kan vara klar, och man vet aldrig, till vilket resultat militären därvidlag kommer. De ha redan sagt sin mening i denna fråga, och då menar jag, att vi böra taga deras förslag, om vi anse, att det är en sak av vikt.

Härefter anförde:

Herr **Aqvist**: Herr talman! Då jag deltagit inom utskottet vid behandlingen av denna fråga, skall jag be att få säga några ord.

Jag vill då först betyga, att jag är lika intresserad av att brofrågan blir ordnad över Lule älv som norrlänningarna själva. Jag har rest mycket uppe i dessa trakter och jag vet, att man sedan länge behövt sina brofrågor ordnade och verkställda. Jag vill också betyga, att norrlänningarna äro ett präktigt folk med en stark vilja, men den är stridig alldeles som Norrlands forsar. De få numera också nästan allt vad de vilja ha av riksdagen. Att nu frågan om broar över Lule älv icke blivit ordnad beror icke på riksdagen, utan

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

det beror på norrlänningarna själva, som icke ha enats utan i stället gjort denna fråga till en mycket stor stridsfråga samt därigenom förhindrat frågans lösning. Till följd härav ha också dessa brobyggen fördyrats mycket, så att de nu komma att kosta minst dubbelt så mycket som de under normala förhållanden skulle ha kostat. För den saken ha vi kanske anledning att tacka vår präktige Nilsson i Antnäs, därför att han varit så oppositionell mot Gäddviksbron, naturligtvis, det vill jag gärna erkänna, i bästa syfte och för att få bron vid Bergnäset.

Nu ligger frågan så till att fyra olika förslag framförts. Huvudförslagen äro Gäddvik och Bergnäset. Sistnämnda plats ligger bredvid Luleå, och Gäddvik ligger 4 kilometer ovanför Luleå. Dessutom ha framkommit förslag om broar vid Gäddviksströmmen och Avans färjställe. Avan ligger halvvägs mellan Luleå och Boden, alltså över 20 kilometer från Luleå. Beträffande Avan kan man med detsamma säga, att det är fullt befogat, att det blir en bro vid Avan, alldeles oberoende av om broar vid nedre delen av Lule älv komma till stånd vid Bergnäset eller Gäddvik. Det gäller blott frågan om vilken bro man skall bygga först. För en bro vid Avan äro kostnaderna beräknade till ungefär 3,700,000 kronor, och det uttalas även, att trafiksvårigheterna över Lule älv vid dess nedre lopp icke komma att i nämnvärd grad därigenom avhjälpas.

Så ha vi förslaget om en bro vid Gäddviksströmmen som ligger strax nedanför Gäddvik, vilket förslag också motionsvis framförts förut. Det har varit föremål för utredning men förkastats såsom olämpligt. En sådan broförbindelse skulle bli mycket svårtrafikerad — säges det. Kostnaden beräknas för en bro av 10 meters bredd gå till omkring 2 miljoner kronor. Nya tillfartsvägar måste anläggas, och utförandet kan icke heller ske på så kort tid som vid Gäddvik. Detta har också uttalats av Neder-Luleås främsta förtroendemän, som riktat en skrivelse i frågan till andra särskilda utskottet. Sälunda kan man, om man vill åstadkomma en bro inom den tid, som från militär synpunkt är motiverad, avföra både förslaget om en bro vid Avan och förslaget om en bro vid Gäddviksströmmen. Vi ha då de två andra huvudförslagen, som återstå, nämligen Gäddvik, som nu föreslagits av Kungl. Maj:t, och Bergnäset. Redan i början av år 1935 har länsstyrelsen i Norrbottens län godkänt förslaget om byggandet av en bro vid Gäddvik, vilket förslag också blivit av regeringsrätten fastställt. Beträffande en bro vid Bergnäset ha mycket starka skäl framförts för behovet av en broförbindelse invid Luleå stad. Drätselkammaren i Luleå har uppvaktat utskottet och sänt en skrivelse till riksdagens ledamöter i detta syfte. Luleå stad har icke ansett förslaget om en bro vid Gäddvik vara för staden tillfredsställande utan vill ha en bro vid Bergnäset. Förslag härom har även godkänts av länsstyrelsen 1939, som förpliktade Luleå stad och Neder-Luleå vägdistrikt att bygga bron vid Bergnäset. Hade en bro kommit till stånd tidigare under normala förhållanden, är det också troligt, att den blivit byggd vid Bergnäset, där den största trafiken kan påräknas. Emellertid är det av militära skäl av allra största vikt, att bron nu blir byggd, och därför har Kungl. Maj:t nu föreslagit att bygga bron vid Gäddvik. Denna bro är godkänd, och arbetet kan då börjas omedelbart och bron beräknas bliva färdig inom en tid av ett år. Kostnaden för denna bro beräknades år 1936 med tillfartsvägar uppgå till 1,105,000 kronor, men för en 10 meter bred bro beräknas kostnaderna nu uppgå till 2,480,000 kronor. Blir bron 12 meter bred, ökar priset med 210,000 kronor. Med vägonläggningar Gäddvik—Notviken skulle kostnaderna gå till 2,890,000 kronor. En bro vid Bergnäset är för Luleå stad naturligtvis, såsom jag redan sagt, ur trafiksynpunkt synnerligen välbehövligen. En bro där är emellertid ur militär synpunkt mycket

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)
sårbar. En sådan bro skulle nämligen vara svängbro och är tekniskt mera omfattande att utföra och drar en byggnadstid av omkring 2 1/2 år och man torde få lov att beräkna en kostnad på c:a 6,500,000 kronor, vilket är dubbelt mot vad bron under normala tider skulle kosta. Om vi vänta med Bergnäsetbron, till dess normala tider inträffa, kanske vi kunna bygga båda dessa broar, nu vid Gäddvik och senare vid Bergnäset, för samma pris som en bro vid Bergnäset nu skulle kosta. Den har icke heller av motionärerna nu påyrkats.

Det vore icke klokt att uppskjuta byggandet av en bro vid Gäddvik. Vi måste taga den nu, den kan byggas på ett år och den är nödvändig av militära skäl. Att det är förenat med svårigheter för militären att transportera trupper på färja ha vi sett genom den sorgliga olyckan vid Armasjärvi då 46 personer omkommo. Vi få under inga förhållanden skjuta på byggandet av denna bro, som så väl behövs och då det även givits klart besked om och starkt motiverats, att den av militära skäl måste byggas nu. Det vore således icke förenat med ansvar att uppskjuta uppförandet av denna bro. En ordentlig och tillräckligt bred bro från början är billigare och ur statsnyttig synpunkt bäst.

Det är icke alltid nödvändigt, att riksvägen går genom en stad. Det är ju meningen, att riksvägen, som nu till sin riktning icke är fullständigt bestämd, skulle, ifall en bro vid Gäddvik blir beslutad, komma att gå över Gäddvik, och det kan också vara fördelaktigt, att riksvägen får gå utanför staden med hänsyn i synnerhet till den tunga trafiken med sina väldiga lastvagnar, som i annat fall skulle passera staden. Om riksvägen drages över Gäddvik, blir vägen också betydligt kortare än om den skulle gå över Luleå. Neder-Luleå sockens förtroendeman säga i sin skrivelse till andra särskilda utskottet: »Den enda av sakliga skäl motiverade och riktiga platsen för en broförbindelse är Gäddvik, som Kungl. Maj:t föreslagit.» För min personliga del vill jag säga, att det vore ganska naturligt och riktigt, att vi längre fram också kunde bygga en bro vid Bergnäset, så att Luleåbornas berättigade krav i det avseendet kunna bli tillfredsställda. En bro vid Avan anser jag i detta sammanhang icke kunna komma i fråga, utan den frågan får ställas på framtiden.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Eriksson** i Stockholm: Herr talman! Kammarrens ledamöter återfinna på sid. 12 i utskottets utlåtande en reservation av fyra utav utskottets ledamöter. Bland dem befinner sig även jag. Måhända anser man, att efter denna reservation innehåller endast yrkande på en viss ändring i utskottets motivering den är ganska oväsentlig. Enligt mitt förmenande innebär emellertid reservationen en realitet av stor betydelse. Reservationen innebär nämligen, att även dessa fyra reservanter godtaga de skäl, som anförts i Kungl. Maj:ts proposition och i utskottets hemställan för att bygga en bro vid Gäddvik huvudsakligen ur den synpunkten, att brobygget därigenom kommer till stånd så snart som möjligt och bron sålunda kan tjäna trafikändamål inom en nära liggande tidpunkt. Reservanterna ha emellertid ansett, att de skäl, som framförts från ortsbefolkningen, där man talat för den civila trafikens behov — om jag får begagna det uttrycket — ovillkorligen kräva, att en bro bygges även vid Bergnäset, och detta så snart som omständigheterna kunna medge det. Det kan nämligen icke vara rimligt, om man skall lösa trafikfrågorna för den folkrika bygden söder om Lule älv, som har sitt trafikbehov på Luleå, att man för all framtid skall hänvisa den till den omväg, som Gäddviksbron innebär. Vi förutsätta sålunda, att det även kommer att byggas en bro vid Bergnäset, och det är närmast detta, som vi velat ha särskilt uttryckt i utlåtandet.

Det är också en annan sak, som vi i detta avseende vilja framföra. När man

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

sålunda har den uppfattningen, att bron vid Gäddvik kommer att tjäna ett trafikändamål, speciellt då ur militära synpunkter, men även ett civilt trafikbehov kan fyllas, därigenom att brobygget snarast färdigställes, anse vi det icke rimligt att göra denna bro större än att den kan tillgodose de trafikbehov, som skola tillgodoses. Vi vilja således överlåta åt Kungl. Maj:t att pröva, huruvida bron icke kan göras mindre bred än 10 meter, som föreslås i Kungl. Maj:ts proposition. Vi ha också den uppfattningen, att eftersom de stora älvorna söder om Lule älv icke ha så breda broar som 10 meter kan det icke vara nödvändigt att ha en så pass bred bro över Lule älv vid Gäddvik. Det resonemang, som förts inom utskottet, varvid man försökt göra gällande, att det varit oklokt av Kungl. Maj:t att frånträda det ursprungliga förslaget om en brobredd av 12 meter, och att man velat överlåta åt Kungl. Maj:t att på nytt pröva den frågan, kunna vi sålunda icke godkänna. Denna uppfattning bygger ju på den meningen, att Gäddviksbron skulle bli en definitiv lösning, och att denna bro alltså skulle bli den enda bron över nedre Lule älv — en uppfattning, som vi reservanter, såsom jag också antytt, icke dela. Vårt yrkande beträffande motiveringen innebär alltså, att Kungl. Maj:t skall taga under omprövning, huruvida denna bro med beaktande av dess permanenta karaktär icke ändå kan byggas mindre bred än 10 meter, såsom Kungl. Maj:t föreslår. Det framgår av handlingarna, att en bro, byggd med en bredd av 12 meter, skulle kosta 3,100,000 kronor, medan en bro med 10 meters bredd skulle kosta 2,890,000 kronor, och man förutsätter, att genom ytterligare avprutningar på bron kunna spara in ett och annat belopp, vilket under de förhållanden, som vi nu genomleva, icke heller saknar sin betydelse.

Jag ber sålunda, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan. Därest detta yrkande bifalles, yrkar jag den ändring i utskottets motivering, som innefattas i den på sid. 12 och 13 i utlåtandet av herr Gabrielsson m. fl. anförda reservationen.

Herr **Hage**: Herr talman! Jag begärde ordet huvudsakligen för att förorda bifall till det nya yrkande, som framförts av herr Närlinge. Detta hans yrkande emanerar från förra kommunikationsministern Forslund, som, när det gällt detta spörsmål, intagit en betydligt vänligare inställning till de intressen, som norrbotningarna företräda, än den nu sittande kommunikationsministern. Herr Närlinges yrkande går bl. a. ut på, att man skall igångsätta en undersökning, var det vore lämpligast att förlägga denna bro. Man kan säga, att detta yrkande på sätt och vis innesluter åtskilligt av det, som herr Eriksson i Stockholm i sitt anförande gick in för. Jag skall alltså be att få taga tillbaka mitt förut gjorda yrkande om bifall till herr Anderbergs m. fl. reservation och — för att minska antalet yrkanden i voteringen — ansluta mig till herr Närlinges yrkande.

Samtidigt ber jag att få säga några ord till min gamle vän herr Jansson i Falun. Han antydde, att vi norrlänningar voro något otacksamma, och han påminde om att när det gällde norrländska framställningar i sjukvårdsfrågor, som han sysslat med i mycket hög grad, så ha de många gånger blivit bönhörda. Ja, det är riktigt, och för detta skall jag passa på att tacka herr Jansson i Falun. Då han nu lämnar den politiska banan, känner jag rent av ett behov av att framföra ett norrlänningarnas tack till herr Jansson i Falun för hans insatser när det gällt sjukvården i Norrland.

Men i det speciella fall, det nu gäller, kan jag icke ansluta mig till den uppfattning, som herr Jansson i Falun framfört. Han sade, att utskottets utlåtande icke innebär, att man tager avstånd från tanken på en bro även vid Bergnäset. Ja, det kan man möjligen säga, men detta intresse från utskotts-

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)
majoritetens sida för denna bro har dock uttryckts på ett föga positivt sätt. Man säger blott: »Utskottet vill endast tillägga, att utskottet därmed icke avsett att taga ställning till frågan om anläggandet framdeles av en bro därstädes.» Detta visar ju ett ganska ljumt intresse för saken. Då måste jag säga, att den reservation, som avgivits av herrar Gabrielsson, Eriksson i Stockholm, Mårtensson och Karlsson i Munkedal, intager en mera sympatisk inställning till frågan om att så småningom bygga en bro även vid Bergnäset. I denna reservation säger man nämligen åtminstone följande: »Vid behandlingen av denna fråga ha enligt utskottets uppfattning starka skäl anförts för förläggande av en bro även vid Bergnäset.» Det är något helt annat och även något positivt, under det att man i utskottets utlåtande — d. v. s. från majoriteten — till och med ifrågasätter, om det icke vore rimligt att göra den projekterade bron vid Gäddvik ännu bredare än Kungl. Maj:t tänkt sig. Skulle den linjen följas, skulle detta kunna innebära, att Gäddviksbrons tillvaro kunde komma att i ännu högre grad försvåra tillkomsten av en broförbindelse vid Bergnäset. Alltså hoppas jag att — om vi icke kunna få igenom vårt yrkande — åtminstone få igenom det yrkande om ändring i motiveringen, som innefattas i den av herr Gabrielsson m. fl. avgivna reservationen.

