RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1909. Andra Kammaren. N:o 63.

Torsdagen den 13 maj.

Kl. 12 på dagen.

§ 1.

Herr talmannen yttrade: Mina herrar! Sedan jag i dag fullgjort det uppdrag, som kammaren behagat tilldela mig, nämligen att till Deras Majestäter Konungen och Drottningen samt Deras Kungl. Högheter Hertigen och Hertiginnan af Södermanland frambära kammarens lyckönskningar med anledning af prins Lennarts födelse, har jag att till kammaren framföra Hans Maj:t Konungens och H. K. H. Hertigens af Södermanland hjärtliga tacksägelser för de vänliga lyckönskningarna.

§ 2.

Justerades protokollet för den 7 innevarande maj.

§ 3.

Föredrogos, men bordlades åter statsutskottets utlåtanden n:is 12 samt 187—189.

§ 4.

Sammansatta stats- och lagutskottets memorial, n:o 8, i anledning af kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande utskottets utlåtande n:o 6, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition n:o 182 med förslag till förordning om ersättning i anledning af kroppsskada, ådragen under militärtjänstgöring, m. m., som härpå föredrogs, lades till handlingarna.

§ 5.

Härefter föredrogos, men blefvo ånyo lagda på bordet bankoutskottets memorial n:is 12—15 samt lagutskottets utlåtanden n:is 64 och 65.

§ 6.

Lagutskottets härpå föredragna memorial, n:o 66, med föranledande af kamrarnas skiljaktiga beslut i fråga om lagutskottets utlåtande n:o 54, i anledning af dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse af 59 § i lagen angående väghållningsbesvärets utgörande på landet den 23 oktober 1891, dels ock väckt motion om ändrad lydelse af nämnda lagrum, lades till handlingarna.

§ 7.

Vidare föredrogos, men blefvo åter bordlagda lagutskottets utlåtanden n:is 67 och 68, Andra Kammarens fjärde tillfälliga utskotts utlåtande n:o 37 samt Andra Kammarens första tillfälliga utskotts utlåtanden n:is 38 och 39.

§ 8.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg.

Till behandling företogs nu statsutskottets utlåtande, n:o 164, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om anslag för anläggning af ny farled mellan Vänersborg och Göteborg.

I en den 19 sistlidne mars till Riksdagen aflåten proposition, n:o 130, hade Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bifogadt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att för anläggning af en ny farled mellan Vänersborg och Göteborg, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med styrelsens för Trollhätte kanal- och vattenverk i statsrådsprotokollet omförmälda förslag, anvisa ett belopp af 22,800,000 kronor samt bemyndiga riksgäldskontoret att af dessa medel på rekvisition tillhandahålla Kungl. Maj:t under år 1909 1,000,000 kronor och under år 1910 3,000,000 kronor.

Med anledning af denna Kungl. Maj:ts proposition hade herr *Strömberg* i en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 227, hemställt, att Riksdagen, därest den bifölle propositionen, äfven måtte taga hänsyn till de husägare i Trollhättan, som till följd af ett dylikt beslut måste lämna sina på statens mark uppförda boningshus, samt tillerkänna dem, oafsedt den inskränkande bestämmelsen i arrendekontrakten, full ersättning för husens värde efter värdering jämlikt lagen om skiljemän den 28 oktober 1887.

Utskottet hemställde,

a) att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke måtte af Riksdagen bifallas, och

b) att herr Strömbergs i ämnet väckta motion icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Reservationer hade emellertid afgifvits:

af herrar grefve *A. F. Wachtmeister*, friherre *Falkenberg*, friherre *Gripenstedt*, grefve *Taube*, friherre *J. G. Beck-Friis*, *Richert*,

Starbäck, *Ström* i Transtrand, *Wallentin* och *Christiernson*, hvilka ansett, att utskottet bort göra följande hemställan:

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

a) att Riksdagen, under villkor *dels* att Göteborgs stad åtoge sig att bekosta anläggning af farled i Göta älf nedanför Bohusbanans bro till sådant djup, att fartyg med 4 meters djupgående obehindradt kunde vid lågvatten där framgå, *dels ock* att kommuner eller enskilda förbunde sig att bestrida kostnaderna för de åtgärder, som behöfde vidtagas för att fartyg med nämnda djupgående skulle kunna ingå till och angöra hamnar vid Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken och Åmål, måtte för anläggning af en ny farled mellan Vänersborg och Göteborg, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med styrelsens för Trollhätte kanal- och vattenverk i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 19 mars 1909 omförmälda förslag, bevilja ett belopp af 22,800,000 kronor samt bemyndiga riksgäldskontoret att af dessa medel på rekvisition tillhandahålla Kungl. Maj:t under år 1909 1,000,000 kronor och under år 1910 3,000,000 kronor; och

b) att Riksdagen i anledning af herr Strömbergs omförmälda motion måtte medgifva, att till innehafvare af sådan arrenderad tomt inom Trollhättans till stadsplan utlagda område, som i följd af anläggningen af ofvannämnda nya farled måste afträdas till kronan finge utan hinder af bestämmelserna i arrendekontrakten, från förenämnda anslag utbetalas ersättning för å tomten nu befintliga åbyggnader med det belopp, hvartill efter värdering enligt lagen om skiljemän den 28 oktober 1887 byggnader af enahanda slag ansåges kunna uppföras, dock med afdrag för den värdeminskning ifrågavarande byggnader kunde anses hafva undergått i jämförelse med nya sådana;

samt af herr *Wijkander*.

Sedan utskottets hemställan i *mom. a)* blifvit uppläst, lämnades på begäran ordet till

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet grefve Hamilton, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Statsutskottet har icke ansett sig kunna tillstyrka Kungl. Maj:ts nu föreliggande proposition. Jag skall be att få yttra några ord med anledning af de skäl, som statsutskottet anfört för sitt afstyrkande af propositionen. Men innan jag det gör, tror jag, att det skulle vara lämpligt, att jag här, liksom jag i går gjorde i Första Kammaren, till att börja med i största korthet gjorde en erinran om det föreliggande förslagets innebörd.

