

N:o 27.

Af herr **Richert**, *angående skrifvelse till Konungen med begäran om utredning och förslag i fråga om inrättande af ett statsdepartement för kommunikationer och allmänna arbeten.*

Redan år 1857 föreslog Kungl. Maj:t Rikets Ständer, att ett nytt departement för allmänna arbeten och kommunikationsanstalter måtte inrättas. Förslaget förklarades hvilande till slutlig behandling vid 1859 och 1860 års riksdag, då det emellertid afslogs.

År 1868 hemställde Kungl. Maj:t hos Riksdagen om inrättande af ett nytt departement för näringar och allmänna arbeten, och en motionär i Andra Kammaren föreslog vid samma riksdag anordnande af ett departement för jordbruk och kommunikationer, men båda förslagen rönte samma öde som 1857 års förslag.

Vid 1874 års riksdag framkom samme motionär åter med samma förslag, men icke heller den gången ledde hans motion till annat resultat än afslag.

Sådant blef äfven följderna af den ihärdige motionärens liknande hemställan till 1877 års riksdag.

Vid 1884 års riksdag väcktes inom Andra Kammaren motion om inrättande af ett departement för landtbruket och öfriga näringar samt allmänna arbeten, men blef äfven denna motion afslagen.

Frågan hvilade därefter till år 1892, då en motionär i Andra Kammaren föreslog anordnandet af ett samfärdseldepartement. Förslaget förföll, enär kamrarna stannade vid olika beslut.

Följande året återkom samme motionär med sitt förslag, som resulterade däri, att Riksdagen beslöt aflåtande till Kungl. Maj:t af en skrifvelse med anhållan, att Kungl. Maj:t täcktes efter förnyad pröfning

af den af Kungl. Maj:t flera gånger väckta frågan om inrättande af ett nytt statsdepartement för samfärdsel till Riksdagen afgifva den proposition om ändring af regeringsformen, hvartill denna pröfning kunde föranleda. Svaret på denna framställning blef framläggandet för Riksdagen af förslag till ett departement för jordbruket, och år 1900 fick denna näring, efter årslånga strider i Riksdagen, sitt särskilda departement.

År 1903 låg åter en motion om inrättande af ett departement för kommunikationer och allmänna arbeten på Riksdagens bord, men trogen sina traditioner afslog Riksdagen motionen.

I sammanhang med detta afslag beslöt dock Riksdagen hos Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t ville efter verkställd utredning och pröfning af spörsmålet om inrättande af en särskild högsta domstol eller regeringsrätt för afdömande i sista instans af administrativa besvärsmål och för afgifvande af utlåtanden öfver förslag till ekonomiska och administrativa lagar och författningar äfvensom af frågan om de förändringar i afseende å statsrådets och statsdepartementens organisation, hvilka i samband därmed funnes påkallade, till Riksdagen afgifva de förslag till grundlagsändringar, hvartill denna utredning och pröfning kunde föranleda.

Att vi lefva i kommunikationernas tecken är icke en fras utan ett faktum. Inom de flesta af världens länder stå på dagordningen trafikfrågor, hvilka för 20 år sedan skulle ansetts tekniskt och ekonomiskt omöjliga. Järnvägsnäten öfverskrida civilisationens rämärken; floder omskapas genom reglering och kanalisering till ordnade vattenvägar; kanaler förbinda skilda vattensystem och skilda haf; världshamnarne utsända oceanjättar om tiotusentals tons, och under hafvets botten skola kanske snart tunnlar framdragas mellan länder och världsdelar. Telefonen börjar på allvar söka konkurrera med telegrafen, för hvilken redan nu intet afstånd finnes till. Så träda jordens folk i allt närmare beröring, och ve det land, som förblifver i en om ock »splendid isolation».