Under detta anförande hade herr förste vice talmannen övertagit ledningen av kammarens förhandlingar.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Andersson**: Herr talman! Bakom de meningsskiljaktigheter, som ha yppat sig i denna fråga, ligger såsom var och en kan märka återspeglingsen av en lokal strid, en strid om det lämpligaste läget för en bro över Lule älv i dess nedre lopp. Dylika strider äro ju dess värre synnerligen vanliga, så snart det gäller att bestämma platsen för en viktigare bro. I detta fall ha de stridande meningarna omsider förskansat sig bakom två konkurrerande alternativ. Det ena är det förslag, som nu återfinnes i propositionen om förläggande av en bro vid Gäddviks färjställe, och det andra alternativet avser förläggande av en bro vid själva Luleå stad. I diskussionen har sistnämnda alternativ benämnts Bergnäsetalternativet i anledning av att bron vid södra stranden utgår från en by med detta namn. I själva verket ligger Bergnäsetbron så, att den utmynnar i själva staden.

Såsom en följd av dessa lokala strider, vilka utspelats såväl på vägstämmor och inför myndigheterna som kanske icke minst i pressen, förelåg nu det särregna förhållandet, att det fanns fullständigt projekterade förslag till broar på båda dessa ställen, och att det jämväl fanns lagakraftägande utslag i fråga om båda alternativen, genom vilka väghållningsskyldiga ha ålagts att utföra och underhålla broarna. Beträffande Bergnäsetalternativet innefattar detta åläggande såväl Luleå stad som vägdistriktet, under det att Gäddviksbron skall byggas av vägdistriktet ensamt. Under diskussionen i första kammaren har det ifrågasatts, huruvida inte myndigheternas beslut om utförande av en bro vid Gäddviks färjställe skulle förfallit med den vändning, som frågan om statsbidrag till denna bro tog vid behandlingen hos Kungl. Maj:t under åren 1936, 1937 och 1938. Jag vågar dock påstå, att Gäddviksalternativet alltjämt lever, att det finns kvar, och att det inte finns några som helst formella eller sakliga hinder, varför man inte skulle kunna sätta det i gång.

Teoretiskt sett skulle båda alternativen kunna komma till utförande, och i själva verket skulle inte riksdagens medgivande ha behövt inhämtas, därest det hade funnits medel tillgängliga på det ordinarie broanslaget. Orsaken till att frågan nu har tagits upp är att den ingår som ett led i den pågående förbättringen av kommunikationslederna i Norrbotten. Denna förbättring är, som

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

var och en kan förstå, betingad av militära skäl, och det har vid upprepade tillfällen såväl under förra årets urtima, under årets lagtima som även nu i punkterna a) och b) i detta utskottsutlåtande av riksdagen äskats anslag till detta förbättringsarbete. Utan något initiativ från de militära myndigheternas sida skulle frågan om ett utförande av en bro vid Lule älv nu icke ha aktualiserats. Ty det är ju ett i högsta grad ekonomiskt krävande företag, vilket brolägg man än väljer. Med hänsyn till den ekonomiska situationen måste man dra sig för att sätta i gång dylika företag, i all synnerhet som framtidsutsikterna i ekonomiskt hänseende för vägväsendet te sig ganska dystra. Genom den minskade tillgången på automobilskattemedel nödgas man nog förutse, att vägväsendet under ganska lång tid framåt blir svältfött, då anslagen måste konkurrera med andra anslag på den vanliga skattebudgeten.

Vid det förhållandet att det är militära skäl som föranlett, att frågan nu tagits upp och dragits inför riksdagen, måste också de militära motiven tillmätas en avgörande betydelse vid valet av brolägg. Sett ur dessa synpunkter har en bro vid Luleå stad ansetts olämplig av olika skäl. Dels ligger detta brolägg för nära havet och dels skulle ju trafiken från bron mynna ut mitt i staden, vilket måste anses synnerligen olämpligt, när det gäller stora, forcerade transporter, vare sig dessa transporter avse rent militära behov eller evakuering.

Slutligen — och det kanske har varit det mest avgörande — utbyggnadstiden för en bro vid Bergnäset ställer sig ungefär dubbelt så lång som om bron förlägges vid Gäddviks färjställe. Följaktligen erbjuder brolägget vid Gäddvik fördelar ur alla de synpunkter, som i detta sammanhang ha berörts, framför allt i avseende å utbyggnadstiden. Jag har för min del funnit de anförda skälen för att Gäddviksbron nu skulle komma till stånd vara så bärande, att proposition i ämnet ansetts böra föreläggas urtiman.

Jag vill heller inte förneka, att kostnadsfrågan för mig har spelat en viss roll vid bedömandet av de olika alternativen, ty, som jag nämnde, i denna tid får man också ta hänsyn till vad man har råd till, och det belopp, som skiljer de olika förslagen, är som var och en vet av en ganska betydande storleksordning.

I de motioner och inlagor, som nu figurera i ärendet, har det, såsom jag nyss antydde, med en viss styrka framhållits, att regeringen en gång tidigare tagit ståndpunkt till båda alternativen och då bestämt sig för Bergnäset. Rent formellt anser jag inte något slutgiltigt ståndpunktstagande föreligga, men även sakligt har jag den uppfattningen, att därest den prövning, som skedde under åren 1936 och 1938, skulle ha ägt rum i regeringen 1940, skulle sannolikt utgången ha blivit en annan än vad den blev, ty det har kommit nya omständigheter till. De militära synpunkterna måste beaktas med vida större styrka än vad fallet tidigare varit. Jag vill dock erinra om att jämväl vid frågans föregående behandling har den militära ansvariga ledningen uttalat sig till förmån för Gäddviksalternativet.

Så som frågan ligger till här i dag är det dock inte alternativet Gäddvik eller Bergnäset, som konkurrera. Motionärer och reservanter ha kastat in andra och delvis helt nya projekt. Jag vågar påstå, att dessa projekt mera äro förestavade av att hindra ett utförande av en bro vid Gäddvik än av omsorg om det trafikbehov, som skulle föreligga med avseende på dessa nya alternativ. Strävandena gå ut på att förlägga den nu behövligen bron så långt uppströms från Luleå, att den inte på något sätt skall kunna tjäna trafiken till Luleå stad. Jag har vid en uppvaktning från Luleå sagt till de uppvaktande, att det är att driva ett högt spel att försöka få bron så avlägset belägen, så att den inte på något sätt kan tjäna stadens intresse. Vore det inte klokare och försiktigare med hänsyn till det ekonomiska perspektiv, som vi nu ha framför

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

oss, att säga sig att det är bättre att ha en bro vid Gäddvik än att inte ha någon bro alls? Ty ingen vet, om och när Bergnäsetalternativet kan komma till utförande, även om riksdagen nu skulle avslå förslaget om att bygga en bro vid Gäddvik.

Man har talat om ortsoptionen, och i första kammaren har det sagts, att här är ett klart ortsintrasse, som måste respekteras. Härtill vill jag erinra, att detta ortsintrasse huvudsakligen är lokaliserat till Luleå stad av lätt förståeliga skäl, under det att ortsoptionen är delad, vilket med all tydlighet framgår av att majoriteten vid vägstämmorna växlat. Majoriteten har alltid varit knapp, men vid ett tillfälle har den uttalat sig för Gäddviksalternativet och vid ett annat tillfälle för Bergnäsetalternativet, och ledamöterna av utskottet och riksdagens övriga ledamöter ha också blivit uppvaktade av representanter för ortsförvaltningen, som ha rekommenderat propositionens linje. Det är alltså inte riktigt att så att säga ställa ett samlat ortsintrasse mot det militära intrasset och emot vad jag skulle vilja kalla riksintrasset. Det förhåller sig inte så. Det är ett alldeles klart Luleåintrasse, men något, om jag så får säga, länsintrasse för ena eller andra alternativet har inte tidigare framställts.

Ett av de nya alternativ, som nu föreligger, är reservanternas förslag om att bygga en fast bro vid Avan, en ort som ligger åtskilliga kilometer uppströms om Gäddvik. Ett annat är att bygga en provisorisk bro nedströms Gäddviks färjställe vid den s. k. Gäddviksströmmen, och slutligen antydes i reservationen möjligheten att bygga en enklare bro vid Gäddviks färjställe, d. v. s. på samma ställe som propositionen har förutsatt. Reservanterna ha inte bestämt sig för någon viss linje, och nu har inkastats ytterligare ett förslag, en fjärde linje, där man alltså inte tar någon ståndpunkt till broläget och där man i år vill ställa ett större belopp till Kungl. Maj:ts förfogande men, om jag har förstätt meningen rätt, klippa till så att Kungl. Maj:t skall vara bunden inom anslaget ram och tvingas utföra en bro för det belopp, som riksdagen i år skulle anvisa. Jag har förut uttryckt undran över att man så att säga söker blanda bort korten genom att inte gå på huvudalternativet Bergnäset utan i stället kastar in nya alternativ, och min förvåning stegras, då man ända in i sista minuten kommer med nya projekt. Detta tyder, såvitt jag kan förstå, på en viss svaghet i positionerna på deras sida som stå bakom motionerna och reservationen.

Med hänsyn till läget här i kammaren finner jag det inte behövt att vidare ingå på någon diskussion beträffande de båda huvudalternativen Gäddvik eller Bergnäset, alldenstund det endast är de kommunistiska motionärerna i denna kammare som vågat säga rent ut och yrkat, att anslag skulle beviljas till en bro vid Bergnäset, ett yrkande som inte upptagits av någon i utskottet. Jag skall i stället något till granskning uppta de olika alternativ, som ha framkommit i reservationen, och jämföra dem med förslaget i propositionen.

Vad då först angår tanken på en fast bro vid Avan, så fyller detta förslag varken de militära eller civila önskemål, som man skulle tillgodose genom den ifrågavarande bron över Lule älv i dess nedre lopp. En bro vid Avan ansluter icke till rikshuvudvägen söderifrån mot Haparanda. Broläget ligger så långt på sidan om denna rikshuvudväg, att det inte ens kan bli tal om att anordna några förbindelser, i varje fall skulle dessa förbindelser bli betydligt kostsamma. Vidare ligger broläget vid Avan inom Bodens fästningsområde. Jag har inte varit i tillfälle att höra debatten här i kammaren, men i första kammaren uppträdde en talare och förklarade, att detta ur militär synpunkt var förmånligare än om bron låge utanför fästningsområdet, en synpunkt som dock icke delas av de militära myndigheterna, som alldeles obetingat förklarade det vara en olägenhet om denna bro komme att ligga inom fästningsom-

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

rådet. Den militära sakkunskapen står alltså här emot den civila, och jag har i detta hänseende ansett mig böra tro på de militära synpunkterna.

Så kommer man till den ytterst viktiga frågan om utbyggnadstiden. Det är att märka, att under det att det såväl vid Gäddvik som Bergnäset finns planerade förslag fullt färdiga att sätta i gång, så finns det vid Avan inte några som helst fasta undersökningar att grunda ett förslag på. Sedan motionsalternativet förts fram har man i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort ett skissartat förslag, men detta förslag har inte kunnat grundas på någon undersökning av botten- och grundförhållanden, och några fasta beräkningar av kostnaden för konstruktionen ha inte kunnat göras. Alltså, här måste den tekniska planeringen börja från början, och det måste vara ganska vidlyftiga grundundersökningar, eftersom förslaget räknar med att en del av vattenbredden skulle överbyggas medelst fasta bankar. Innan en dylik bank kommer till stånd måste man ha visshet om, huruvida botten bär en sådan tyngd. Den tid, som åtgår för den tekniska projekteringen, kan jag inte exakt bedöma, men ett par månader torde säkerligen vara den minsta tid, inom vilken en sådan bro kan ritas och beräknas. Därefter får den judiciella proceduren ta vid. Vattendomstolen måste höras, och inom vattendomstolen har man varit så sangvinisk att man telegrafiskt utfäst sig — jag tror det är till utskottet — att vara klar med sin behandling inom en månad. Men lägger man dessa tidsperioder tillhoppa kommer man i alla fall fram till åtminstone tre månader, och även om man skulle vara färdig att sätta i gång med förberedelserna nu, skulle brobygget inte kunna påbörjas förrän ett stycke in på vintern. Men dessa tre månader betyda i tidsutdräkt åtskilligt mer än vad siffrorna ange, ty under islossningen och under vårfloden kan byggnadsarbetet inte pågå i full utsträckning, och det är av stor betydelse att arbetena få sättas i gång så fort som möjligt för att vissa arbetsuppgifter skola hinna slutföras innan vårfloden kommer. Men skall man nu först vänta i tre månader innan man kan sätta i gång, så är det att befara att detta innebär en förskjutning i fråga om bronns färdigställande icke på tre månader utan på ett helt år.

Som jag nämnde finns det inget detaljerat förslag utarbetat, och därför äro ju alla kostnadskalkyler lösa, men de kalkyler, som gjorts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, peka på att bron vid Avan inte blir billigare än den vid Gäddvik, naturligt nog då den vattenbredd, som skall överbyggas, är nära på dubbelt så stor. Man har räknat med att en bro vid Avan skulle kosta omkring 3.7 miljoner kronor.