Det är nu många år sedan den nuvarande Trollhättekanalen fullbordades, det skedde, som bekant, år 1845, och det dröjde icke länge efter det man fått färdigbyggda de nya slussarna, förrän man fann, att man med afseende på kanalens dimensioner icke tillgodosett sjöfartens dåvarande behof. Man fann, att dessa dimensioner voro för små. Att detta oaktadt ända hittills intet nämnvärdt gjorts för att förbättra denna för stora delar af vårt land så

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

ytterst viktiga kommunikationsled, har nog berott på många samverkande omständigheter, men ytterst och i väsentligaste mån har det nog berott därpå, att under de årtionden, som följt efter 1845, det varit en annan kommunikationsfråga, som så uteslutande tagit nationens intressen i anspråk: frågan om införande af järnvägar i vårt land och om järnvägsnätets fortsatta utveckling. Detta är för öfrigt alldeles samma företeelse, som på denna tid möter oss öfverallt i världen. Med järnvägarnas uppkomst tog man för gifvet, att de skulle absorbera så godt som hela inlandstrafiken. Det var först mot slutet af förra århundradet, som man fick ögonen öppna för de så länge förbisedda vattenvägarnas stora betydelse, i det man kom under fund med att, särskildt när det gällde transport af massgods på långa afstånd, kanalerna i fråga om fraktbillighet voro järnvägarna betydligt öfverlägsna i följd af mindre behof af dragkraft, i följd af transportmedlens mindre vikt i förhållande till lasten, i följd af mindre kostnader för anskaffande af materiel och i följd af betydligt mindre behof af personal. Under senare tider har i följd häraf i utlandet, och detta ingalunda endast i de stora kulturstaterna, utan i många andra mindre, framåtsträfvande stater, kanalfrågan blifvit en af dagens mest brännande frågor. Gamla kanaler ombyggas, nya anläggas och planläggas oafbrutet, och man anser i dessa länder det vara förenligt med en god omtanke om framtiden att på detta arbete nedlägga summor, som enligt våra begrepp måste betecknas som enorma. Till äfventyrs vill någon härvid invända, att detta dock icke kan vara ett föredöme för oss med våra långa och stränga vintrar. Men i själfva verket är skilnaden mellan vårt land och till exempel Tyskland i fråga om den tid, under hvilken de inre trafiklederna icke äro segelbara på grund af ishinder, långt mindre, än man vanligen föreställer sig, och denna skillnad utjämnas ytterligare däraf, att på grund af åtskilliga andra förhållanden industrien hos oss dock aldrig under vintermånaderna kan arbeta med samma intensitet som under den öfriga delen af året. Seglationen på Trollhätte kanal kan i allmänhet icke obehindrade fortgå mera än 250 dagar om året. Men hvad detta likväl betyder och fortfarande kommer att betyda för de orter, som kunna använda denna farled, det framgår däraf, att på Trollhätte kanal, trots dess ringa djup och trots dess nuvarande klena trafikförmåga, fraktas fram en godsmängd, som uppgår till $^1/_8$ af statsbanenätets hela godstrafik.

Jag sade nyss, att kanalerna ha sin alldeles särskilda betydelse, när det gäller transport på längre afstånd af massgods, af skrymmande och tyngre råvaror, en transport, som i våra dagar icke minst för jordbrukets behof fått en så ofantligt stor betydelse för det mellanfolkliga varuutbytet. Därmed har jag också angifvit, både hvarför Trollhätte kanal med det snaraste måste ombyggas och det mål, till hvilket vi måste syfta med ombyggnaden. Det är vidsträckta trakter i vårt land, som äro mer eller mindre direkt

intresserade af Trollhätte kanal. Dess uppland kan sägas sträcka sig genom västra Sverige ända ifrån Kattegatt och upp genom Dalarne mot Härjedalen, och i dessa trakter produceras i ständigt växande myckenhet just sådant gods, som för utlandets behof är fördelaktigt att frakta dit sjöledes, under det att samtidigt äfven här konsumtionen ökas af gods af likartad beskaffenhet, som med fördel från utlandet sjöledes kan föras in i vårt land. Men under det att sålunda både produktionen och konsumtionen i dessa trakter ständigt och ganska hastigt ökas, så kunna faktiskt icke några nämnvärdt större kvantiteter af det gods, som dit behöfver införas och därifrån utfraktas, framföras på Trollhätte kanal. Att gränsen för kanalens trafikförmåga nu i det allra närmaste är uppnådd, det torde vara alldeles obestridligt. Redan sedan lång tid tillbaka klaga trafikanterna öfver trängseln vid slussarna, hvilken förorsakar dem dryga kostnader och stundom hotar med fullständig stockning af seglationen. Visserligen ha under de senare åren åtskilliga åtgärder vidtagits i syfte att underlätta trafiken, men några ytterligare åtgärder i den riktningen stå, såvidt jag vet, icke till buds, och trots dessa åtgärder är stockningen i kanalen ofta nu så svår, att fartygen där få vänta hela dygn för att komma fram. Hvad det betyder i kostnadsafseende, kunna herrarne väl föreställa sig. Alla sakkunnige ha också varit ense därom, att kanalen icke kan svälja nämnvärdt större kvantiteter, än den nu gör; så väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Trollhättestyrelsen, professor Richert och slutligen kanalkommissionen. Det är därför alldeles obestridligt, att, under det behofvet af större trafik på kanalen oafbrutet växer, för närvarande icke nämnvärdt större kvantiteter gods där kunna framföras. Skall Trollhätte kanal kunna tillgodose industriens växande behof, måste den därför ombyggas och ombyggas med det snaraste, och därvid måste man naturligtvis tillse, icke blott att *mera* gods kan framföras på kanalen, utan också att detta gods där kan framföras *för den billigaste kostnad.* Å andra sidan bör man naturligtvis, när man sätter i gång ett sådant stort företag, se till, att det icke blir större, icke mera vidtomfattande, icke kostbarare, än de nuvarande förhållandena och en nödig omtanke om framtidens behof oundgängligen kräfva. Och, mina herrar, det är just detta, som det nu framlagda förslaget söker förverkliga. Genom detsamma skulle kanalens trafikförmåga nära nog tredubblas, och fartyg, som icke blott kunna trafikera Östersjö- och Nordsjöhamnarna, utan kunna utsträcka resorna ända till Frankrikes Atlanterhamnar, skulle efter denna ombyggnad kunna föra last direkt till och från hamnarna vid Vänern och sålunda tillföra industrien i hjärtat af Sverige i stort sedt samma förmåner, som om dessa trakter med sina rika utvecklingsmöjligheter vore belägna invid hafvet.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

I mitt anförande till statsrådsprotokollet har jag sökt något belysa hvad detta skulle innebära i fråga om fraktkostnader. För närvarande kan kanalen icke befaras af fartyg med större dräktig-

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

het än 300 ton. Genom en ombyggnad för 4 meters djupgående fartyg skulle kanalen kunna befaras af fartyg med upp till 1,300 tons dräktighet, hvilket innebär, att driftkostnaderna exempelvis för en resa från Kristinehamn till Göteborg skulle kunna reduceras med omkring 24 procent, hvartill kommer den ganska betydande besparing, oafsedt tidsvinsten, som vinnes därigenom, att man, då så stora fartyg begagnas, icke behöfver göra någon omlastning i Göteborg.