Hvad vårt land beträffar, kunna vi med stolthet peka på den utveckling, som elektriciteten medfört. Det svenska telefonväsendet är kanske världens yppersta, telegrafen fyller moderna anspråk, och järnvägarnes elektrificering står närmare sin lösning i Sverige än annorstädes. Men järnvägarne — liksom landsvägarne — kräfva i öfrigt stora förbättringar, vattenvägarne äro totalt försummade och våra viktigaste hamnar äro ej hvad de borde vara, utgångspunkter för vid-

sträckta yttre vattenvägar. Jag vill söka i korthet angifva några allmänna önskemål för det svenska kommunikationsväsendets utveckling.

Landsvägarnes egentliga uppgift är att uppehålla närtrafik mellan gårdar och mindre samhällen samt att bereda glest befolkade landsändar en nödortftig förbindelse med den yttre världen. Sedan emellertid den principen alltmer synes vinna terräng, att järnvägar böra framdragas äfven till sådana områden, där man icke *nu* kan påräkna några nämnvärda trafikinkomster, föreligger ej något synnerligen trängande behof att utsträcka landsvägsnätet. Men lika visst som det är, att en otidsenlig järnväg eller kanal ej bär sig, lika visst är, att de usla landsvägar, som ännu förekomma flerstädes i vårt land, fördyra eller rent af omöjliggöra den trafik, för hvilken de äro afsedda. Åtskilliga svenska landsvägar hafva så ofördelaktig plan och profil, att de med kännedom om deras ursprungliga ändamål med skäl kunna anses vara utstakade af *fyrbenta* fän, och deras underhåll inskränker sig till att de mest lifsfarliga groparna fyllas en gång om året, »då länsman ska' suna»; de bilda en bedröflig kontrast till Norges och Danmarks förträffliga, af staten underhållna chausséer. Här föreligger en viktig uppgift för staten, så mycket mer som vi stå inför en genomgripande reform af körtrafiken, nämligen hästens ersättande med den elektriska motorn, hvartill den illaluktande bensinmotorn blott är en öfvergångsform. Med den utveckling automobiltrafiken redan tagit och med det rastlösa arbete, som nu nedlägges på accumulatorproblemets lösning, skall det ej dröja länge, innan det gamla diligen sväsendet lefver upp i en moderniserad form med snabbgående elektriska automobiler. För detta ändamål fordras vägar af annan beskaffenhet än flertalet af de nu befintliga, och i många fall torde det blifva nödvändigt att bygga nya automobilvägar.

Det är företrädesvis kvalitativt som våra landsvägar behöfva förbättras, och detta kan ej ske, om de ej mer än hittills blifva föremål för statens intresse och komma under statens vård och hägn.

Järnvägarnes femtioåriga historia vittnar om ärofulla bragder på kulturens fält. Det eljest konservativa svenska folket har här visat, att den som mycket vågar kan mycket vinna. De framsynte män, som genomdrefvo de första svenska statsbanorna, kunde förvisso ej ana, att de därmed grundlagt »en fin affär». Men ännu återstår mycket och färdigt blir järnvägsnätet aldrig, så länge landet går framåt. Ständigt uppstå kraf på förbättrade kommunikationer och emigrationens sorgliga statistik säger oss, att svenska folkets bästa kraft går förlorad, om ej nya banor brytas inom nya områden. Norrland ligger visser-

ligen långt bort men dock närmare än »fjärran västern». Här måste vi, liksom för 50 år sedan, anlägga större synpunkter än debet och kredit.

Ett rätt steg i denna riktning blir byggandet af Inlandsbanan, som förmodligen länge måste blifva »en dålig affär», men som icke desto mindre ingår i det allmänna medvetandet som en själfklar nödvändighet. Men om banan skall afslutas vid en hamn på bohusslänska kusten eller vid Bergslagsbanan med Göteborg som mål, eller slutligen vid en hamn i Vänern, som genom en djup kanal förbindes med Kattégatt — därom sväfvä vi ännu i ovisshet, och många skarpa strider skola säkerligen utkämpas, innan ett af dessa eller något annat alternativ kommer att afgå med segern.