I avseende på den civila trafikens synpunkter talar också jämförelsen utan all gensaga till förmån för Gäddvik. Detta broläge får direkt anslutning till rikshuvudvägen, och dessutom kommer bron vid Gäddvik att kunna uppta en del av den lokaltrafik, som nu går till Luleå stad. Jag vet ju, att herr Nilsson i Antnäs försäkrar, att så inte kommer att ske. Han försäkrar att det inte kommer att gå någon trafik över Gäddviksbron, utan den kommer i alla fall att anlita färjan vid Bergnäset. Jag tror dock att alla bilmän i denna kammare skall ge mig rätt då jag försäkrar, att biltrafiken i mycket stor utsträckning kommer att använda bron, därför att denna förbindelse är säkrare även om väglängden blir något större. Följaktligen kommer en bro vid Gäddvik att uppta en del av trafiken till Luleå, och det måste ur alla synpunkter, även ur de specifika Luleåsynpunkterna, vara till gagn.

Bron vid Avan återigen tillgodoser ur civil synpunkt endast den rent lokala trafiken, och behovet av bro över älven där måste för mig te sig problematiskt, då det finns parallellt gående vägar på ömse sidor om älven, på vilka befolkningen i byarna kunna nå huvudorten Luleå och även Boden. Såvitt jag kan förstå måste broprojektet vid Avan ur alla synpunkter, såväl civila som

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)
militära, vara underlägset Gäddviksalternativet. Dessutom är det dyrare och tar längre tid att utföra.

Kommer man så till förslaget om en provisorisk bro vid Gäddviksströmmen, måste jag först justera bort ett antagande, som förekommit, att militären skulle kunna bygga en provisorisk bro vid Gäddviksströmmen. Försvarstabens kommunikationsavdelning anser att något sådant icke kan komma i fråga. Vattenbredden är för stor, och det är inte ett sådant vattendrag, som militären överhuvud taget kan åtaga sig att bygga över, av den anledningen att det är flottled. Det måste alltså finnas mycket stora öppningar i spannen. Det är dessutom risk för isgång, och konstruktionen av en bro måste göras helt annorlunda i ett sådant fall än eljest. Terrängen tillåter inte utförandet av en hängbro. Alltså, hela fantasien om att man skulle kunna bygga en provisorisk bro vid Gäddviksströmmen med anlåtande av ingenjörstrupper måste skrinläggas.

Alternativet med en bro vid den s. k. Gäddviksströmmen, som ligger omedelbart nedanför Gäddviks färjläge, var uppe till prövning, då frågan första gången avgjordes av länsstyrelsen, och alternativet av en förläggning vid strömmen utdömdes då såsom varande underlägset alternativet vid färjläget. Detta beror främst på de ogynnsamma möjligheterna att anordna tillfartsvägarna. Det är naturligtvis en synpunkt, som inte behöver tillmätas så stor betydelse, om det gäller en provisorisk bro. Men då kommer jag fram till min fråga: Vad kan det finnas för ekonomisk reson att bygga en provisorisk bro med de kostnader den ändå kommer att dra så nära platsen för en planerad fast bro, som får stor varaktighet och som kommer att kunna tjäna de civila och militära trafikbehoven på helt annat sätt än vad en provisorisk bro gör? I varje fall kan det inte vara rimligt att bygga en sådan provisorisk bro för vägmedel. Den skulle alltså byggas, om icke av militären så dock för anslag av militära medel. Men inte heller det kan jag för min del finna vara rimligt, när man kan tillgodose de civila och militära behoven genom den kombination, som nu är föreslagen i propositionen.

Kommer då slutligen den något dunkelt antydda tanken att vid Gäddviks färjläge bygga en billigare bro än den som Kungl. Maj:t föreslagit. Jag måste spörja förslagsställarna, på vad sätt förbilligandet skall ske. Man kan visserligen bygga en smalare bro, och jag har för min del redan prutat på den förut bestämda bredden från 12 till 10 meter. Det finns i fråga om bredden reservationsyrkande och ett uttalande i utskottets motivering, som gå stick i stäv mot varandra. Jag vill säga beträffande denna fråga om brobredden, att den bör inte avgöras så där på känn. Man skall inte sitta och ha i minnet vissa smala broar, som vi ha här och var i landet och säga sig att någon sådan bro skola vi aldrig bygga mera utan i stället bygga breda broar, och så ta till på en höft några meter så att man tycker att det låter betryggande. Man skall i stället göra klart för sig, vartill man skall använda bredden på bron. I detta fall är det avsett, att man skall ha en körbana på sex meter. Denna bredd räcker väl till för trafiken med sådana fordon som det är tillåtet att färdas med på vanliga vägar, och med hänsyn till det svenska vägnätets beskaffenhet kan man inte öka den tillåtna bredden för dessa fordon. Man har gjort det en gång under det sista året för att möjliggöra användningen av gengasaggregat, men man kan i alla fall icke öka den några centimeter gång efter gång. Den fria bredden på motorfordon är 2.20 meter, och alltså förstår var och en, att på en sex meters körbana kunna två bilar möta varandra även i full fart. Förslaget avser vidare två cykelbanor, en på vardera sidan om körbanan om två meters bredd. Därmed blir det ett fullt tillräckligt utrymme för den persontrafik som kan förväntas äga rum på denna bro. Jag måste nu

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

spörja mig, vartill man skall använda de två meter med vilka man vill utvidga bron. Att jämte cykelbanorna ordna gångbanor kan icke vara förnuftigt. Om man ökar körbanan till åtta meter, räcker detta knappast för tre körfiler. Följaktligen måste jag säga, att det utrymme man vill vinna genom att öka brons bredd med två meter icke är till någon nytta utan bara kostar pengar.

Vad sedan beträffar reservanternas tanke på att man skulle bygga en billigare bro, så måste därvidlag den första utvägen vara, att man bygger en smalare bro, än som i propositionen föreslagits, och det kan man mycket väl göra. Man kan taga bort de båda cykelbanorna, och bron får ändå sitt värde. Men därigenom sparar man en rätt obetydlig summa, därför att cykelbanorna äro planerade på det sättet, att de skulle ligga utanför den bärande konstruktionen på ett utrymme som man där får till ett billigt pris. Jag skulle tro, att man genom att slopa ifrågavarande cykelbanor icke sparar mer än ett par hundra tusen kronor, och det är väl icke en sådan besparing som man tänkt sig, när man vill ge Kungl. Maj:t 1½ miljon kronor för att bygga en billig bro vid Gäddviks färjläge. Jag skulle vara synnerligen tacksam, om jag från deras sida vilka stå för reservationen och det framställda tilläggsyrkandet kunde få någon anvisning på hur detta tredje alternativ kunde tänkas utfört. Vad skall man vidtaga för ändringar i fråga om den fasta bron vid Gäddvik för att få ned kostnaderna till 1½ miljon kronor? Om jag fattade det framställda tilläggsyrkandet rätt, så innehåller det icke samma inbjudan till Kungl. Maj:t, som reservationen gör, att komma igen vid den lagtima riksdagen nästa år och begära de pengar som eventuellt fattas för att slutföra brobygget, utan om jag förstått tilläggsyrkandet rätt, så vill man låsa fast Kungl. Maj:t vid detta belopp och tvinga fram en bro som är så billig, att man därjämte anser sig ha råd att bygga en bro vid Bergnäset. Men om man skall ge Kungl. Maj:t en sådan anvisning skall man ha klart för sig, om det finns någon möjlighet att effektuera den, och för min del tror jag, att möjligheterna därtill äro ytterst begränsade. Det blir ett antingen eller. Antingen bygger man där den bro som i propositionen föreslagits eller också bygger man ingen alls.

Bakom denna debatt ligger ju som sagt en lokal strid, och i denna strid är Luleå stads intresse klart dokumenterat. Jag vill icke bestrida, att det ur Luleå stads synpunkt finnes mycket goda skäl till att lägga ned det arbete man gör för att få bron förlagd till Luleå. Men som jag sagt, något bestämt ortsintresse i övrigt skall man icke kunna påvisa, utan opinionen är därvidlag delad beroende på var den ene eller andre bor och kanske också i någon mån beroende på vad man har för uppfattning om kostnaderna. För min del har jag ansett, att i nu förhandenvarande läge måste riksintresset tillmätas en stor betydelse vid sidan av de lokala intressena. Så har skett i propositionen, och så har också skett i utskottet, där majoriteten tillstyrkt propositionens förslag om att nu bygga en fast bro vid Gäddvik. Jag vill uttala den förhoppningen, att kammaren därvidlag skall följa utskottet. Jag tror, att man därigenom skulle tillgodose både den civila och den militära trafikens behov på ett sätt som är möjligt och rimligt i närvarande läge.

Herr Andersson i Falkenberg: Herr talman! Jag har suttit i utskottet under den förberedande behandlingen av detta ärende men icke haft tillfälle att närvara, när det fattades definitivt beslut. Jag anser mig därför pliktig att angiva de skäl, som föranlett mig att intaga den ställning jag gör till berörda fråga.

Motionärerna och reservanterna motsätta sig en fast bro vid Gäddvik, men

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

man har icke vågat sig på att föreslå, att en fast bro vid Bergnäset skulle utföras nu. Endast de två motionärer som stå bakom motionen nr 17 i denna kammar, herrar Hagberg och Brädefors, ha haft ett positivt yrkande i den riktningen. Men varken inom utskottet eller i riksdagen här i dag har det framkommit något yrkande i detta hänseende. Nu yrkar man i stället på att det skall byggas en provisorisk bro på något av två eller tre angivna ställen. Det föreslås i en motion, att den skall byggas antingen vid Avan eller vid Gäddviksströmmen, och reservanterna ha dessutom kommit till den uppfattningen, att en provisorisk bro skulle kunna byggas även vid Gäddviks färjställe. Den oinvidige, som icke känner till förhållandena i dessa trakter, kan kanske icke komma till annat resultat än att anse, att om en bro bygges vid Gäddvik, detta skall nära nog för all framtid omöjliggöra, att det blir en bro vid Bergnäset. Jag har icke den uppfattningen. Hade det varit under normala tider och normala förhållanden, skulle jag utan någon som helst tvekan ha röstat för att bron skulle förläggas till Bergnäset.

Jag har en gång för några år sedan av min högt ärade vän herr Nilsson i Antnäs på ort och ställe blivit informerad i dessa brofrågor och känner således till dem även lokalt. Under sådana omständigheter anser jag, att förslaget om bron byggande vid Bergnäset skulle varit det enda riktiga, om det framförts under normala tider och normala förhållanden. Men vi leva icke nu under sådana förhållanden. Jag vill erinra om, att vi varit samlade här under fyra månader förra hösten och tre månader denna höst, och vi få nog räkna med en fjärde också, uteslutande beroende på de onormala förhållanden under vilka vi nu leva. Då är det alldeles självklart, att när det gäller att taga ställning till en fråga som den nu föreliggande, vilken kommit fram för vår försvarsberedskaps skull, man då också måste böja sig för sakkunskapen hos de ansvariga män som ha hand om ledningen för denna försvarsberedskap. När denna bro vid Gäddvik är förordad av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och förslaget därom är tillkommet, såvitt man kunnat av handlingarna förstå, på direkt yrkande av militärbefälhavaren inom området i fråga och förordat av regeringen, så synes det mig, att det skulle vara ofantligt starka skäl som skulle kunna förmå riksdagen att här följa någon annan linje än den regeringen föreslagit.

Reservanterna vilja ha en provisorisk bro och anföra härför besparingssynpunkten. Den som haft tillfälle att i utskottet åhöra föredragningen både från militärt håll och från sakkunnigt håll inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ställer sig mycket skeptisk till att någon verklig besparing här kan göras, om man bifaller reservanternas förslag. Jag tror, att man utan tvekan kan säga, att man sparar endast på papperet men icke i verkligheten. Skall man bygga en bro av denna storlek, är det väl ändå icke avsett, att den skall vara blott några år, utan den får väl ändå i någon mån tjäna ett framtidsbehov. Bygger man den mycket enkel och provisorisk, medför väl detta, att i en snar framtid förbättringsarbeten måste vidtagas, vilka komma att draga mycket stora kostnader.

Jag har som sagt inom utskottet biträtt det majoritetsförslag som här föreligger. Det finns icke någon särskild anledning att biträda det förslag som föreligger i den reservation som avgivits av herr Gabrielsson m. fl. Och varför? Jo, jag tror i likhet med herr statsrådet, att besparingarna i verkligheten icke komma att lämna några nämnvärda resultat utan att de föra med sig merkostnader i en mycket snar framtid. Jag vill på samma gång framhålla, att min inställning till det förslag som föreligger från Kungl. Maj:ts sida icke på något sätt inverkar på min inställning till förslaget om en bro vid Bergnäset. Om man tänker på den energi som vi alla veta att Norrlandsrepresentanterna lägga i dagen, framför allt när det gäller att framträda här i riks-

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

dagen, och den indirekta anvisning, som utskottet ger i sin motivering, kan man, om man känner till förhållandena, vara övertygad om att, under förutsättning att vi komma in i normala förhållanden, det icke dröjer så värst länge, innan det blir en bro även vid Bergnäset. Med tanke på utvecklingen där uppe och de stora planer man har att där anlägga ett flygfält samt flera andra omständigheter är det min bestämda uppfattning, att den tiden icke är långt avlägsen, givetvis med reservation för utvecklingen, då det blir en bro även vid Bergnäset.