Som herrarne känna, innebär förslaget för öfrigt, att man nu skulle bygga slussarna för 5 meters djupgående fartyg, så att man, när så kräfdes, skulle kunna utan större kostnader aptera hela denna kanal för dylika fartyg förmedelst uppmuddring, hvilket innebär, att kanalen skulle kunna befaras af fartyg med en dräktighet af 2,400 ton, det vill säga fartyg, som skulle kunna gå från Vänern direkt ned till hamnarna vid Medelhafvet.

Den beräknade byggnadskostnaden är, såsom herrarne veta, upptagen till 22,800,000 kronor, afsedda att så fördelas, att kanalen skulle bli färdig år 1915.

Det är ju gifvet, och jag har icke väntat mig annat än att ett förslag af sådan räckvidd som detta skulle mottagas med en viss försiktighet och en viss betänksamhet af dem, som ha att fatta det afgörande beslutet, och den omständigheten, att man med detta förslag står vid slutet af, som jag hoppas, många års strider och tvister både om hvar kanalen skall gå och rörande dess djup liksom att detta förslag har föregåtts af icke mindre än 13 års vidlyftiga och omfattande undersökningar och utredningar, hindrar naturligtvis icke, att tilläfventyrs en och annan af kammarens ledamöter skall tycka, att förslaget kommit dem väl hastigt uppå och på grund däraf ha en viss benägenhet att, åtminstone för i år, skjuta undan frågan. Men äfven de, som möjligen hysa en sådan uppfattning, skola säkerligen icke förtänka mig, att jag tillrådt Kungl. Maj:t att framlägga förslaget redan vid denna riksdag, ty för Riksdagens afgörande mognar icke ett förslag genom att år efter år gömmas i kansliets byråer, utan endast därigenom, att det kommer under diskussion i Riksdagens utskott och vid dess plena. Däremot skall det nog kunna hända, att en och annan anser mig väl sangvinisk, det måste jag bekänna, då jag framlagt detta förslag från början i den lifliga förhoppningen, att redan denna Riksdag skulle godkänna förslaget, och då jag, trots statsutskottets afstyrkande fortfarande vågar hysa en sådan förhoppning. Jag är, det säger jag fullkomligt uppriktigt, statsutskottet mycket tacksam för den granskning utskottet har ägnat förslaget. Det har beredt mig stor tillfredsställelse, att utskottet ansett sig kunna säga, att beaktansvärda skäl ha anförts för förslaget och att utskottet icke haft någon anmärkning att framställa mot dess tekniska detaljer.

Det kan väl knappast anses förmätet, om jag vågar påstå, att detta statsutskottsbetänkande ytterligare bestyrker riktigheten af

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

mitt omdöme, att denna fråga är af den största vikt för landet och att den därför snart bör lösas samt att den lösning af problemet, som af kanalkommissionen föreslagits, är lycklig.

Utskottet har emellertid afstyrkt förslaget. Den förnämsta anledningen härtill angifver utskottet vara, att det hyst tvekan i fråga om de gjorda trafikberäkningarnas tillförlitlighet. Jag vågar dock påstå, att jag skall kunna visa, att man vid uppgörandet af dessa trafikberäkningar icke låtit leda sig af någon lättsinnig fantasi, utan handlat ganska nyktert.

Beräkningarna utgå från det antagandet, att trafiken å kanalen skulle fördubblas under loppet af 20 år och således efter 40 år ha fyrdubblats. Om man ser på utvecklingen under 1800-talet, finner man, att just det förhållandet då ägt rum, att trafiken å kanalen fördubblats under hvarje 20-årsperiod. Tager man i betraktande särskildt utvecklingen under de senaste årtiondena, finner man, att proportionen då är alldeles densamma. Sålunda växte trafiken från 1880 till 1890 från 550,000 ton till 1,100,000 ton Under senaste 20-årsperioden 1887—1907 kan iakttagas en stegring från 600,000 ton till öfver 1,200,000. Jag anser mig här böra erinra därom, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt utlåtande af 1892 ansåg sig kunna antaga en fördubbling af trafiken på kortare tid än 20 år, och Laurell har i sitt bekanta förslag ansett sig kunna räkna med än gynnsammare siffror. Nu har man i kalkylerna utgått från, att den blifvande trafiken icke kommer att växa i kraftigare proportion än hittills. Man har icke ansett, att genom kanalens förbättring trafiken skulle ökas i kraftigare proportion, utan man har, som sagdt, utgått ifrån, att alldeles samma förhållande, som förut ägt rum, skulle fortfarande komma att råda. Man har således icke tagit hänsyn till den särskilda trafikstegring, som, enligt hvad vittnesbörden gifva vid handen, alltid gör sig gällande, då man å äldre farleder genomför sådana förbättringar, som medföra lindrigare fraktkostnader. Här är det ju så, att man ämnar bygga kanalen till sådant djup och sådan bredd, att äfven större fartyg skulle kunna gå fram där. Men den beräkning angående trafikens ökning, som man på grund af erfarenheten från utlandet här kunnat ha anledning att göra, har man alldeles lämnat å sido. I utlandet har man, såsom en talare i Första Kammaren i går sade, i med detta liknande fall alltid gjort den erfarenheten, att kalkylerna rörande kanalen och trafikstegringen å densamma slagit fel, men slagit fel i den riktningen, att verkligheten vida öfverträffat förhoppningarne.

Jag har förut omnämnt, hurusom inom de orter, som af kanalen beröras, en mycket stark utveckling äger rum. Jag ber här att få anföra några siffror, som synas, åtminstone mig, på ett mycket eklatant sätt ådagalägga riktigheten af mitt påstående.