Vidare uppstår, liksom med landsvägarne, behovet af kvalitativa förbättringar. De svenska statsbanornas styrelse har föregått icke blott privatbanorna utan alla utländska järnvägsförvaltningar med det goda föredömet att på allvar söka lösa problemet att utbyta de svarta kolen mot de hvita, ångmaskinen mot den elektriska motorn. Huruvida »affären» därigenom förbättras, torde ännu vara osäkert, men *engelska* kol kosta oss alltid mer än svensk vattenkraft.

Den elektriska driften kräfver åtskilliga trafiktekniska reformer, och idealet är »spårvägsdrift» med tätt på hvarandra följande tåg och jämn kraftförbrukning. I samband med denna modernisering böra vi sträfvä efter en ökad tåghastighet, så att vi icke endast minska afståndet mellan våra egna städer utan äfven komma närmare Europas öfriga land och folk. Om man frågar efter orsaken till Danmarks ekonomiska öfverlägsenhet, skall man i nio fall af tio få till svar, att detta först och främst beror på att Danmark ligger närmare kontinenten. Ju mer dagars och timmars värde ökas, desto längre bort komma vi, desto mer lämnas vi ur räkningen. Därför *måste* vi göra en kraftansträngning för att förkorta det afstånd, som skiljer oss från Europas centralare delar. Ett af mig till Kungl. Maj:t inlämnadt förslag om undersökning af en »blixtbana» Stockholm—Trelleborg har afstyrt af järnvägsstyrelsen, men förr eller senare torde väl denna fråga åter komma på dagordningen.

Det torde således vara uppenbart, att många och viktiga järnvägsfrågor vänta på sin lösning och att nästa 50-årsperiod sannolikt kommer att kräfva lika stora ansträngningar och uppoffringar som den förflutna.

Efter järnvägarnes införande minskades i allmänhet de inre vattenvägarnes betydelse, och så gick det också i Sverige. Men sedan stor-

industriens behof af billiga råvaror börjat öfverstiga järnvägarnes transportförmåga, har kanalfrågan åter blifvit aktuell. I Frankrike hafva ofantliga summor blifvit nedlagda på flodernas reglering och kanalisering, Tysklands länge drömda »Mittellandkanal» blir snart verklighet, och Österrikes riksdag har antagit en kanalplan, hvars genomförande kostar några hundra millioner kronor. Erfarenheten har redan hunnit visa, att vattenvägar och järnvägar synnerligen väl komplettera hvarandra. De förras viktigaste uppgift är att tillföra storindustrien dess behof af skrymmande och tunga råvaror, de senares att distribuera färdiga produkter och att förmedla persontrafiken. De förra frakta långsamt och billigt, de senare snabbt och dyrt. Vattenvägarne anlitas, då man måste spara pengar, järnvägarne, då tid är pengar. Vid vattenvägarne uppstå och frodas industrier och samhällen, hvilka tillföra järnvägarne passagerare och gods.

På några undantag när hafva kontinentens kanaler högst 2,5—3 meters djup och trafikeras uteslutande af stora järnpråmar, vanligen två eller flera i samma »tåg» med en bogserbåt i spetsen. Den fria höjden öfver vattenytan är 4—5 meter, eller ungefär lika mycket som erfordras öfver landsvägar och järnvägar. Alla korsningar ske således med fasta och billiga broar, och ingen kommunikationsled hindrar den andras trafik.

Sveriges största vattenväg, Göta kanal med dess fortsättning Trollhätte kanal, bildar en 3 meter djup förbindelseled mellan Östersjön och Nordsjön. Slussarnes otillräckliga dimensioner och andra otidsenliga anordningar omöjliggöra transporter med kontinentens stora järnpråmar. Trafiken uppehålls företrädesvis af små passagerarebåtar och segel-skutor af ringa lastdrygheit. Järnvägs- och landsvägsbroar äro rörliga. Om denna kanal rätas och förses med nya slussar, kan den utan svårighet fransläpa allt gods, som erfordras för hela landets industri och export.