Reservanternas yrkanden synas mig vara lösa, om jag får använda ett sådant uttryck. Deras yrkanden i utskottet och i det tryckta betänkandet ha varit mycket varierande. Även här i dag har det kommit fram ett yrkande från herr Närlinge, i vilket han höjt reservanternas anslagsäskande till den tredubbla summan eller från 500,000 till 1,500,000 kronor. Då framställer sig för mig den frågan: skall man bygga en bro här, såsom reservanterna vilja, för 1½ miljon kronor; är det icke bättre att öka ut detta belopp på sätt utskottet föreslagit och få en bro som har bestående värde? Jag kan icke se frågan från någon annan utgångspunkt eller på något annat sätt. Förslaget om en bro vid Avan har, som här förut framhållits, icke i någon form varit uppe till behandling eller undersökning. Först på sista tiden har man, som herr statsrådet alldeles nyss omtalat, börjat verkställa en undersökning. Att bygga några kostnadsberäkningar på det lösa antagandet som reservanterna göra angående kostnaderna för denna bro synes mig omöjligt.

Jag har som sagt biträtt utskottets förslag på de skäl som här angivits, och jag kommer också för min del att rösta för bifall till detsamma vid frågans avgörande. Det är dock några anmärkningar som här framställts, om vilka jag vill säga ett par ord.

Min högt aktade vän, herr Nilsson i Antnäs, var synnerligen förgrymmad på regeringen och även på riksdagen men framför allt på regeringen för det sätt varpå den handlagt denna fråga. Det tillkommer icke mig att försvara regeringen, men jag vill i alla fall säga till herr Nilsson i Antnäs, att vi leva dock under alldeles särskilda förhållanden, och vi få också tänka oss, att de män som sitta i regeringen och de som ha ledningen av vårt försvar under dessa ohyggligt hårda tider handla under ansvar icke endast inför sig själva utan även inför landet. Har man mist det förtroendet för dem, att de icke göra detta, då är allt vårt arbete här omöjliggjort och kan icke leda till något resultat.

Jag kan icke instämma i påståendet, att norrlänningarna alltid bli så orättvist behandlade här i riksdagen. Jag skulle kunna draga fram många exempel som jag anser tala mot riktigheten av ett sådant påstående. Jag förnekar icke, att Norrland ger vårt land ovanligt stora rikedomar. Man skulle vara blind, om man förnekade det. Men vi få ändå se på frågan och hela landets synpunkt och icke enbart ur Norrlands synpunkt. Om det framdeles möjligen skulle komma fram ett förslag om en bro vid Bergnäset, skulle jag för min del med stor beredvillighet biträda ett sådant förslag.

Vad sedan beträffar herr Närlinges anförande här är det en sak som jag skulle vilja göra en erinran mot. Han sade, att denna bro skulle komma till för att militär skulle kunna föras från södra Sverige upp till Norrland. Det har sagts inom utskottet av de sakkunniga, och det förstår väl var och en, att om militär skall föras upp till Norrland söderifrån, får den fara på våra järnvägar långt från kusten. Motiveringen för bronns tillkomst är, såsom det redogjorts i utskottet, att den skulle kunna vid en eventuell flyktingström norrifrån, taga mot de människor som drabbas av ett sådant olycksöde. Det har varit det verkligt starka motivet, om jag fattat saken rätt, som de sakkunniga framhållit, inom utskottet, och jag tror också, att det är riktigt.

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

Herr talman! Enligt det yrkande som nu sist framställdes av herr Närlinge och som, såvitt man kan bedöma, blir det kring vilket reservanternas komma att samla sig, skulle det erfordras ett reservationsanslag på 1½ miljon kronor, och riksdagen skulle då lägga i regeringens hand att besluta, var denna broförbindelse skulle läggas. Då för förslaget om byggande av en fast bro vid Gäddvik föreligga, såvitt man kan bedöma, något så när säkra kostnadsberäkningar, så synes mig även från kostnadssynpunkt regeringens och utskottets förslag vara det som bäst tillgodoser det allmännas intresse.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Eriksson** i Frägsta: Herr talman! Jag skall bara be att få återtaga det yrkande jag gjort angående antagande av reservationen och i stället ansluta mig till det ändringsyrkande, som framställts av herr Närlinge.

Herr talmannen återtog nu ledningen av förhandlingarna.

Herr **Lindberg** i Umeå: Herr talman! Man kan nog våga säga, att om icke överbefälhavaren ansett det vara angeläget, att en bro över Lule älv mellan Luleå och Boden så fort som möjligt borde komma till stånd, hade det broalternativ som regeringen nu förelagt riksdagen aldrig kommit att plockas fram ur kommunikationsdepartementets arkiv. Där lades det in 1936, sedan dåvarande statsråden Forslund och Quensel med en del expertis avlagt ett besök i Norrbotten, studerat Gäddviksalternativet och Bergnäsetalternativet, hört ordsbefolkningen samt bildat sig en uppfattning i frågan. Det var genom Kungl. Maj:ts åtgöranden, som länsstyrelsen i Norrbottens län fann sig med ändring av en tidigare intagen ståndpunkt böra döma, att bron skulle ligga vid Bergnäset. Både inom kommunikationsdepartementet och i Norrbotten skulle det nog aldrig ha kunnat bli tal om annat, än att när en bro över älven skulle anläggas, skulle denna bro förläggas till Bergnäset. Ett broföretag vid Bergnäset är emellertid ett mycket stort arbete. Det kräver en mycket lång tid, allra minst två år, och bron kommer på grund av prisförhållandena nu att bli mycket dyr. Jag har därför icke svårt att förstå, att kommunikationsministern försöker få en sådan lösning av denna brofråga som dels tillgodoser de militära kraven på en snabb lösning av densamma och dels kostar mindre pengar än Bergnäsetalternativet.

Då jag trots detta befinner mig bland reservanternas, är det av den anledningen, att jag anser, att kommunikationsministern haft goda möjligheter att föreslå en lösning som tillgodoser det militära kravet på snabbhet vid brobygget och som kostar rimligt med pengar och som dessutom, och det är den för mig avgörande synpunkten, gör det ekonomiskt försvarbart att i en framtid anlägga en bro vid Bergnäset, en lösning som ur alla civila trafiksynpunkter är den enda förnuftiga. Jag vill för min del särskilt understryka, att alla som sysslat med denna fråga äro, så långt jag kan finna, eniga därom, att bästa platsen för en broförbindelse är ur allmänna trafiksynpunkter just Bergnäset. Till och med i den kungl. propositionen nödgas man erkänna detta. Inom utskottet ha alla talesmän för Kungl. Maj:ts förslag gjort precis samma medgivande.

Har man nu denna uppfattning, att en rationell och riktig lösning ur allmänna trafiksynpunkter av brofrågan vid nedre delen av Lule älv är, att bron förlägges till Bergnäset, då lägger man icke ned tre miljoner kronor på en bro med tillfartsvägar vid Gäddvik. Man bygger inte en bro där med en bredd på tio meter. Det är enligt min åsikt att vårdslösa med statens medel. Det är ekonomiskt icke försvarbart, att om man nu kan lösa frågan om en

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

broförbindelse över Lule älv på ett billigare sätt, man tar den kostsamma lösning Kungl. Maj:t föreslår. Man kan få en lika god lösning för hälften eller allra högst två tredjedelar av denna kostnad, varvid man samtidigt kan tillgodose de militära synpunkterna, de allmänna trafiksynpunkterna och de lokala orsintressena.

För min del är jag övertygad om att man vid Gäddviksströmmen kan för en kostnad av högst 500,000 kronor få en broförbindelse, som tillgodoser de militära kraven, vilka ju nu framför allt skola tillgodoses. Jag ber att få erinra om att för några år sedan uppgjordes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ett förslag till en broanläggning vid Gäddviksströmmen, en bro av permanent natur och sju meter bred, som skulle kosta mellan 600,000 och 700,000 kronor. Om man anlägger en bro av enklare beskaffenhet på denna plats, en bro som kan tillgodose det militära trafikbehovet, är jag övertygad om att man kan bygga denna bro för ett lägre pris än dessa sex à sju hundratusen kronor.

Nu har herr statsrådet sagt, att det är dåligt använda pengar att bygga en provisorisk bro. Han kan ju fråga försvarsministern, som just nu sitter intill honom, huru många provisoriska broar, som under det sista året blivit anlagda över de svenska älvarna. Jag kan ge anvisning på åtskilliga broar, även i Norrbotten, som militären anlagt. Herr statsrådet sade nyss, att ingenjörstrupperna inte kunna utföra en bro över Gäddviksströmmen. Men ingenjörstrupperna kunna ju utföra en bro över den ena fåran i Gäddviksströmmen, och så kan man låta civila arbetare utföra broföretaget över den andra, bredare delen. Gäddviksströmmen är det smalaste stället av älven. Det finns en holme mitt i strömmen med cirka 150 meters bredd, och på grund därav kan broföretaget göras billigare. Det räknas med att bron kan byggas på ett halvt år; förslag finns redan utarbetat.

Vad bron vid Avan beträffar är det alldeles riktigt som statsrådet säger, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen räknat med att en bro på denna plats skulle bli dyrare än vid Gäddvik. Det rörde sig emellertid då om en bro med 10 meters bredd, och ingen människa i Norrbotten kan falla på den idén att kräva en bro med 10 meters bredd vid Avan. Bygger man en bro av samma bredd som vid Kalixälven, 6 meter, är jag övertygad om att man skall kunna nedbringa kostnaderna högst väsentligt och med användande av även andra besparingsåtgärder komma under kostnaden för en bro vid Gäddvik enligt Kungl. Maj:ts förslag.

Det är alldeles riktigt, att en bro vid Avan icke kan tillgodose rikstrafiken och behovet av förbindelse för den trafik, som går till Luleå stad. Detta är helt naturligt, då Avan ligger 2.1 mil från Luleå uppåt älven. Men enligt min uppfattning blir man förr eller senare tvungen att bygga en bro vid Avans del med hänsyn till den civila trafiken men framför allt med hänsyn till militära synpunkter. Det har sagts här, att en bro vid Bergnäset skulle vara lättåtkomlig i händelse av ett krig; man skulle kunna skjuta sönder den. Jag vill säga herr statsrådet, att det är tyvärr precis på samma sätt med en bro vid Gäddvik. Jag vill påpeka, att när de ryska bomberna ramlade ned vid Kallax ö var detta icke längre än 1 eller 1 1/2 mil från den plats, där bron vid Gäddvik skulle förläggas. Både Bergnäsetbron och Gäddviksbron kunna nås av artilleri från krigsfartyg i Bottniska viken, och mot flygbomber är en bro vid Gäddvik icke bättre skyddad än en bro vid Bergnäset. Vid Avan däremot, som ligger längre upp vid älven, är en bro bättre skyddad och djupförhållandena där äro också sådana, att om bron blir skadad, kan den lätt repareras.

Herr Andersson i Falkenberg kom med en synpunkt, som jag icke tidigare

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

hört, nämligen att bron vid Gäddvik icke var betingad av den militära trafiken; komma trupper söderifrån, så komma de på järnväg och icke efter landsvägen. Jag skulle tro, att de även komma efter landsvägen. Men herr Andersson i Falkenberg menade, att anledningen till att man ville ha bron vid Gäddvik och icke vid Avan var den, att man där måste ha en förbindelse över älven för att kunna evakuera civilbefolkningen närmast Luleå. Jag vill som min enkla mening uttala, att skall civilbefolkningen evakueras från Luleå, så evakueras den icke på kustlandsvägen utan genom att förflyttas inåt landet. Beträffande de militära transporterna vill jag säga, att dessa måste gå väsentligt mycket bättre över en bro vid Avan än över en bro vid nedre delen av Lule älv. Då kan en avlastning av trupperna från tågen ske vid Älvsbyn söder om Boden, och Bodens järnvägsstation behöver icke belastas med all denna trafik utan den går direkt mot Avan.

Det anfördes även såsom en svaghet i Avanalternativet, att Avan ligger inom Bodens fästnings skyddsområde. Men statsrådet vet ju, att Avan ligger alldeles i yttersta kanten av detta område. Gränsen för skyddsområdet är för övrigt tämligen godtyckligt dragen. Det har icke varit några militära synpunkter som varit avgörande, i varje fall inga tekniskt-militära, när man drog gränsen för fästningsområdet vid Avan. Jag skulle för övrigt tro, att åtminstone till någon del komma tillfartsvägarna att ligga utanför fästningsområdet, så att det skälet tror jag icke har någon betydelse.

Herr statsrådet förklarade, att det var ett speciellt Luleå stads intresse att bron förlades till Bergnäset, under det att, såvitt jag fattade honom rätt, det skulle vara ett intresse inom Nederluleå socken att bron blir förlagd vid Gäddvik. Detta kan icke vara riktigt. Vad är anledningen till att herr Nilsson i Antnäs, som representerar, icke Luleå stad utan Nederluleå socken, med en sådan, låt mig säga frenesi går in för Bergnäsetalternativet? Han bor dock i den folkrikaste delen av Nederluleå socken. Det förhåller sig så, att de personer inom Nederluleå socken, som bo på norra sidan av älven och som för att komma till Luleå stad icke behöva färdas över älven, gå och inbilla sig, att om man bygger bron vid Gäddvik, skall kyrkbyn i Nederluleå socken, Gammelstad, komma att bli en central punkt på ett helt annat sätt än för närvarande. Det är skälet till deras motstånd mot en broförbindelse vid Bergnäset.

Herr statsrådet sade vidare, att vid ett tillfälle har vägstämman uttalat sig för Bergnäset och vid ett annat tillfälle för Gäddvik. Det förhåller sig så, att vid två eller tre tillfällen har vägstämman uttalat sig för Bergnäset, och vid ett enda tillfälle för Gäddvik. Men då hade länsstyrelsen redan meddelat utslag, enligt vilket bron skulle förläggas till Gäddvik. Eljest är jag övertygad om att man ingen enda gång skulle fått vägstämman att uttala sig för bron vid Gäddvik.