Under tiden 1897—1907, således endast under en tioårsperiod, har tillverkningsvärdet vid fabrikerna i Värmlands län ökats från

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

25,300,000 kronor till 57,800,000 kronor, således med icke mindre än med 130 procent; i Kopparbergs län har motsvarande ökning varit från 18,900,000 till cirka 41,300,000 kronor, således en ökning af 120 procent; i Örebro län från 11,000,000 till 35,400,000 kronor, således en ökning på endast 10 år af 220 procent; i Västmanlands län från 6,700,000 till 14,400,000 kronor, således en ökning af 115 procent; i Älfsborgs län från 26,300,000 till 48,000,000 kronor, således en ökning af 80 procent; i Skaraborgs län från 8,500,000 till 12,200,000 kronor, således en ökning af 40 procent. Tillverkningsvärdet vid fabrikerna har således i de trakter, som närmast äro intresserade af kanalen, endast under 10 år mycket mer än fördubblats.

I samma syfte ber jag att få anföra några andra siffror. Den totala godstrafiken i Vänernhamnarna, Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken, Mariestad, Lidköping, Vänersborg och Åmål, uppgick år 1897 till endast 437,391 ton, medan den år 1907, alltså 10 år senare, stigit till 987,941, således en ökning af trafiken på dessa hamnar af öfver 100 procent på 10 år.

Slutligen vill jag endast angifva ett par siffror från utlandet rörande trafikökningen å kanalerna därstädes, sådan den i allmänhet gestaltar sig. Under den senaste 20-årsperiod, för hvilken jag lyckats erhålla officiella siffror, har på Plauer-Mainzkanalen trafiken tredubblats, på Oder-Spreekanalen icke mindre än sjudubblats, detta under lika lång tid som den, vi med stöd af erfarenheten beräknat åtgå för att trafiken å nu ifrågavarande kanal skulle fördubblas.

Med alla dessa fakta för ögonen kan jag icke finna annat, än att man uppgjort trafikberäkningarna enligt en sund metod, utan någon som helst fantastisk öfverdrift. Utskottet har emellertid varit af en annan mening och ansett, att fullständigare och tillförlitligare trafikberäkningar böra göras. Jag tillåter mig fråga utskottets ärade ledamöter: Huru skall en sådan utredning kunna åstadkommas? Man har här tillämpat den bästa och mest säkra metod, som man hittills känner för dylika fall; man har utgått ifrån de verkliga förhållanden, sådana de nu äro och sådana de förut varit, och däraf vågat draga en slutsats med afseende å framtiden. Man har antagit, att förhållandena i framtiden skulle blifva desamma som för närvarande; man har icke dragit någon växel på det ovissa och osäkra, då man nämligen, såsom jag förut framhållit, icke tagit med i beräkningen den ökning af trafiken, som dock ovillkorligen bör uppkomma därigenom, att farleden blir förbättrad och erbjuder billigare fraktkostnader.

Hvad räntabilitetskalkylerna vidkommer, har man vidare utgått ifrån, att de nuvarande kanalafgifterna skulle bibehållas i väsentlig mån oförändrade. Räntefoten har man beräknat till 3,6 procent. Kostnaden för underhåll, onera och drift äro beräknade

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

till högst 1 procent af anläggningskostnaden, en siffra, som, enligt hvad erfarenheten visar, torde få anses såsom ganska säker.

Om vi antaga, att dessa beräkningar äro riktiga, skulle det å den nu ifrågasatta anläggningen nedlagda kapitalet kunna, med inberäknande af ränta under byggnadstiden, amorteras under 40 år. Om beräkningarna icke skulle vara fullt exakta, det vill säga om sådana förhållanden skulle inträffa, att utvecklingen af trafiken icke skulle blifva sådan, som den hittills varit, kan väl detta dock ej inverka i vidare mån, än att man får sätta amorteringstiden något längre.

Utskottet har emellertid äfven haft en annan anmärkning att göra emot Kungl. Maj:ts proposition, i det att utskottet anser, att utredningen icke är klar i vissa hänseenden, nämligen huruvida Göteborgs stad vill uppmuddra älfven nerom Bohusbanans bro till erforderligt djup, huru det förhåller sig med farleden i sjön Vänern samt slutligen huruvida statsverket skulle kunna undgå kostnaderna för uppmuddring af Vänernhamnarna. Hvad först beträffar farleden i Vänern, tror jag icke, att man har någon anledning att misstänka, att de, som väl dock få anses ha mest reda på dithörande förhållanden, nämligen Vänern-lotsarna, ha gifvit oriktiga uppgifter. Lotskaptenen har förklarat, att enligt hans förmenande här icke kan blifva fråga om annat än en omändring af farleden genom Lurö skärgård, och det skulle innebära, att farleden skulle utprickas på ena sidan om ett grund i stället för som nu på andra sidan om detsamma. Detta har han meddelat i olika skrifvelser, som jag här har med mig, men hvilka det nu icke torde vara lämpligt att uppläsa.

Hvad angår frågan om uppmuddring af älfven vid Göteborg och Vänernhamnarna har jag ansett den saken vara ganska klar. Ty enligt min mening faller det väl af sig själf, att Göteborgs stad kommer att bekosta uppmuddring af älfven nedom Bohusbanans bro, och ordföranden i Göteborgs stadsfullmäktige har äfven i går uti Första Kammaren förklarat, att så kommer att ske. Och hvad Vänernhamnarna beträffar, har jag tagit för alldeles gifvet, att den saken genom konkurrensens makt skall ordna sig af sig själf. Om någon stad icke skulle vilja uppmuddra sin hamn, är det gifvet, att den från början blir försatt ur spelet i jämförelse med de öfriga. Jag vill emellertid tillägga, att i Första Kammaren upplästes under gårdagen telegram, af hvilka framgick, att man i alla dessa orter, med undantag af Åmål, hvarifrån icke något yttrande inkommit, vore fullt beredd att åtaga sig kostnaderna för ifrågavarande uppmuddring. I alla händelser äro de betänkligheter, som utskottet här framställt, fullständigt undanröjda genom de villkor, som reservanterna ifrågasatt, så att därom behöfver man icke vidare tala, om man antager reservationen. Reservanterna ha nämligen uppsatt det villkoret för Göteborg och Vänernhamnarna, att uppmuddring skall ske utan kostnad för staten. Angående detta

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

villkor i reservationen har jag ingenting annat att invända, än att jag varit litet betänksam med hänsyn till, att det möjligen skulle kunna leda till, att kanalbygget icke kunde sättas i gång i år, hvilket jag anser särskildt önskvärdt för att slippa skingra de arbetare och det befäl, som nu finnas där nere. Eljest har jag ingenting att invända mot reservanternas framställning.