Nu föreligga planer på ombyggnad af Trollhätte kanal, och ett definitivt förslag väntas blifva framlagdt för nästa års riksdag. En alternativt föreslagen kanalled öfver Uddevalla är föremål för nya undersökningar. Längre har talats om en »Svea kanal» mellan Vänerne och Mälaren, via Hjälmarne, men hittills har man ej hunnit längre än till en undersökning af en mindre del af denna linje.

Låtom oss i korthet granska några af de synpunkter, som varit bestämmande för Trollhätteleförslagets utarbetande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ursprungliga program omfattade tre alternativa förslag för 4, 5 och 6 meters vattendjup. Redan

den minsta af dessa dimensioner är obehöfligt stor för en *inre* vattenväg. Programmet innebär således kanalens apterande till en »hafskanal», som bereder sjögående fartyg tillträde till Vänerens hamnar. Meningarne hafva varit och äro fortfarande delade om det djup som bör väljas. Den egentliga striden har utkämpats om 4 eller 6 meters-djupen. Ett förhastadt beslut i denna fråga har förekommit i svenska Riksdagen (se nedan).

Först och främst måste dock klargöras, huruvida förbindelsen mellan Väneren och Kattegatt bör vara en »inre» kanal eller en »hafskanal», och denna fråga bör behandlas i samband med en generell plan till ordnande af jämväl Göta och Svea kanaler. En inre vattenväg, hufvudsakligen afsedd för godstransporter till och från hamnar vid Östersjön och Nordsjön, kostar en bråkdel af en hafskanal, ty därtill kräfvades endast ombyggnad af de gamla slussarne och några mindre dyrbara förändringar i öfrigt. Inrättas kanaler endast för pråmtrafik, räcka fasta broar på 5 meters höjd; ångbåtar fordra svängbroar eller fasta broar på c:a 15 meters höjd, och för segelfartyg måste de fasta broarnes höjd ökas med ytterligare c:a 12 meter. Segelfartygens bibehållande fördyrar öfver hufvud taget kommunikationsledningens ordnande i så hög grad, att man borde taga i allvarligt öfvervägande, om det ej vore lämpligare att på statens bekostnad ändra eller inlösa nu befintliga fartyg för att sedermera helt och hållet öfvergifva denna föråldrade typ, som nästan försvunnit från kontinentens vattenvägar och som äfven hos oss börjar utträngas af motorbåten. En genomgående hafskanal kräfvades som nämnt betydligt större kostnader, men får en helt annan betydelse. Dels kommer den utan tvifvel att få en liflig trafik af handelsfartyg från Östersjöns hamnar med Göteborgs blifvande »världshamn» som destinationsort (se nedan); och dels får den en strategisk betydelse, hvars värde svårigen kan sättas för högt, i det den möjliggör krigsflottans ostörda förflyttning mellan Östersjön och Nordsjön. En sådan mera allsidig pröfning skulle möjligen gifva till resultat, att valet bör stå mellan en inre kanal med 3 meters djup — således den gamla kanalens bibehållande efter erforderlig modernisering — eller en hafskanal om 6—7 meters djup; kanske skulle det förra alternativet befinnas lämpligt för Göta kanal, det senare för Svea kanal och kanalen Väneren—Kattegatt.

Sistnämnda kanal bör för öfrigt planeras i samband med Inlandsbanan. Om denna bana afslutas vid Sveg med fortsättning genom befintliga banor till Väneren erhålles i jämförelse med öfriga alternativ

en besparing, som torde räcka såväl för erforderliga bibanor som för att täcka prisskillnaden mellan en 3 meters och en 7 meters kanal.