Herr statsrådet ansåg det vara en svaghet i reservationen, att där förekomma tre alternativ, och nu, menade statsrådet, kommer man med ett fjärde alternativ genom herr Närlinges yrkande. Att det finns tre alternativ i reservationen kommer sig därav, att reservanterna ansett det vara angeläget visa, att det icke föreligger något som helst tvångsläge att bifalla Kungl. Maj:ts förslag. Det finns icke mindre än tre lösningar att ställa emot Kungl. Maj:ts förslag, tre enligt reservanternas uppfattning godtagbara lösningar, och reservanterna ha sagt: var så god, Kungl. Maj:t, och välj bland dessa lösningar. Reservanterna ha emellertid för egen del en positiv ståndpunkt, och den går ut därpå, att den stora broförbindelsen över Lule älv skall gå vid Bergnäset, och att man nu måste söka en lösning, som icke äventyrar den rationella lösning vi eftersträva genom att få en bro vid Bergnäset.

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

Vad anslagsbeloppet beträffar ha reservanterna föreslagit ett reservationsanslag på 500,000 kronor. När vi fixerade denna siffra var det därför att vi menade, att man kan bygga en bro vid Gäddviksströmmen för 500,000 kronor. Här finnas emellertid anhängare av Avanalternativet och ett förenklat Gäddviksalternativ, och det är därför man nu framlagt förslaget att anslagsbeloppet skall höjas till 1 1/2 miljon kronor. Jag är alldeles övertygad om att man för det beloppet skall kunna bygga en bra bro över Lule älv. Statsrådet begärde anvisning på hur man då skall göra. Ja, man kan ju börja med att utesluta cykelbanorna. Hur tro ni, mina damer och herrar att det skall gå med ekonomin här i landet, om man utgår ifrån, att en bro av god beskaffenhet över ett vattendrag på 500 meter alltid måste kosta 2 1/2 miljoner kronor? Har icke någon av er, som är med i en vägstyrelse eller ett vägdistrikt, varit med om att bygga en bro på 500 meter, som kostat mindre än 2 1/2 miljoner kronor? Jag tror, att om den goda viljan finns, skall man mycket väl kunna bygga en bro för ett mindre belopp än detta även över Lule älv.

Jag ber, herr talman, att få ansluta mig till det yrkande, som här framställts av herr Närlinge. Jag vill beträffande detta yrkande säga, att herr statsrådet tydligen missuppfattat dess innebörd. Statsrådet sade, att med detta yrkande avsågs att bringa Kungl. Maj:t dithän, att Kungl. Maj:t icke skulle få anlägga en bro som kostade mer än 1 1/2 miljon kronor. Men i reservationen står ju uttryckligen angivet, att det står Kungl. Maj:t fritt att till nästa års lagtima riksdag inkomma med äskande om ytterligare anslag, därest det skulle visa sig omöjligt att bygga bron för det angivna beloppet. Jag föreställer mig, att herr Närlinge menar att det kanske blir något dyrare än 1 1/2 miljon kronor att bygga en bro vid Avan. För min del tror jag, att vid Gäddvik skall man i varje fall kunna bygga en bro för 1 1/2 miljon kronor, ja, t. o. m. för ett mindre belopp.

Jag ber att få ansluta mig till herr Närlinges yrkande.

I detta anförande instämde herrar *Lövgren* och *Mäler*.

Chefen för försvarsdepartementet, herr statsrådet **Sköld**: Herr talman! Såvitt jag kan finna har ingen försökt bestrida, att det finns behov av att så snart som möjligt åstadkomma en broförbindelse över Lule älv i dess nedre lopp. Det finns helt naturligt många skäl för detta, och jag vill säga, att det är nog så, som herr Andersson i Falkenberg sade, att de militärstrategiska skälen icke äro de starkaste för skyndsamhet utan just evakueringsfrågan. Men därvid är det icke alldeles så, som den föregående talaren ville förutskicka, att det skulle gälla evakuering av folk från Luleå stad, utan som alla kammarens ledamöter och som hela världen vet, inrätta vi oss helt naturligt för försvar av våra gränser och även för försvar av vår nordöstra gräns. Där utvidga vi våra försvarsställningar liksom på andra ställen. Men det ligger även i öppen dag för var och en, som känner till förhållandena där uppe, att om det skulle bli allvar, om vi med vapen i hand skola behöva försvara denna gräns, erfordras för att vi skola erhålla rörelsefrihet vid operationerna, att Tornedalens befolkning till väsentlig del evakueras. Det är denna evakueringsfråga, som här helt naturligt är den springande punkten.

Det har alltså icke från någon sida ansetts, att det icke skulle föreligga behov av att en broförbindelse nu kommer till stånd. Det finns för närvarande ivriga, misstänkt ivriga anhängare av förslaget om en broförbindelse vid Bergnäset. Men ingen, ingen såvitt jag kunnat finna, har här trätt fram och föreslagit, att nu skall det för tillgodoseende av det trängande behovet byggas en bro vid Bergnäset. Alltså föreligger icke nu något sådant förslag. Vad göra

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)
då anhängarna av Bergnäsetförslaget? Ja, det ser väl envar: de försöka här med allehanda motiveringar driva en sådan taktik, att det för framtiden skall finnas en möjlighet till byggande av Bergnäsetbron. Det är alltså icke något sakligt intresse i den föreliggande frågan utan ett tillrättaläggande av linjerna för framtiden.

Jag för min del uttalar icke någon mening i frågan huruvida det skall bli en bro vid Bergnäset eller icke. Jag måste emellertid säga, att eftersom det icke i dag kan bli tal om att besluta byggandet av en bro vid Bergnäset, så får icke önskemålet om denna bro utgöra ett hinder för en rationell lösning av det problem, som nu behöver lösas. Låt mig då komma till frågan vad det är för ett problem, som skall lösas. Vad reservanterna och reservationens förespråkare i övrigt här framfört är, att man skall ordna en provisorisk broförbindelse någonstans — vilket av de tre föreslagna ställena som är bäst är det delade meningar om. Men under sådana förhållanden måste väl en sådan provisorisk broförbindelse kosta pengar, som nu skulle kastas ut och som äro förbrukade inom en ganska kort tidrymd. Detta ligger i provisoriets natur.

Herr Lindberg i Umeå uttalade sig mycket bestämt om vad det kostar att bygga en bro över ett vattendrag, som är 500 meter brett. Jag vill i den punkten icke uttala någon mening; det förstår jag icke. Men jag bestrider, att herr Lindberg här utan vidare kan säga, att en bro på 500 meter över ett vattendrag kan byggas för 1 1/2 miljon kronor eller billigare. Det vet herr Lindberg ingenting om; det beror på många tekniska omständigheter, som måste belysas i varje särskilt fall. Det skulle väl då vara synnerligen olyckligt, om man här i riksdagen skulle så att säga fastläsa den meningen, att en bro icke skall kosta mer än det eller det. Om man skall försöka pruta, måste det ligga en utredning bakom, som säger, att man kan bygga en bro för den summa man vill anslå. Man säger: Här ge vi 1 1/2 miljon kronor med frihet för Kungl. Maj:t att komma tillbaka nästa år och begära mera pengar. Om reservationen skall tolkas på det sättet, måste jag säga, att då är det en strid om påvens skägg, ty då kan det innebära, att Kungl. Maj:t beslutar byggandet av bron vid Gäddvik, använder 1 1/2 miljon kronor och kommer tillbaka nästa år och begär vad som ytterligare behövs. Men då blir detta detsamma som utskottets förslag. Menar man icke det, då menar man, att här skall skapas en provisorisk bro, som är billigare än den föreslagna bron vid Gäddvik. Huru skall denna bro se ut, och huru skall den byggas? Herr Lindberg talade om, att ingenjörstrupperna byggt många broar över vattendragen under det gångna året, och det är nog sant, men jag tror icke, att det här kan bli fråga om en sådan bro. Överhuvud taget har jag fått den uppfattningen vid samtal med personer, som äro tekniskt insatta i detta, att en provisorisk bro åtminstone vid Gäddviksströmmen kommer att skruvas bort av isen. Den blir alltså ganska litet bestående. Den blir mycket provisorisk.

Vidare säger man, att ingenjörstrupperna kunna bygga en bro över Gäddviksströmmen och att en bro över den andra strömfåran kan byggas med hjälp av annan arbetskraft. Jag vill ställa denna fråga: Vill andra kammaren att jag på inkallelsevägen, där man inte kan taga hänsyn till individuella synpunkter, skall taga ut en ingenjörstrupp, som således skall kommenderas att bygga denna bro? Dessa inkallade skulle då tagas bort från sina hem och sina arbetsfält och sättas till ett arbete, som de äro föga bevandrade i. Det blir stora förluster för den enskilde och för näringslivet, och det blir icke billigt för staten. Min erfarenhet säger, att man icke i onödan skall utföra arbete med militär trupp, ty det blir dyrt för staten, särskilt med nuvarande bestämmelser för avlöning och familjebidrag. Enligt min mening skola truppförband icke vara inkallade annat än för övning och beredskap. Trupper, som

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

äro inkallade för övning, kunna icke användas till ett sådant här företag, ty övningen måste gå före och då kan ingen garantera, när bron blir färdig. Några inkallade ingenjörstrupper, som ligga i sådan beredskap, att de skulle kunna lämpligen placeras för detta ändamål, finnas icke. Det måste då bli fråga om en särskild inkallelse. Jag för min del tycker icke, att det vore lyckligt att söka en sådan lösning. De arbeten, som kunna utföras i fria marknaden, böra utföras där, och icke av militär trupp. Jag vill därför för min del säga, att jag misstänker, att om man försöker bygga en bro, som man kallar provisorisk, blir det en bro av mycket kort varaktighet, en sak som mycket snart konsumeras. Pengar kastas i sjön. Jag måste säga, att skall man anslå 1,500,000 kronor för att göra en provisorisk bro, är det icke god ekonomi.

Hur man än ser på frågan om bro vid Bergnäset, så är det väl ändå bättre att fördubbla kostnadssumman för den bro det nu gäller och få en bro, som duger, och kommer att vara för framtiden och fylla sin uppgift. Var och en som ser på kartan och studerar vägförbindelserna, måste väl ändå se, att den föreslagna bron vid Gäddvik är en bra lösning med hänsyn till den långväga trafiken och med hänsyn till de stora avstånden. Den uppgiften kommer den bron alltid att fylla bättre än varje annan av de föreslagna broförbindelserna. Jag skulle därför för min del vilja säga till kammaren: Låt nu inte en god sak vara fiende till en annan god sak. Låt inte dessa framtidsbekymmer om bron vid Bergnäset hindra kammaren att medverka till en rationell lösning av ett problem, som föreligger i dag och som vi alla erkänna måste lösas.

Herr **Andersson** i Falkenberg erhöll ordet för kort genmäle och yttrade: Herr talman! Herr **Lindberg** i Umeå yttrade något om, att jag skulle sagt att det var vissa hänsyn beträffande eventuell evakuering av befolkningen i Luleå, som utgjorde motiveringen till en bro vid Gäddvik. Jag nämnde emellertid icke Luleå i det sammanhanget. Jag sade endast, att bron huvudsakligen behövdes för eventuell evakuering av befolkningen norrifrån och söderut.

Herr **Lindberg** i Umeå, som likaledes erhöll ordet för kort genmäle, anförde: Herr talman! Jag ber att få säga till försvarsministern, att om det skulle bli nödvändigt att särskilt inkalla ingenjörstrupper för att bygga en provisorisk bro vid Gäddviksströmmen, måste även reservanterna säga sig, att något sådant icke bör komma i fråga. Vi trodde, att det möjligen fanns ingenjörstrupper i Norrbotten, detta i betraktande av de stora truppkontingenter, som finnas där. Skall det inkallas särskilda trupper för detta ändamål, blir det naturligtvis dyrare, än om man skall använda civil arbetskraft. Under sådana förhållanden bör civil arbetskraft användas för broföretaget. Det blir billigast på det sättet.

När reservanterna icke yrkat på att en bro vid Bergnäset nu skall utföras, är det av hänsyn till tidsmomentet. Man kan icke tillgodose de militära synpunkterna, och det är därför vi icke yrka på att Bergnäsetbron nu skall byggas.

Jag vill framställa en fråga till herr statsrådet. Håller herr statsrådet det för troligt, att: därest det i händelse av krig skulle visa sig nödvändigt att evakuera Tornedalen, en bro vid Gäddvik kommer att innebära en betryggande trafikled över Lule älv för denna civilbefolkning? Kan man icke befara att i det läget kommer bron icke att existera?

Slutligen vill jag säga, att det är visst icke att kasta pengar i sjön, om man anlägger en provisorisk broförbindelse vid Gäddviksströmmen. Det är ju endast i sammanhang med denna plats som man talat om en provisorisk bro. Om man uppskjuter det permanenta broföretaget till en fredskonjunktur, kommer det att bli så mycket billigare, att man kan taga en ganska stor kostnad

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)
för varje annan lösning nu, utan att därför den totala kostnaden kommer att bli större.

Vidare yttrade:

Chefen för försvarsdepartementet, herr statsrådet **Sköld**: Jag vill genast svara på herr Lindbergs i Umeå fråga, om jag tror, att den där bron i händelse av krig kommer att existera, då man skall använda den vid eventuell evakuering. Jag vill säga, att i nuvarande läge hotar faran främst från luften, och all erfarenhet visar, att om man tillräckligt beväpnar en sådan bro, varom här är fråga, med luftvärn, är det mycket liten sannolikhet för att bron skall bli förstörd.

Herr **Persson** i Falla: Herr talman! Jag anser, att det finnes goda skäl för de båda broförslagen som ytterst tävla med varandra, nämligen Gäddviksbron och Bergnäsetbron. Men i dagens läge ligger dock Gäddviksbron före, då de militära skälen väga tungt. De militära skälen äro i detta fall så avgörande, att de, som talat för Bergnäsetbron, icke ansett sig nu kunna föreslå den bron till utförande. I stället har man framfört andra projekt om provisoriska lösningar och föreslagit en bro vid Avan, en över Gäddviksströmmen och som sista alternativ en så underhållig bro som möjligt vid Gäddvik, för att så mycket lättare sedermera kunna få fram den önskade bron vid Bergnäset.