Såvidt jag kan finna, kan man icke säga, att de skäl, som statsutskottet anfört för sitt afstyrkande af det föreliggande förslaget, äro synnerligen starka. Talet om bristande utredning kan man ju komma med när som helst, och statsutskottet har ju icke angifvit, huru man skulle kunna göra trafikberäkningarna på ett tillförlitligare sätt än det man här användt. Man har ju, som sagdt, endast utgått ifrån hvad som faktiskt föreligger. Jag vågar väl också antaga, att det kanske icke varit dessa utsagda skäl, som här spelat en så stor roll, utan möjligtvis ett annat skäl, att döma af åtskilliga meddelanden från utskottet och uttalanden enskildt till mig af ledamöter i denna kammare, nämligen hänsyn till det finansiella läget och sparsamhetssynpunkten. Ja, mina herrar, det är en god och berättigad synpunkt, och den bör man ta all hänsyn till, men man får väl ändå akta sig för att tro, att den omtänksamma och framsynta sparsamhetens princip alltid har sitt bästa uttryck endast i den slutna pungen, och jag skulle vilja hemställa till herrarne, om verkligen någon enda af eder tror, att, om detta förslag uppskjutes på några år, det då kommer att kunna genomföras för billigare kostnad för statsverket, eller om man icke tvärtom kan vara alldeles säker på, liksom alltid, då det är fråga om utgifter för täckande af kostnader för en oafbrutet stigande trafik, för ett oafbrutet ökadt behof och då det är fråga om markförvärf, att ett uppskof gifvetvis betyder ökade kostnader. Det lider intet tvifvel om, att därest förslaget icke antages nu, skall det i de trakter, där kanalen kommer att gå fram och som icke tillhöra staten — och dessa trakter äro ganska vidsträckta — ovillkorligen komma att uppstå ett mycket lifligt jobberi i tomter, som staten får vidkännas, när expropriationen kommer. Detta är ett af de skäl, som gjort, att jag anser, att, när förslaget är klart och utredningen är klar, man genast bör sätta arbetet i gång, om man i öfrigt anser förslaget vara riktigt och godt.

Ett annat skäl för, att jag här så lifligt önskar att få sätta förslaget i verket redan i år, är — såsom jag framhållit i mitt anförande till statsrådsprotokollet — att man i år i väsentlig mån slutar byggandet af kraftstationen vid Trollhättan, och att man nu därnere har icke blott en mängd dyrbara arbetsmaskiner, som äro nödvändiga för kanalbyggandet, en del byggnader, såsom sjukhus och dylikt, utan äfven en öfvad och van arbetarstam på cirka 1,400 personer och en skicklig ingenjörskår, och denna styrka måste ovillkorligen skingras, om man uppskjuter frågan öfver nästa år. Nu har jag hört sägas, att detta skulle vara en underordnad sak, det

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

vore ju klart att med så många järnvägsbyggnader, som nu äro i gång, kunna dessa arbetare alltid få anställning där. Ja, det är ju möjligt, men i dessa tider, då det icke är så godt om arbetstillfällen, är det dock af en viss betydelse, om man gifver arbetarne ett ytterligare tillfälle att få arbete. Men det är icke hufvudsakligen ur den synpunkten, som jag har sett frågan, fast äfven denna spelar en stor roll, utan det är med hänsyn till angelägenheten för staten att få behålla denna arbetarstam och denna befälsstam just där de nu finnas och där de med fördel kunna användas, och denna omständighet, det försäkrar jag herrarne, spelar en ganska betydande roll äfven ur kostnadssynpunkt.

Jag har äfven trott, att det skulle vara önskvärdt att genast genomföra förslaget därför, att enligt min erfarenhet ligger det alltid en viss fara i att, sedan man fått ett visst förslag färdigt och fått det fram, undanskjuta detsamma. Ett sådant undanskjutande blott på ett år är ju ingen mening med. Om Riksdagen tager förslaget nästa år, kan den ur finansiell synpunkt äfven taga förslaget i år. Undanskjuter man det hela för några år, så är alldeles gifvet, att då måste den utredning, som nu föreligger, anses förlegad, och man måste då begära en ny utredning, som kanske tager lång tid. Det är därför, mina herrar, som jag vågar påstå, att om förslaget, såsom jag sagt, för öfrigt är godt och man anser, att det verkligen inom en snar framtid måste genomföras, då bör man genomföra det genast. Jag vet ju, att många, som sagdt, rygga tillbaka med hänsyn till de nu rådande konjunkturerna. Men, mina herrar, vi få väl ändå akta oss för att resonera så, som man beklagligtvis här i landet alltför ofta gör, att så snart det är goda konjunkturer, har man råd till allting, men så snart dåliga konjunkturer inträda, har man icke råd till någonting. Jag talar om staten. Erfarenheten har dock lärt oss, att hur den ekonomiska utvecklingen än går, upp och ned, hvilka sicksacklinjer den än följer, går den dock äfven i vårt land säkert och i det stora hela alltid framåt och uppåt. Det är helt naturligt, att när det är dåliga konjunkturer, så drar sig en enskild person för att ge sig in i större nybyggnadsföretag och andra dylika företag. Han förfar så, äfven om han mycket väl vet, att, därest konjunkturerna komma att stiga, det skulle vara en stor vinst och fördel för honom att under lågkonjunkturer ha vidtagit åtgärden i fråga. Han drar sig för detta, därför att han icke vet, hvad framtiden bär i sitt sköte för honom, för hans ekonomiska bärighet och särskildt för hans näring. Men så har staten ingen anledning att resonera, och staten gör, enligt min tanke, mycket oklokt, om staten, på grund af en tillfällig depression och tillfälliga öfvergående lågkonjunkturer, låter förleda sig att icke vidtaga åtgärder, som staten anser i framtiden komma att vara nödvändiga för att främja den industriella utvecklingens framåtgående.

Man har så mycket, och kanske icke med orätt, klagat öfver

Ang. anslag till ny farled mellan Väuersborg och Göteborg. (Forts.)

bristen på planmässighet i den svenska statens arbeten; man säger, att ibland rusar man i väg, och ibland anser man sig ingenting kunna göra. Ja, förkastas detta förslag, har man, enligt min tanke, gifvit ett nytt eklatant bevis på denna brist på planmässighet, ty det är dock icke utan sin stora betydelse, att staten, som kan göra det, just under sådana tider som de nu rådande planerar sådana arbeten som det nu ifrågavarande.