Förutom denna stora kanalfråga föreligger behovet af åtskilliga andra vattenvägars förbättring och utsträckning. Billiga kanalfrakter skulle verksamt bidraga till att framkalla järnförädling och annan storindustri, som fordra transporter af tungt massgods. I afseende å vattenvägarne gäller hvad som blifvit sagdt om järnvägarne: de böra framdragas äfven till områden, där man nu ej har någon större industri, men där förutsättningar finnas i form af råämnen och vattenkraft.

Sveriges yttre vattenvägar följa dess långsträckta kuster, där ett stort antal hamnar förmedla förbindelse med landets järnvägar och inre vattenvägar. Göteborgs hamn är den bästa, beroende ej blott af dess läge utan äfven af dess gamla handelsförbindelser och dess duktiga köpmanskår. Äfven Stockholm har goda förutsättningar, men har försummat att begagna dem; Gäfle, Norrköping, Malmö och Hälsingborg hafva visat större vakenhet. Anmärkningsvärdt är, att icke någon nämnvärd hamnrörelse uppstått vid Göta kanals utlopp i Östersjön; detta beror till största delen därpå att kanalen ej fyller sin uppgift som trafikled, men bevisar äfven, att handelsförbindelser och kapital äro betingelser, utan hvilka den bästa hamnplats är värdelös.

Ingen enda af Sveriges hamnar är ännu i det skick, att den tillfredsställer måttliga moderna anspråk. Framförallt sakna vi de maskinella anordningar, som hafva till uppgift att möjliggöra snabb lastning och lossning. Följden häraf är, att stora ångare, för hvilka en dags onödig väntan representerar en förlust af några tusen kronor, endast undantagsvis förirra sig till våra farvatten. De svenska hamnarna trafikeras hufvudsakligen af små omoderna fartyg, hvilkas varor omlastas i Hamburg eller London, och särskildt den förstnämnda staden kan betraktas såsom Skandinaviens — och Östersjöprovinsernas — egentliga stapelstad.

Moderna hamnar kosta mycket pengar, och alla våra hamnar kunna omöjligt ombyggas för transatlantiska förbindelser. Men hvad vi kunna och böra eftersträfvä, är, att åtminstone flertalet erhåller sådana djup och anordningar i öfrigt, att de medgifva direkt export och import mellan europeiska hamnar. Den transatlantiska skeppsfarten kräfver minst samma djup som Suezkanalen, eller 9 meter, och de största amerikanska oceanjättarna äro ej tillfredsställda med 12 meter. Endast världshamnar tillfredsställa sådana anspråk, och vi hafva för närvarande blott en hamn, som kan och bör blifva en världshamn. Vi böra tillämpa den nationella samlingsidén så, att landets viktigaste hamnintressen till att

börja med koncentreras på Göteborg såsom svensk stapelstad, där de största oceanångare kunna erhålla frakter och returfrakter. Ingen annan svensk hamn har ett sådant geografiskt läge som Göteborg, den sista stationen på vattenvägen genom Östersjön och Kattegatt. Vare sig att trafiken mellan Vänern och Kattegatt går öfver Uddevalla eller Trollhättan eller båda vägarna, blir Göteborg den verkliga slutpunkten för Göta och Svea kanaler med alla därmed sammanhängande inre vattenvägar, och om den sistnämnda utbildas till en hafskanal, får den under vissa årstider en liflig förbindelse med åtskilliga Östersjöhamnar. En hamn med sådana förbindelser och sådana traditioner för-tjänar en plats bland de nordeuropiska världshamnarnas led.

Frihamnsfrågan är från teknisk synpunkt en stängselfråga, och snart sagdt hvarje kusthamn kan delvis inrättas såsom »utland». Viktiga industriella skäl anses tala för frihamnars snara inrättande i Sverige. Erfarenheten har visat, att sådana hamnar medfört ett starkt uppsving, men om detta bör tillskrifvas deras tullfrihet, torde ej vara fullt säkert. Hufvudsaken är inrättandet af moderna hamnar med fulländade anordningar för lastning och lossning, och då detta mål tydligen främjas af frihamnsfrågan, bör den på allt sätt understödjas.