Var och en kan ju se att den föreslagna bron vid Gäddvik befinner sig i bästa möjliga läge för riksvägen. Det är ingen tvekan därom. Man har velat bagatellisera betydelsen av riksvägen och den genomgående trafiken. Man har talat om de trafikräkningar, som ägt rum, men då bör man också komma ihåg, att dessa ägt rum i ett läge, då vi icke nått den utveckling, som vi tro skall komma och som väl är tämligen säker. När det gäller Norrland talar man ofta om dess slumrande rikedomar och dess stora utvecklingsmöjligheter. Det ligger väl någonting bakom detta tal och dessa förhoppningar och i den mån utvecklingsmöjligheterna komma till sin rätt, kommer naturligtvis också den genomgående trafiken att avsevärt öka. Betydelsen av riksvägen har, synes det mig, blivit skjuten litet för långt åt sidan i detta sammanhang. Man måste se det hela på lång sikt. Otivelaktigt är att man måste emotse en väsentlig ökning av genomgångstrafiken framöver. Bergnäsetbron skulle ha sin stora betydelse för den lokala trafiken och det är åtminstone min uppfattning, att den bron kommer till utförande någon gång. Den kommer då säkerligen att utföras vid en tidpunkt, då den kan byggas för en bråkdel av de kostnader, som den nu skulle betinga. Då kan det kanske vara fullt försvarligt att bygga den. Men därom vet man nu ingenting med bestämdhet.

Mycket egendomliga projekt ha framkommit från reservanternas håll i denna debatt och i reservationerna. Priset tages obestriddigen av herr Lindberg i Umeå. Han föreslår här bland alternativen en bro över Gäddviksströmmen, och det förslaget synes mig vara det sämsta, som framlagts. Det vore att fullständigt kasta pengar i sjön, om man bygger bron vid Gäddviksströmmen. Herr Lindberg har föreslagit att den bron skulle byggas som provisorisk militärbro för ganska begränsade kostnader. Men nu upplyses det, att militären icke kan bygga en sådan bro som herr Lindberg föreslagit. Då projekterar herr Lindberg på fri hand ögonblickligen en annan broförbindelse, som till hälften skulle vara av provisorisk karaktär och utföras av militär trupp. Den andra hälften skulle bli en bro, visserligen av provisorisk beskaffenhet men dock av mera permanent utförande, byggd av civil arbetsstyrka. Jag undrar vad det egentligen skulle bli för sorts bro. Det spekuleras på visst håll i Norrland om

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

ett biologiskt fenomen som kallas för skvader. Det ska vara en korsning mellan tjäder och hare. Jag skulle föreställa mig, att denna egendomliga bro skulle bli en ingenjörsteknisk parallell till den biologiska egendomligheten, som ibland ryktas om från Ångermanland.

En bro vid Avan skulle komma att ligga så pass långt upp, att den icke på något sätt kan lösa de trafikproblem, som föreligga vid nedre delen av Lule älv och som fört fram förslagen om bro till Bergnäset eller vid Gäddvik. Dessa problem kvarstå alltså olösta. Därtill kommer, att man icke kan beräkna, när den kan bli färdig, ej heller har man kunnat exakt beräkna kostnaderna för densamma. I varje fall synas de beräkningar, som föreligga, tyda på, att den skall draga väsentligt längre tid i utförandet och därtill bli dyrare än bron vid Gäddvik. De enda lösningar, som man här kan finna rimliga, äro förslagen om en bro vid Bergnäset — ingen vågar dock i dag yrka på att den bron skall utföras nu och den föreslagna bron vid Gäddvik. I det läget synes det, som om det icke finnes något annat val än att taga bron vid Gäddvik. Jag är övertygad om, att när den bron blir färdig, kommer den att fylla ett mycket trängande behov. Förslaget om bro vid Bergnäset står ju öppet alltfört, och det förefaller mig, som om de, som ha det intresset, icke rimligen böra nu inrikta sig på att försöka försämra bron vid Gäddvik, för att därigenom bringa Bergnäsetalternativet till lösning vid den tidpunkt de önska. En sådan provisorisk lösning vore, som statsrådet Sköld sade, en ytterst irrationell åtgärd.

Kommunikationsministern och försvarsministern ha ju båda så utförligt penetrerat detta problem, att man kan tycka, att det är onödigt att vidare uppehålla sig därvid. Jag vill nu endast säga ett par ord om en liten reservation, som jag tillåtit mig avgiva beträffande utskottets motivering. Jag åsyftar den motivering, som återfinnes på sid. 8, där utskottet säger: »Utskottet har emellertid uppmärksammat, att departementschefen förordat en minskning av Gäddviksbrons bredd från 12 till 10 meter, varigenom en besparing av 210,000 kronor skulle kunna vinnas. Inom utskottet har tveksamhet rått rörande lämpligheten av att företaga en dylik minskning av brons bredd. Möjlighet synes utskottet därför böra lämnas öppen för Kungl. Maj:t att, därest Kungl. Maj:t så finner påkallat, upptaga denna fråga till förnyad prövning.» Jag har ingen avvikande mening principiellt mot vad utskottet där uttalat, tvärtom, jag har samma mening, men jag har velat uttrycka den på ett klarare och bestämdare sätt. Jag har nämligen den uppfattningen, att den sparsamhet, som det här är fråga om, icke är god sparsamhet. Jag uppskattar annars de sparsamhetsinitiativ, som komma från Kungl. Maj:t eller från andra håll. Men den sparsamhet, som det här är fråga om, synes mig icke vara väl placerad. En 10-metersbro kan säkerligen vara fullt tillräcklig i dag. Den kan möjligen vara fullt tillräcklig om 10 år under normala förhållanden, men det är icke säkert. Det är icke ens säkert, att den kommer att vara tillräcklig den närmaste tiden, efter det bron är färdigbyggd. Vi veta icke vilka påfrestningar, som den kan utsättas för. Kanhända kommer man då att ångra, att man, när man byggde bron, icke tagit till bättre proportioner. I varje fall vet man ingenting om, vilken trafik, som kommer att gå fram där om 15 å 20 år eller låt oss säga om 40, 50 år. Bron skall byggas för att ligga där för all framtid, och den skall taga all den trafik, som utvecklingen kan komma att medföra. Vi ha överhuvud taget alltid räknat för knappt, när det gällt utvecklingen av motortrafiken. Det har kostat oss mycket för ombyggnad av såväl broar som vägar. När det nu är fråga om en av de stora riksvägarna, är det anledning se till, att vi icke åter göra oss skyldiga till en sådan blunder.

Statsrådet sökte redan på förhand bemöta den argumentering jag nu fram-

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)
fört. Han sade, att det kunde icke vara riktigt att så där utan vidare kasta fram ett förslag om breddning av bron med två meter, då man icke har trafiktekniska skäl att motivera det med. Men den bredd på 12 meter, som här är ifrågasatt, är icke annat än väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag. Och vi få väl utgå ifrån, att detta förslag är trafiktekniskt räknat och beräknat. Det är alltså icke fråga om något löst framkastat projekt.

Departementschefen har gjort en prutning, naturligtvis för att få bron billigare. Det är ju tacknämligt att sådana synpunkter göra sig gällande. Men det resulterar här endast i en besparing, som, om man tar den totala summan för bron och dess tillfartsvägar, d. v. s. 3 miljoner kronor, utgör en besparing på 6 å 7 procent och det är ganska litet i detta sammanhang. Minskningen i brobredden utgör 17 procent. Sett ur trafiktekniska synpunkter betyder det säkerligen åtskilligt mer än 17 procent. Besparingen är alltså ganska liten, men inskränkningen ganska väsentlig. När man har att utföra ett sådant här företag, skall man inte se endast på dagens behov, utan se framåt. Hade besparingen varit mycket stor, skulle jag bättre förstått besparingssträvandena. Men då den är så obetydlig, som den är, och den samtidigt leder till ett väsentligt nedsättande av brons trafikkapacitet, är det en dålig besparing.

Herr statsrådet förklarade att på en tiometersbro får man två körfiler på en körbanan med sex meters bredd samt två meters cykelbanor på ömse sidor. En breddning på två meter kan inte, säger statsrådet, ge plats för en körfil till. Men strax därefter sade statsrådet i polemik mot förslaget att ytterligare inskränka bredden med två meter, att då kunde man visserligen ta bort de båda cykelbanorna, men man skulle endast spara ett par hundratusen kronor därpå, så att det vore inte mycket vunnet. Herr statsrådets resonemang beträffande förslaget om åttametersbredd är otvivelaktigt alldeles riktigt. Men detta resonemang kan helt och fullt användas som argument för tolv meters bredd. Ty cykelbanorna kunna naturligtvis slopas lika väl på en tolv meters bro som på en bro på åtta meter.

Man kan alltså vinna ökad trafikkapacitet genom att samtidigt bredda bron och taga bort cykelbanorna. Det synes mig vara en ganska lämplig lösning.

Det uttalande, utskottet gjort på sid. 8, hade enligt min mening bort formuleras på ett skarpare och klarare sätt. Jag vill dock icke nu föreslå någon ändring i motiveringen i denna del. Jag har här närmare angivit min syn på saken och jag hemställer, att kommunikationsministern måtte taga såväl utskottets uttalande som de synpunkter, jag framhållit, under allvarligt övervägande. Om jag här varit ensam om att framlägga dessa synpunkter, så skall icke kommunikationsministern därför tro, att jag är ensam om min uppfattning. I själva verket är det, så vitt jag vet, så, att majoriteten i utskottet delar denna uppfattning, ehuru utskottsmajoriteten av vissa taktiska skäl icke velat uttrycka sig klarare och bestämdare än som skett i utskottets motivering. Jag ber alltså att få till vederbörligt beaktande framföra dessa synpunkter till kommunikationsministern.

Herr talman, jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr Nilsson i Antnäs: Herr talman! Det är med anledning av några yttranden, som kommunikationsministern fällde, som jag begärt ordet. Det föreföll mig, som om han med förtjusning omnämnde, att Ortsrepresentanter uppväktat ledamöter av regeringen samt utskottet, och som om han däri såg ett bevis på att han handlagt ärendet på ett riktigt sätt. Jag vill upplysa kamraren om, att dessa Ortsrepresentanter icke från någon organisation i Norrbottnen mottagit något uppdrag att resa ned till Stockholm. Det anses allmänt, att de missbrukat sina »titlar», då de på eget bevåg företagit sin resa, och

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

att de därigenom givit sig ett falskt sken av att ha orsksbefolkningen på sin sida.

Vidare nämndes någonting om att vägstyrelsen i sin nuvarande sammansättning skulle gått in för det beviljade anslaget på 110,000 kronor. Det var icke statsrådet som sade detta. Om Norrbottens befolkning haft en aning om, att denna fråga skulle komma upp igen, så hade sannolikt vägstyrelsen i Neder-Luleå sett ut på ett annat sätt än den gör i dag. Därom är jag ganska övertygad. Vi trodde, att denna fråga var ur världen, och att det icke rådde någon strid om den längre.

Så sades det något om sårbarheten av broarna vid Bergnåset och Gåddvik. Jag är kanske icke kompetent att bedöma den saken, men jag får ju lov att försöka se med egna ögon och att reflektera med det lilla förnuft, jag har. För min del anser jag, att båda broarna äro precis lika sårbara. Det ligger ju i sakens natur, att så är, och jag förvånar mig över att detta skäl åberopats från regeringshåll. Avståndet är 4.5 km. En flygmaskin skulle lika lätt kunna bombardera en bro vid Gåddvik som en bro vid Bergnåset. Bron vid Gåddvik skulle komma att ligga lika litet skyddad som bron vid Bergnåset. Från sjön torde det vara lika lätt att bombardera en bro vid Gåddvik som en bro vid Bergnåset. Det bombarderande krigsfartyget skulle bara behöva lägga sig på ett annat ställe. Det kunde lägga sig vid Kallax by, där det är djupt vatten, och där det går att gå in ända in till stranden. Det är nästan närmare därifrån till Gåddvik än från Gärmandöfjärden till Bergnåset.

Mot förslaget att anlägga en bro vid Avan har invänts, att där icke finnes tillräckligt med kommunikationsleder. Det är sant på sätt och vis. Det behövs en väg norröver, vi ha inte gjort någon hemlighet av detta. Vägen skulle utgå från norra Sunderbyn och ansluta till kustlandsvägen någonstans i närheten av Persön. Det finns ingen skala på den här tillgängliga kartan, men om jag icke missminner mig, skulle vägen bliva något över två mil lång. En evakuering av befolkningen norrifrån sker väl lämpligare denna väg än kustlandsvägen, som väl är mera utsatt för förstörelse. På andra sidan älven ha vi vägar, som leda ända upp till Älvsbyn, och därifrån kan förbindelse erhållas med inlandsbanan. För en civil bedömare förefaller det, som om det ur militär synpunkt skulle vara bäst, att saken ordnades på nu antytt sätt. Ifrågavarande väg skulle komma att gå igenom trakter med goda odlingsmöjligheter.

Det har sagts, att vårfloden skulle komma att försvåra arbetet med bygandet av en bro vid Avan. Med anledning härav vill jag upplysa, att sedan vattenreglering verkställdt vid Lule älv, blir det aldrig någon nämnvärd vårflod. Det hindret är alltså också undanröjt. Beträffande så den omväg, som folket i södra Neder-Luleå skulle vara tvungna att köra, uppgav jag visst vid remiss av propositionen, att det skulle röra sig om en vägsträcka av sex km. Avståndet är något längre. Om man som utgångspunkt tager salutorget, så blir det 1 å 1.5 km till. Det är en ganska lång väg att köra fram och tillbaka. i synnerhet för folk, som skola färdas efter häst, och det är många, som göra det nu och som kanske få göra det i framtiden också. Kommunikationsministern sade, när jag talade med honom om saken, att han alltid skulle köra den andra vägen, och han påstod, att alla, som hade bilar, körde den vägen. Jag vågar påstå, att alla, som ha bilar, som de själva ha betalt eller tänka betala och som de själva måste skaffa drivmedel till, de köra den kortare vägen, om de icke bliva tvungna att välja den andra, och så långt skall det väl ändå inte gå.