På grund af hvad jag nu anfört, vågar jag, herr talman, hysa den lifliga förhoppning, att, trots alla betänkligheter, denna kammare skall icke blott lika med statsutskottet erkänna, att detta är ett för landet viktigt förslag, som ovillkorligen måste genomföras i en snar framtid, utan äfven lika med mig anse, att det är för landet så viktigt, att det bör genomföras omedelbart, och att detta är den bästa och klokaste lösningen af frågan.

Herr Sjö: Herr talman, mina herrar! Här finnes nog många i denna kammare som vilja erkänna riktigheten af de skäl, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet här anförde för det föreliggande kungl. förslaget. Han har framhållit icke allenast möjliga utan äfven omöjliga skäl för detsamma, men inom utskottet har man emellertid icke kunnat vara med om de uti den kungl. propositionen anförda skälen, och jag förmodar, att man skall stå fast vid den mening, som man hade redan vid detta förslags framkomst i Riksdagen, på grund af det skick, hvari det då framlades. Herr statsrådet har berört en del af de motiv, som utskottet framhållit för afslag, och han har försökt att förringa alla dessa skäl, såvidt han kunnat, men han har ändå icke enligt mitt förmenande kunnat slå ihjäl dem, om jag så får säga. De stå fast och komma att stå fast ännu en lång tid. Om sedan kammaren eller Riksdagen vill bifalla det kungl. förslaget eller bifalla utskottets hemställan, det blir en sak, som denna kammare nu får afgöra, sedan Första Kammaren i sin mån redan behandlat frågan och godkänt det kungl. förslaget. Men jag för min del kan icke annat än på det högsta beklaga, att man därinne i medkammaren har bifallit detta förslag, ty helt säkert skall det komma att bli långt dyrare, än hvad de nu uppgjorda beräkningarna gifva vid handen, och arbetsuppgörelser under nuvarande förhållanden äro svåra att åstadkomma. Det har af sakkunniga sagts, att kanalen skulle kunna förbättras för omkring en million kronor så att den ännu i många år kunde nöjaktigt trafikeras, hvadan det synts mig som att man för närvarande borde vara nöjd om så skedde.

Jag vill därvid nämna, att det icke finnes något annat kostnadsförslag än det, som lärer uppgjorts af öfverste Hansen. Det hade väl icke varit för mycket, att detta kostnadsförslag, som är så viktigt, att det, säger jag, hade blifvit än mera granskadt af låt oss säga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och att den kunnat därefter försäkra oss om, att man kan bygga denna kanal för det belopp af 22,800,000

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

kronor, som är ifrågasatt. Man har fått sig tidningsartiklar tillsända i denna fråga, skrifvelser, förslag och dylikt, och nästan alla dessa uttalanden gå i den riktning, att det icke går att bygga kanalen för den nu beräknade summan. Man sväfvar, om jag så får säga, i det blå, om hvad som är riktigt eller icke uti denna fråga och om kostnadsförslaget skall räcka till eller icke. Om man går till utlandet, så har man sett, hurusom vid de kanalprojekt, som där förelegat, den slutliga kostnaden mer än fördubblats i flera fall. Man kan fördenskull befara, att det skall gå så äfven här, men låt vara, att förslaget är riktigt uppgjordt, så kan jag — och flera som dela denna min uppfattning — dock icke inse, att den ränteafkomst, som här skulle kunna tänkas, kan på nöjaktigt sätt motsvara den stora anläggningskostnaden. Det kan äfven ifrågasättas, om vi med den osäkerhet, som nu är rådande på arbetsmarknaden uti strejker och ledsamheter, skola besluta utföra ett så stort företag som det nu föreslagna.

Här har nu påpekats i den kungl. propositionen, att därest man skall fördjupa kanalen till 4 meter, så att 4 meters djupgående ångfartyg skulle kunna angöra Vänerns hamnar, såsom Karlstad, Kristinehamn, Åmål och Otterbäcken, skulle kostnaden därför uppgå till mellan 4- och 500,000 kronor. På samma sätt har äfven för uppmuddring i Göteborgs hamn och Göta älf ifrågasatts att lägga ned 150,000 kronor. Man har tänkt sig, att icke allenast dessa kommuner, jag nu uppräknat, utan äfven Göteborgs stad skulle bekosta dessa anläggningar. Reservanterna ha knepigt nog, kan jag säga, velat binda vid resp. kommunerna kostnaderna för uppmuddringar af hamnarna. Ja, det är ju ett sätt, som man kan tänka sig, men hur det skall gå till, vill jag lämna därhän. Jag befarar verkligen, att vi härvidlag komma till sådana resultat, som herrarne alltför väl minnas. Vi hade ett sådant fall uppe i Umeå för flere år sedan, då det var fråga om att utsträcka järnvägen från Umeå till Storsandskär, hvilket ock skedde. Då hette det, att staden var villig att på egen bekostnad uppmuddra farleden till sistnämnda ställe, och kostnaden därför beräknades till närmare en half miljon kronor, men när det sedan verkligen blef fråga om, att Umeå stad skulle underkasta sig denna utgift, så att man verkligen kunde gå fram med båtarne till Storsandskär, så ville staden icke infria sitt löfte. Riksdagen har därför häromdagen, som herrarne minnas, måst besluta att försälja en bro å denna järnvägsbit, som kostat med järnvägen närmare en half miljon kronor. Där var således en rätt stor summa bortkastad, för det ej öfverenskommelsen i förväg och innan järnvägen byggdes var uppgjord.

Jag hemställer till litet hvar af herrarne, om det icke nu vore riktigast att afslå förslaget, på det Kungl. Maj:t må bli i tillfälle att i en framtid — jag tror icke, att det är så brådtom med den här kanalen — framlägga ett förslag, gående just i den riktning,

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

att uppgörelse blir träffad med de här omnämnda kommuner, som beröra ifrågavarande hamnplatser.

Herr statsrådet har framhållit, att det var så ofantligt nödvändigt, att man redan i år fattade ett beslut i enlighet med hvad Kungl. Maj:t föreslagit. Af den kungl. propositionen framgår det emellertid, att kanalflottans ångfartygsbefälhafvaresällskap ingått till vederbörande myndigheter med begäran att icke få kanalen gräfd till 4 meter, ty för sådant fall vore svensk sjöfart för dem försvårad på kanalen och utländska ångare skulle befara den och taga förtjänsten från vårt lands rederinäring på denna kanal. Man får lof att taga hänsyn till det ena skälet såväl som till det andra och icke ensamt forcera Kungl. Maj:ts hemställan. Jag medger visst, att herr statsrådet talat så vackert, väl och talangfullt för sitt förslag, att jag icke undrar på, om han vunnit en och annan för detsamma. Men jag förmodar ändå, att det stora flertalet ledamöter i denna kammaren skola vara besinningsfulla och tänka som så, att detta förslag ändå är väl hastigt framkommet, låt vara att man arbetat på detsamma någon tid. Jag tror sålunda, att det är klokast och bäst, att förslaget faller och får ligga till sig ännu en tid.