Genom här anförda exempel har jag sökt visa, att stora och viktiga kommunikationsproblem vänta på sin lösning, och att ett eller annat hundratal miljoner utan tvifvel kommer att erfordras för att fylla de närmaste decenniernas kraf.

Alla frågor rörande Sveriges kommunikationer handläggas nu i kungl. civildepartementet, som således inom den närmaste tiden kommer att behandla, t. ex. Inlandsbanan och kanalen Vänern—Kattegatt. I detta departement finnes icke någon tekniskt bildad föredragande, och chefen dignar under en arbetsbörda, som ej tillåter ett ingående studium af de ofta mycket komplicerade förhållanden, som böra beaktas vid planerande af nya kommunikationsleder. Det går ej an att bestämma en kanals dimensioner på endast en del af dess sträckning utan att samtidigt klargöra först och främst vattenvägens uppgift i dess helhet och där-jämte dess beroende af korsande och jämnlöpande järnvägar. Hvarje kommunikationsled måste betraktas såsom en integrerande del af ett rationellt ordnad system. En vattenfråga berör därför ej endast väg- och vattenbyggnadsstyrelsen eller styrelsen för Trollhättans kanal och vattenverk utan ofta äfven järnvägsstyrelsen. Samarbetet mellan dessa ämbetsverk är dock ej särdeles intimt, och för ett departement, som saknar tekniska krafter, är det en föga tacksam uppgift att slita tekniska tvister.

Följden af denna uppenbara brist i statsförvaltningen har varit, att mer än en viktig kommunikationsfråga blifvit totalt förfuskad. Jag behöfver endast erinra om den järnvägsbro, som för närvarande bygges öfver Göta älf vid Göteborg. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade till civildepartementet inlämnat förslag till Göta älfs uppuddring med alternativ 4, 5 eller 6 meters vattendjup, *med förord för 6-meters alternativet*, men Riksdagen, som suggererats af den talangfullt förda propagandan för en 4 meters kanal, bestämde, att bron skulle byggas för sistnämnda djup, oaktadt kanalfrågan var — och ännu är — oafgjord! Djupets ökande till 6 meter skulle hafva kostat 200,000 kronor vid bronns byggnad; dess eventuella ombyggnad kräfver 10 gånger denna summa, för att ej tala om därmed förenade olägenheter. En sådan utgång skulle denna viktiga fråga aldrig hafva fått, om den i civildepartementet blifvit behandlad med omsorg och sakkännedom.

Civildepartementet är — måhända med ett undantag — det mest betungade af alla svenska departement. Under dess chef sortera bl. a. Kungl. Maj:ts befallningshafvande och landsstaten, städernas styrelser, öfverståthållareämbetet, generalpoststyrelsen, telegrafstyrelsen, medicinalstyrelsen, allmänna försäkringsanstalter, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Trollhätte kanal- och vattenverk. Det är hög tid att härifrån afskilja sådana ärenden, som röra kommunikationsväsendet och allmänna arbeten i öfrigt och hvilka äro af fullt tillräcklig betydelse för att motivera ett själfständigt departement. Må vi komma i håg, att kommunikationsnätet kostar hundratals miljoner och att dess uppgift är att uppväcka äfven »de slumrande miljonerna». Det representerar en stor »affär» och måste skötas såsom en sådan. Om man frågar: Hafva vi råd till ett nytt departement? bör svaret bli: *Vi hafva ej längre råd att undvara ett kommunikationsdepartement!*

Jag får därför vördsamt föreslå,

att Riksdagen behagade i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa en utredning rörande inrättandet af ett statsdepartement för kommunikationer och allmänna arbeten samt till Riksdagen inkomma med det förslag, hvartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 25 januari 1908.

J. Gust. Richert.