Det har sagts, att man för den långväga trafiken skulle behöva en genomfartsväg, en s. k. riksväg. Hur många turister, som färdas i långtrafik, tro herrarna det skulle bliva, som icke fore in till Luleå stad. Praktiskt taget

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)
varenda en av dessa turister, 99.9 % av dem, skulle komma att fara in till Luleå stad. Det har erfarenheten visat. Det där säger man bara, för att förvillia.

Jag skall icke förlänga debatten med att gå in på, vad herr Andersson i Falkenberg yttrade, och som nog icke var med verkliga förhållandet överensstämmande. Om jag skulle riva upp det, skulle det kanske leda till en lång debatt. Jag vill bara uppmana herr Andersson i Falkenberg att taga del av Norrbottens historia från 1300-talet ända till under 1700-talet, så får han se, hur Norrland blivit behandlat. Det gamla betraktelsesättet lever i någon mån kvar fortfarande.

Jag skall sluta, herr talman, med att bedja att få ändra mitt yrkande sålunda, att jag instämmer i det yrkande, som har framställts av riksdagsman Närlinge.

Chefen för kommunikationsdepartementet, herr statsrådet **Andersson**: Herr talman! Det är icke alldeles så som den siste ärade talaren sade, att jag försökt vinna stöd för propositionens uppfattning hos de ortsrepresentanter, som ha uppvaktat. Jag har bara velat för kammaren göra klart, att det bland ortsbefolkningen råder delade meningar. De, som ivrat för Bergnäsetlinjen och som i dag understödja reservanternas förslag, ha velat göra gällande, att ortsbefolkningen skulle föredraga detta alternativ. Man har sagt, att det vore ett Norrlandsintresse, att bron förlades till Bergnäset. Att det råder en absolut enhällig opinion bland befolkningen i Luleå stad är förklarligt, men i den övriga delen av Norrbotten råder nog icke samma enighet. Som belägg för detta mitt påstående kan jag nämna några siffror från voteringar, som företagits vid ett par tillfällen, vid vägstämmor, som höllos på den tiden, då varje enskild kunde göra sitt inflytande gällande — det var alltså före omorganisationen av vägväsendet. Första gången saken var föremål för behandling, avgavs 62,000 fyrkröster för Bergnäsetalternativet mot 51,000 för Gäddviksalternativet. Det blev alltså majoritet för Bergnäsetalternativet, men majoriteten var ju icke överväldigande stor. Vid ett annat voteringstillfälle var det fråga om, huruvida länsstyrelsens beslut rörande Gäddviksalternativet skulle överklagas. Förslaget om att beslutet skulle överklagas avslogs med 50,000 fyrkröster mot 42,000 fyrkröster. Då hade alltså majoriteten svängt. Jag anför detta endast för att visa, att det inte är riktigt att framställa saken, som om det här gällde ett Norrbottensintresse eller rent av ett Norrlandsintresse.

Den siste ärade talaren beklagade sig över, att Norrland i allmänhet skulle bli illa behandlat. Jag förstår inte, hur han kunde göra ett sådant påstående i detta sammanhang. När det gällt anslag för vägar och broar, har Norrbotten tvärtom under de sista åren blivit över hövan väl tillgodosett. Detta är det tredje stora broprojektet, som i »urtima» ordning behandlats av statsmakterna. Dessutom ha vid skilda tillfällen beviljats anslag för anläggning av nya vägar. Dylika vägar ha bekostats i vissa fall helt och hållet av statsmedel, och byggnadsarbetet har stundom bedrivits i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens regi. Bygden har fått dessa vägar praktiskt taget till skänks. Även om klagomålen angående statsmakternas uppträdande mot Norrland kunna vara befogade i annat sammanhang, kan det inte nu finnas skäl att framlägga dylika synpunkter.

Jag nödgas, med risk att göra herr Lindberg i Umeå ledsen, meddela honom, att såväl de militära myndigheterna som de civila vägmyndigheterna ha förklarat, att det sämsta av alla nu ifrågavarande alternativ vore förslaget att bygga en bro vid Gäddviksströmmen. Jag säger detta till herr Lindberg.

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

därför att det föreföll, som om hans röst fick en alldeles särskild värme, när han talade om förslaget att anlägga en provisorisk bro vid Gäddviksströmmen. Han antydde därvid, att kostnaderna skulle bli mycket måttliga. Man skulle en gång i tiden ha beräknat dem till 600,000 kronor. Jag vill erinra honom om, att denna beräkning gjordes för omkring tio år sedan, då kostnaden för en bro vid Gäddvik beräknades till icke stort mer än en miljon kronor. En bro vid Bergnäset beräknades år 1937 kosta bara 3.5 miljoner kronor men beräknas nu kosta över 6,000,000 kronor. Siffran 600,000 får säkerligen med hänsyn till den kostnadsökning, som ägt rum, tredubblas, om den skall motsvara den nuvarande anläggningskostnaden.

Beträffande det spörsmål, som framställt av herr Persson i Falla, skulle jag vilja säga, att anledningen till att man icke förtjänar så mycket på att slopa cykelbanorna som på att minska körbanans bredd är den, att cykelbanorna äro avsedda att ligga utanför de bärande konstruktionerna. Man får alltså dessa utrymmen om icke till skänks så för en billigare kostnad än den del av bron, som ligger inom de bärande konstruktionerna.

Herr Nilsson i Antnäs, som nu erhöll ordet för kort genmäle, anförde: Herr talman! Jag vill bara upplysa om, hur saken låg till på den tiden, då delade meningar förekommo bland ortsbefolkningen. Anhängarna av förslaget att anlägga en bro vid Gäddvik voro ytterst aggressiva och inbillade invånarna i norra delen av kommunen, att det skulle bli rasande dyrt, om socknen skulle bygga en bro vid Bergnäset tillsammans med Luleå stad. Det talet trodde man på, och detta var orsaken till att större delen av befolkningen i denna del av kommunen föredrog Gäddviksförslaget, men när vi fått tala förstånd med dem tillräckligt länge och upplysa dem om, att det icke bleve dyrare utan snarare billigare att bygga tillsammans med Luleå stad, eftersom landskommunen skulle få en kortare sträcka att bekosta än Luleå stad, beroende på kungsådrans läge, gävo de med sig. Nu har, som jag förut framhållit, stämningen bland ortsbefolkningen i norra kommunen slagit om. De började så småningom resonera som så: vi skola inte lägga oss i detta, låt dem som skola betjäna sig av denna broförbindelse även besluta därom.

Härefter yttrade:

Herr Hagberg i Luleå: Herr talman! Jag skulle egentligen kunna instämma i vad föregående talare sagt och yrka bifall till den motion jag väckt om bron förläggande vid Bergnäset. Diskussionen har tydligt givit vid handen, att alla äro överens om, att en bro vid Bergnäset skulle fylla de krav, som man ställer på en bro. En bro bör naturligtvis läggas, där folk vill ha den. Visserligen gör kommunikationsministern gällande, att man icke får taga hänsyn till lokala intressen, men jag kan för min del icke finna, att det finns någon anledning att förringa frågans betydelse genom att framställa saken som om det gällde ett ortsintresse. Även talare, som gått på reservanternas linje, ha i frågan hållit anföranden, som framkallat intryck av, att det här vore fråga om bygdepolitik. Regeringen har ju tidigare uttalat sig för Bergnäsetalternativet. Det är den förnuftiga linjen. En bro vid Bergnäset skulle tillgodose det föreliggande trafikbehovet. Regeringen har plötsligt uppgivit sin ståndpunkt. Den har motiverat sin omsvängning enbart genom att åberopa den militära nödvändigheten. Såvitt jag rätt förstått vad utskottet anfört och av vad som yttrats i denna debatt, har majoriteten understött regeringsförslaget huvudsakligen därför att förslaget ansetts vara betingat av denna s. k. militära nödvändighet. De handlingar, i vilka de militära skälen utvecklats, äro ju hemligstämplade. De ha icke fått

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

delgivnas riksdagen. När propositionen i ämnet remitterades, tillät jag mig att erinra om ett uttalande, som i högertidningen Norrbottens-Kuriren gjorts i samband med detta broförslag. Det stod i Norrbottens-Kuriren, att man genom tysk indiskretion hade fått reda på, att det skulle byggas en autostrada genom Norrland. Jag frågade då — men fick naturligtvis intet svar —: Vad är det för slags hemliga skäl, som skulle vara öppna för tyska publicister, om nu Norrbottens-Kuriren har rätt, men behöva hemlighållas för den svenska riksdagen? Ja, herr talman, det är nämligen icke utan, att man har den känslan, att det ligger någonting under denna sak, som man ej vill fram med. Vad är det, som ligger under?

Det är mer än ett år sedan storkriget bröt ut. Det har sedan dess också varit krig i Finland. Man har icke kommit ihåg denna brohistoria. Men ett halvt år efter det freden slutits mellan Finland och Sovjetunionen kommer plötsligt den svenska generalstaben fram med krav på regeringen. Det är klart: den står alltid parat, då de militära kretsarna begära något. Den rusar genast fram med ett förslag och desavouerar sin egen tidigare ståndpunkt för att tillgodose dessa anspråk.

Jag sade redan när frågan remitterades, att jag hoppades, att det bara var löst prat vad Norrbottens-Kuriren framförde. Men sedan har försvarsministern talat i dag, och då anförtrodde han plötsligt riksdagen, att militära skäl i den meningen, att man skulle frakta trupper, ha icke föranlett förslaget, men däremot de skälen, att man måste hitta på ett knepigt sätt att evakuera torne-dalingarna. Det är så fördömt brått, att bron måste vara färdig på ett år.

Då måste jag fråga mig: Vad lever man egentligen i för föreställningar på högsta militär ort och inom regeringen? Är detta förslag ett led i ett slags militärstrategisk spekulation, i några utrikespolitiska kombinationer, som man håller på att göra upp? Eller vad är det, som ligger bakom?

Redan när Ålandsfrågan för ett par år sedan kom upp, hade jag anledning att slå alarm före någon annan. Det visade sig ju, att regeringen hade beträtt en mycket farlig väg och lyckats lura en del av riksdagen med på densamma en bit. Jag har den känslan — och det skall jag säga ut också — att man här på högsta håll lever kvar i gamla föreställningar, vanföreställningar om vad som egentligen är Sveriges försvarsproblem och var egentligen faran för Sverige hotar.

Jag har nyligen varit uppe i Luleå. Jag är tyvärr icke i tillfälle att inför riksdagen säga vad som försiggår där uppe. Men så mycket kan jag säga, att om transporter på de svenska järnvägarna av utländska trupper ännu väcka den största oro hos det svenska folket, så väcker det hundrafalt större oro vad som för närvarande sker där uppe. Och eftersom jag ställer in denna fråga i sådant sammanhang, som man här noga aktar sig för att beröra, kan jag för min del icke acceptera de skäl, som man här utåt angiver, varför man skulle taga upp denna fråga och genomföra en sådan här blixtlösning, som icke är någon verklig lösning.

Jag går icke till den överdriften, som gjorts från norrbottenshåll, att säga, att en bro vid Gäddvik icke fyller någon uppgift för Luleå. Det är klart, att om man skall välja föredrar man en bro vid Gäddvik framför ingen bro eller en bro vid Avan. Jag har ej heller den uppfattningen, att om man bygger vid Avan vi få bron vid Bergnäset så mycket snabbare och frågan därmed löst. Men när frågan lagts upp på detta sätt och jag tycker, att bakom denna brådska ligger en fullständig villfarelse, en fullständigt galen spekulation om vad som bör vara Sveriges politik och vad som bör vara vårt försvarsproblem, kan jag icke biträda förslaget. Därför yrkar jag bifall till den linje, som tidigare, bara för ett halvt år sedan, var regeringens, nämligen att bron skall

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

byggas vid Bergnäset, där den verkliga skulle fylla en stor och nödvändig uppgift.

Det har också här talats om de ekonomiska synpunkterna: det skulle bli billigare att bygga vid Gäddvik. Det är klart, att det blir litet billigare. Men när försvarsministern kommer med det argumentet, får jag säga, att de sex miljoner kronor, som bron vid Bergnäset skulle kosta, är bara en dagsranson åt igelkotten. Och kunna vi kosta på sex miljoner kronor om dagen till försvaret, kunna vi också kosta på att på denna brofrågas lösning nedlägga de tre miljoner kronor, som behövas för att det skall bli en verklig lösning, i stället för att genomtrumfa denna lösning i något panikens tecken. Det tycker jag är alldeles onödigt.

Herr talman! Med dessa ord ber jag att få yrka bifall till den motion, som jag väckt i denna fråga och där det föreslås, att bron skall läggas vid Bergnäset. Det är visserligen blott en demonstration, men det kan vara lika bra med en demonstration.

Chefen för försvarsdepartementet, herr statsrådet **Sköld**: Herr talman! Jag fäster icke något större avseende vid alla de antydningar, som herr Hagberg har tillåtit sig. Men varje sak, som säges offentligt och som är en insinuation och icke blir bemött, får sina tråkiga konsekvenser. Därför nödgas jag yttra några ord i alla fall med anledning av hans anförande, vilket ju gick ut från en sinnesstämning, en sinnesförfattning, som bygger helt och hållet på miss-troende.