Herr statsrådet nämnde tillika, att det skulle vara så bra att nu få detta förslag genomfördt, ty då finge man sysselsättning för 1,300 arbetare, som nu ha arbete vid Trollhätte kanal. Ja, det skälet har han själf besvarat med det, att arbetarne kunna få sysselsättning vid de järnvägsföretag, som vi i år beslutat och som väl äro de största arbeten vi på långliga tider beviljat medel till. Jag vill blott erinra om järnvägen Bastuträsk-Skellefteå, Östersund-Ströms vattudal eller den s. k. inlandsbanan, järnvägen Järna-Nyköping-Norrköping samt järnvägen Morjärv-Lappträsk, och man har anslagit icke så litet medel till dalajärnvägen Orsa-Sveg. Detta är sålunda 5 järnvägar, som man skall börja bygga eller fortsätta med arbetet på och dessutom skall man lägga dubbelspår på några ställen å landets stambanor, och allt detta går till orimligt stora belopp. Jag tror därför verkligen, att det kan vara skäl i att man tager sig en funderare på saken, innan man nu beviljar stora anslag för nya offentliga arbeten. Skulle det nu ifrågasatta företaget komma till stånd jämte alla de öfriga, då skola herrarne komma ihåg, att många arbetare dragas från jordbruket och näringarna, och det är en ganska allvarsam sak. Det är för öfrigt icke säkert, att vi kunna hålla på med så stora företag år efter år, och jag tror därför, att det är bättre, om man mera jämnt fördelar dem, än man nu synes vilja göra.

Jag ber äfven att få erinra herrarne därom, att hvad rör Trollhättefallen vi redan för kraftstationen, kanalen m. m. beviljat 34,320,000 kronor. Skulle nu därtill komma det här ifrågasatta anslaget på bortåt 23,000,000, uppgår det hela till öfver 57,000,000 kronor. Det är ju ett ganska beaktansvärdt belopp, och jag tror

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

därför, att man bör se sig för litet, innan man beviljar detsamma. Beviljas det däremot, då får man nog i år som de näst föregående två åren upptaga utländska lån såväl för detta, som flere arbetens utförande hvilka af riksdagen beslutats. De två förra lånen, som upptagits 1907—1908, hafva varit 100 millioner kr. och hvad i år behöfver upptagas blifver omkring en 40 millioner kronor.

Detta blifver nog alltför mycket! Vi ha hört inom statsutskottet, att det på Vänern finnes tvenne seglationsleder. Den ena vägen kan man obehindradt gå med 4 meters djupgående fartyg, men på den andra är det mycket öar och skär, och för den händelse denna farled skall göras farbar, och Vänern som ifrågasatts skulle regleras och detta i sammanhang härmed skall förverkligas, torde allt komma att kosta ofantliga summor, något som man också vid frågans afgörande bör taga hänsyn till.

Om nu kammaren skulle afslå detta förslag, kan det ju hända att det äfven fölle i en gemensam votering. Man finge då en betänketid för att fundera på saken, och det kunde komma fram en bättre utredning än den, som nu föreligger. Det är därför, herr talman, jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan i den tanke, att jag därmed handlar riktigast och bäst.

Herr Starbäck: Herr talman, mina herrar! Efter det anförande vi här hört från statsrådsbänken synes det mig, som om det icke för närvarande kan vara lämpligt att vidare söka bemöta hvad som i utskottets betänkande är sagdt med afseende på de verkställda trafikberäkningarna. Visserligen har den senaste talaren framhållit en del synpunkter, men, för att citera honom själf, får jag verkligen om hans anförande säga detsamma, som han sade om herr statsrådets, att hans skäl voro både möjliga och omöjliga, men jag måste tillägga att hans synas mig mest omöjliga. Det är naturligt förstås, att jag tycker det eftersom vi intaga motsatt ståndpunkt, men om jag skall söka granska de viktigaste skälen, finner jag först och främst, att herr Sjö ansåg, att de mäns erfarenhet, på hvilken det föreliggande förslaget var grundlagdt, i själfva verket skulle vara af noll och intet värde. Det storartade projekt, för hvilket här är begärdt ett anslag på 22,800,000 kronor, skulle således vara tillkommet på lösa boliner. Vi skulle icke i vårt land äga den sakkunskap eller i hvarje fall icke användt den, på hvilken man borde, det medger jag, innan man framlagt förslaget, grundat sina beräkningar. Jag vet icke, hvilka anspråk man då skall ha. Det tekniska utskott, som under ärendets förberedande behandling lämnat de uppgifter, på hvilka förslaget är grundadt, har sammansatts af chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, öfverste Wijnbladh, chefen för Trollhätte kanal- och vattenverk, öfverste Hansen, och professor Richert. Det förefaller mig verkligen, som om vi här hade en trio af verkligt sakkunnige män, och det vore väl bra olyckligt, om, när cheferna för statens viktigaste organ i

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

dessa afseenden deltagit i arbetet, det verkligen skulle vara riktigt, som herr Sjö gjorde, att underkänna deras sakkunskap. Detta hans skäl kan jag således verkligen icke finna vara riktigt. Underkänner man dessa personers sakkunskap, får man komma med bevis och icke blott påståenden.

Herr Sjö säger, att på grund af vederbörandes bristande erfarenhet det är ganska möjligt, att de verkliga kostnaderna bli högre än de beräknade. Ja, det är icke underligt, det medger jag, om Riksdagen ställer sig betänksam till de kostnadsförslag, som framläggas. Med afseende på många järnvägsanläggningar ha vi i detta fall en dyrköpt erfarenhet. Men i detta fall ber jag få påpeka, att öfverste Hansen, som här deltagit i den tekniska utredningen, också beräknat kostnaderna för den stora kraftstationsanläggningen vid Trollhättan. Enligt hans beräkningar skulle denna komma att kosta 8 $^1/_2$ millioner kronor, och, efter hvad jag alldeles nyss fått mig upplyst, komma de också att hålla streck. Det är dock ett faktum, som föreligger angående pålitligheten af denne persons sakkunskap och beräkningskonst.