För det första vill jag säga, att det sker icke för närvarande i Luleå några transporter, som äro av den beskaffenhet, att de skulle uppröra det svenska folket. Jag vet, att herr Hagberg syftar på en enstaka episod, som har förekommit under hösten. Jag kan icke redogöra för den här. Jag föreställer mig, att det alltid blir något tillfälle, då utrikesministern kan införa kamrarna lämna en redogörelse. Jag för min del är övertygad om, att kammarens ledamöter fullständigt enhälligt — med undantag kanske av herr Hagberg och hans likasinnade — komma att inse, att regeringen icke handlat på annat sätt än Sveriges intresse fordrat.

Jag vill vidare säga, att det har aldrig till den svenska regeringen från någon främmande makt framställts något förslag om vägbyggen eller vägförbindelser i övre Norrland. Jag ber alltså att för min del få kategoriskt avfärda det pratet.

Jag vill också här säga, att detta förslag kommit till nu på grund av de erfarenheter, som vi ha gjort under förra vinterns starka beredskap i Norrland. Då voro vi ju i tillfälle att pröva försvarsproblemen sådana de te sig i denna ort. På grund av dessa erfarenheter ske nu förstärkningar och andra anordningar.

Det är alldeles självklart, att när man har gjort erfarenheter och funnit, att försvarssystemet är behäftat med vissa brister, så griper man in och försöker att så snabbt som möjligt få dessa brister avhjälpta. Det är, såvitt jag förstår, en fullständigt naturlig synpunkt och hänger icke alls samman med några som helst spekulationer om, när och hur Sverige kan komma i krig eller om den eller den eller den kan komma att bli vår fiende. Vi arbeta ej under sådana förutsättningar i vårt land. Vi arbeta från den förutsättningen, att om vi bli angripna skola vi kunna försvara oss, från vad håll angreppet än kommer. Vi inrätta oss för att kunna göra detta både vid den ena kusten och vid den andra kusten, både vid den ena gränsen och vid den andra gränsen. Och för varje situation försöka vid att så gott vi kunna göra våra försvarsmöjligheter goda.

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

På grund därav måste jag bestämt bestrida, att våra åtgärder i denna del av landet ha något annat syfte än vår allmänna inställning, att vi skola försvara oss så gott vi kunna.

Herr **Hage**: Herr talman! Jag har också varit hemma i Luleå två gånger under den närmaste tiden. Jag vill därför säga, med anledning av ett och annat, som jag konstaterat där, att det gläder mig, att vi, enligt försvarsministerns löfte, komma att få en del upplysningar om en del saker, som verkligen irriterat folket där uppe. Men det är icke värt att gå in på dessa saker nu. Det hör för övrigt icke till ämnet. Det var ej heller för detta jag begärde ordet.

Till herr Hagberg vill jag — när han liksom förebrädde oss övriga norrbottningar för att vi icke kommit fram med motion om brons förläggande vid Bergnäset — bara säga, att vi betrakta naturligtvis herr Hagbergs motion som en demonstration. Han antydde ju också, att det var en demonstration. Men vi äro ej inställda på demonstrationer. Vi veta med bestämdhet, att det är icke några möjligheter att få anslutning i kammaren till en sådan motion, som herr Hagberg fört fram. Vi ha därför följt den gamla principen, att kan man icke få det bästa, måste man inrikta sig på något, som är möjligt att uppnå och kanske är det näst bästa. Det är för att bereda möjlighet för en kommande bro vid Bergnäset, som vi gått på den linje vi valt.

Sedan några ord med anledning av herr Perssons i Falla anförande. Han sade någonting om, att Gäddviksströmmen kan man icke under några förhållanden fundera på. Jag vet ej, vad han menade med detta. Men jag vill bara meddela, att jag gjorde för ungefär tio dagar sedan en resa, som jag utsträckte — det har jag redan berört — från Luleå upp till Avan på ena sidan av Lule älv och nedåt på den andra sidan. Jag hade med mig en gammal erfaren civilingenjör. Vi besökte och tittade på Gäddviksströmmen på bägge sidor. Han förklarade för sin del, att av de alternativ, som kommit fram till bro över Luleälv, blir detta ovillkorligen den *billigaste* bron.

Vore jag i kommunikationsministerns kläder, skulle jag tycka det vara ganska skönt, om riksdagen lämnade möjlighet att eventuellt tänka på denna bro och utreda det alternativet — det finnes för övrigt redan en utredning — och sålunda spara en del pengar. Det kan sannerligen behövas i dessa tider.

Sedan vill jag till kommunikationsministern, då han talade om opinionen där uppe, säga: Vad tjänar det till att tala om opinionen för många år tillbaka? Nu är opinionen där uppe enhällig, med undantag av några stycken, som bo i Gäddvik. Alla de andra stå på den linjen, att den stora bron bör läggas vid Bergnäset.

Herr **Hagberg** i Luleå: Till herr Hage vill jag säga, att det var ej någon demonstration från min sida, när jag föreslog, att bron skulle byggas vid Bergnäset, d. v. s. upptog regeringens gamla linje. Men däremot vill jag säga, att det är en demonstration i dag — det är jag medveten om — att i den atmosfär, som råder, yrka på att denna bro skall genomföras.

Men herr Hage befinner sig i det predikamentet, att han framlagt ett förslag, som för alla är en påtaglig demonstration, som egentligen kan uttolkas så: Få vi icke bron som vi vilja, skola vi ha den så långt borta, att vi få den så småningom.

Till försvarsministern vill jag säga, att det var hans fel, att jag tog upp frågan från den rent politiska eller kanske rättare rent utrikespolitiska synpunkten, ty det var han själv, som talade om vad som icke talats om tidigare och vad som enligt propositionen skulle vara hemligt för riksdagen. Han

Anslag till vissa broförbindelser över Lule älv m. m. (Forts.)

talade nämligen om, att bron behöfdes, icke för att frakta trupper utan för att klara tornedalingarne, när de skulle evakueras. Om försvarsministern giver en sådan motivering för ett viktigt förslag, kan man ej underlåta att ställa det i politiskt sammanhang. Då ligger det nära till hands att erinra sig vad som försiggår i den egna hembygden. Jag är glad åt, att det skall bli en redogörelse från utrikesministerns sida över graden av de medgivanden, som givits. Då får frågan tagas upp den gången.

Sedan vill jag ytterligare säga, att det gläder mig mycket, att ingen utländsk makt ställt krav, att det skall byggas särskilda vägar i övre Norrland. Däremot är det genom tidningspressen känt, att en utländsk makt är mycket intresserad att få en väg genom södra Sverige, som skall förbindas med en autostrada genom en del av Norge. Vi kanske komma till det sedan också.

Överläggningen var härmed slutad. Herr talmannen gav beträffande utskottets hemställan propositioner på 1:o) bifall till utskottets hemställan; 2:o) bifall till det av herr Närlinge under överläggningen framställda yrkandet; samt 3:o) bifall till utskottets hemställan med den ändring däri, som innefattades i bifall till motionen II:17; och förklarade herr talmannen sig anse svaren hava utfallit med övervägande ja för den förstnämnda propositionen. Votering begärdes likväl av herr Hage, i anledning varav och sedan till kontraposition antagits den under 2:o) angivna propositionen efter given varsel följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den, som vill, att kammaren bifaller andra särskilda utskottets hemställan i utskottets förevarande utlåtande nr 43, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit det av herr Närlinge under överläggningen framställda yrkandet.

Sedan kammarens ledamöter härefter intagit sina platser och voteringspropositionen blivit ännu en gång uppläst, verkställdes omröstning genom uppresning.

Herr talmannen tillkännagav, att han funne flertalet hava röstat för ja-propositionen. Rösträkning begärdes emellertid av herr Hage, vadan votering medelst omröstningsapparat verkställdes. Därvid avgåvos 84 ja och 58 nej, varjämte 9 av kammarens ledamöter förklarade sig avstå från att rösta.

Kammaren hade alltså bifallit utskottets hemställan.

Härefter framställde herr talmannen propositioner beträffande motiveringen, nämligen dels på godkännande av utskottets motivering dels ock på godkännande av utskottets motivering med den ändring däri, som angivits i den av herr Gabrielsson m. fl. angivna, vid utlåtandet fogade reservationen; och blev utskottets motivering av kammaren godkänd.

§ 9.

Föredrogs andra särskilda utskottets utlåtande, nr 44, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare medel för anskaffning av gengasaggregat för statens järnvägars landsvägsfordon.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 10.

*Anskaffning
av gengas-
aggregat m. m.
för postverkets
motorfordon.*

Föredrogs andra särskilda utskottets utlåtande, nr 45, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare medel för anskaffning av gengasaggregat m. m. för postverkets motorfordon.

Sedan utskottets hemställan föredragits, anförde

Herr **Hagberg** i Luleå: Herr talman! Med hänvisning till den motivering, som jag gav, när detta förslag tidigare var uppe, ber jag också nu att få yrka avslag på detta memorial.

Vidare yttrades ej. Herr talmannen gav propositioner dels på bifall till utskottets hemställan dels ock på avslag därå; och blev utskottets hemställan av kammaren bifallen.

§ 11.

*Samman-
jämningsför-
slag med för-
anledande av
kamrarnas
skiljaktiga be-
slut beträffan-
de tredje sär-
skilda utskot-
tets utlåtande
nr 12.*

Föredrogs tredje särskilda utskottets memorial, nr 16, med föranledande av kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande tredje särskilda utskottets utlåtande nr 12 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag med särskilda bestämmelser angående bolag, föreningar, sparbanker, vissa andra inrättningar och stiftelser vid krig eller krigsfara m. m.

Efter föredragning av utskottets hemställan anförde:

Herr **Hagberg** i Luleå: Herr talman! Jag får beklaga, att jag icke hörde upp, eftersom jag yrkade avslag på orätt utskottsutlåtande. Det är i stället detta utlåtande, tredje särskilda utskottets memorial nr 16, som gäller förslaget till lag med särskilda bestämmelser angående bolag, föreningar, sparbanker o. s. v., som jag skall be att få yrka avslag på.

Herr **Sandström**: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Härmed förklarades överläggningen avslutad. Herr talmannen framställde propositioner dels på bifall till utskottets hemställan dels ock på avslag därå; och biföll kammaren utskottets hemställan.

§ 12.

Anmäldes och godkändes följande förslag till riksdagens skrivelser till Konungen, nämligen

från andra särskilda utskottet:

nr 60, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag angående anvisande av medel till restaurering av rikssalen å Karlsbergs slott; och

från tredje särskilda utskottet:

nr 51, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag med särskilda bestämmelser angående bolag, föreningar, sparbanker, vissa andra inrättningar och stiftelser vid krig eller krigsfara m. m.

§ 13.

Justerades protokollsutdrag.

§ 14.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>Jansson</i> i Falun	under	5	dagar	fr. o. m.	den	13	nov.,	
› <i>Lindahl</i>	›	6	›	›	›	7	›	
› <i>Aqvist</i>	›	8	›	›	›	7	›	
› <i>Persson</i> i Falla	›	5	›	›	›	8	›	och
› <i>Lithander</i>	›	4	›	›	›	9	›	

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 3.36 e. m.

In fidem
Sune Norrman.

Lördagen den 9 november.

Kl. 4 e. m.

§ 1.

Herr statsrådet *Bergquist* avlämnade Kungl. Maj:ts propositioner:
nr 58, angående anslag till anläggningskapital för nya sulfitsprittfabriker;
nr 59, angående anslag till bidrag till främjande av bostadsbyggande på landsbygden m. m.; och
nr 60, angående medel för ytterligare anskaffning av artillerimateriel m. m.

§ 2.

Föredrogos följande från första kammaren överlämnade protokollsutdrag:
nr 153, med inbjudan till andra kammaren att förena sig med första kammaren i dess beslut, att första särskilda utskottet skulle behandla Kungl. Maj:ts proposition nr 58, angående anslag till anläggningskapital för nya sulfitsprittfabriker, ävensom de ytterligare framställningar, som kunde komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i detta ämne eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor; och

nr 154, med inbjudan till andra kammaren att förena sig med första kammaren i dess beslut, att andra särskilda utskottet skulle behandla Kungl. Maj:ts propositioner: nr 59, angående anslag till bidrag till främjande av bostadsbyggande på landsbygden m. m.; och nr 60, angående medel för ytterligare anskaffning av artillerimateriel m. m.; ävensom de ytterligare framställningar, som kunde komma att av Kungl. Maj:t eller i enskilda motioner göras i dessa ämnen eller andra i oskiljaktigt sammanhang därmed stående frågor.

Dessa inbjudningar blevo av andra kammaren antagna.

§ 3.

Föredrogos var efter annan följande Kungl. Maj:ts propositioner; och hänvisades därvid genast

till första särskilda utskottet propositionen, nr 58, angående anslag till anläggningskapital för nya sulfitsprittfabriker; samt

till andra särskilda utskottet propositionerna:
 nr 59, angående anslag till bidrag till främjande av bostadsbyggande på landsbygden m. m.; och
 nr 60, angående medel för ytterligare anskaffning av artillerimateriel m. m.

§ 4.

Till bordläggning anmäldes:

andra särskilda utskottets utlåtanden:

nr 46, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till befrämjande av landsbygdens elektrifiering jämte i ämnet väckta motioner;

nr 47, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag angående anslag till bostadsbyggnader för centrala torpedverkstaden; och

nr 48, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av vissa sjöar inom Indalsälvens regleringsområde; samt

tredje särskilda utskottets memorial, nr 17, angående ersättning åt av utskottet anlitat biträde.

§ 5.

Justerades protokollsutdrag.

§ 6.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr <i>Lövgren</i>	under 4 dagar fr. o. m. den 8 nov.,
› <i>Nilsson</i> i Kristinehamn	› 5 › › › 11 »
› <i>Lindberg</i> i Umeå	› 4 › › › 12 » och
› <i>Lindberg</i> i Stockholm	› 6 › › › 11 » .

Kammarens ledamöter avskildes härefter kl. 4.10 e. m.

In fidem
Sune Norrman.