Så varnade herr Sjö för att sätta tillit till de förbindelser, som understundom ingås af samhällen, som ha intresse af att staten bekostar en eller annan anläggning, och han drog då fram exempel från Umeå och bron öfver till Storsandskär. Ja, jag vet icke, hur det förhåller sig med herr Sjös uppgift i detta fall, men kanske representanten för Umeå skulle kunna upplysa härom. Efter hvad jag tror mig veta, ha aldrig Umeå stadsfullmäktige gifvit ett sådant löfte, som herr Sjö påstod. I sammanhang med detta ber jag att få komplettera det uttalande, som herr statsrådet gjorde, då han omnämnde, att i Första Kammaren under debatten i går upplästes ingångna telegram och meddelanden från representanter för de viktigaste hamnplatserna kring Vänerbäckenet. Han sade, att det saknades meddelande från Åmål. Jag har emellertid nyss fått ett telegram därifrån af följande lydelse: »Stadsfullmäktige i Åmål uttala sin lifliga tillslutning till Kungl. Maj:ts förslag rörande ny farled mellan Vänern och Västerhafvet samt tillika den förhoppning och önskan att Ni, herr riksdagsman, ville göra allt för att denna nationella angelägenhet, som därjämte är af speciellt intresse för vår stad, vid årets riksdag vinner sin lösning i enlighet med den af grefve Wachtmeister m. fl. till statsutskottets betänkande fogade reservationen. Å stadsfullmäktiges vägnar: Gustaf Ad. Peterson.» Vi ha sålunda uttalanden från de fyra viktigaste hamnarna vid Vänern, af hvilka uttalanden framgår, att vederbörande där redan gått in på de villkor, som uppställas i reservationen.

Det, som hufvudsakligen utgör utskottets motiv för afslag, är således redan i själfva verket annuleradt, bortradderadt, står icke kvar. Det återstår af utskottets motivering endast en sväfvande fruktan för, att det skulle bli så dyrt och att det skulle behöfvas nya beräkningar. Jag förstår nu verkligen icke, huru man skulle

kunna åstadkomma dessa nya beräkningar. Enligt hitintills allldeles oemotsagda påståenden skulle kanalens trafikförmåga nästan vara öfverskriden; det går icke att sätta in flera fartyg på kanalen. Hvarifrån skall man få den statistik, som fordras för att göra upp nya utredningar, då kanalkommissionen icke kan lämna någon annan statistik än den, som visar, att trafikgränsen är uppnådd? För öfrigt visa dessa siffror på en fördubbling af trafiken hvart tjugonde år, och som herr statsrådet framhöll äro beräkningarna ingalunda allt för sangviniskt uppgjorda. Jag tror sålunda, att på de skäl, som här af utskottet framförts, Riksdagen knappast kan taga på sig ansvaret af att afslå Kungl. Maj:ts förslag i den form, som reservationen vill gifva det.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Man har också kommit med ett annat skäl, som förefaller mig ganska märkligt. Man har resonerat på det sättet, att dessa stora summor borde hällre användas för att med kommunikationer tillgodose de trakter, som äro vanlottade på sådana. Jag kan tänka mig, att denna argumentation är utsläppt liksom ett lockbete för representanter för de landsändar, som sakna eller äro vanlottade på kommunikationer. Men jag hemställer, om det kan vara en riktig politik att först nedlägga stora summor på kommunikationer genom sådana trakter, där man måste säga sig, att dessa kommunikationer blifva mer eller mindre inproduktiva. Vårt land är ju genom sin utsträckning och sin till följd af denna utsträckning i norr och söder olika klimatiska beskaffenhet så lottadt, att genom många trakter måste man med största betänksamhet draga nya kommunikationsleder endast i den förhoppningen, att de skola bli häfstänger för en framtida utveckling. Men om vi icke hade andra, rikare trakter, där kommunikationsanläggningarna blefve produktiva och kunde genom sitt öfverskott balansera den rena förlusten på andra kommunikationsleder, då skulle det enligt min uppfattning vara mycket illa ställdt. Det synes mig sålunda vara en riktig politik, när det gäller så stora företag som detta, att först tänka: kunna vi nu bära en sådan utgift för detta företag genom Sveriges rikaste trakter för att sedan kunna beräkna, att, när företaget hunnit bli fruktbringande, såväl den direkta vinsten, som uppkommer genom nettoafkastningen som också den indirekta vinsten, som genom de ökade skatteobjekt, som en sådan farled måste skapa, skola kunna användas för våra fattigare, sämre lottade landsdelar? Detta är väl i alla fall det riktiga resonemanget och ingalunda ett resonemang i motsatt riktning.

Det synes mig sålunda, som om frågans läge vore detta: alla äro ense om, att detta stora företag en gång bör sättas i verket såsom välsignelsebringande för ofantliga trakter af vårt land; frågan gäller endast, huru denna förändring af farleden skall ske och när skall den ske. Jag för min del tror nu, att vi icke skola vara rädda för att se långt fram i tiden och att vi därför böra göra kanalen så

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

djup, som den här är föreslagen, och jag tror vidare, att det är lämpligt att anlägga den redan nu.

Det har redan talats mycket om denna sak, och jag skall icke trötta kammaren med mina synpunkter, ty detta blefve att upprepa mycket af hvad som förut yttrats från statsrådsbänken. Men när herr Sjö säger, att det icke spelar någon roll, att det finnes en arbetarestock på platsen, som just är öfvad för det slags arbete, som det här gäller, så förstår jag honom icke riktigt. Ty det kan väl ändå icke vara annat än godt för företaget, att man har till sitt förfogande en sådan arbetarestam, som öfvats och fått sin skicklighet uppdrifven just i liknande arbete. Och när herr Sjö talar om, att vi skola akta oss för att bygga en sådan farled, därför att vi därigenom taga arbetare från jordbruket, då kan jag icke, med herr Sjös benägna ursäkt, annat än erinra om den jämmer och veklagan, som hörts öfver, att det icke finnes några arbetare för jordbruket. Hur skall man kunna taga, då det icke finnes något att taga? Det är en gåta, som jag förmodar. att min ärade vän från statsutskottet vid ett senare tillfälle kommer att gifva mig upplysning om. Och slutligen vill jag säga: huru ofta händer det icke, då Riksdagen har någon affärsangelägenhet att ombestyra, såsom exempelvis inköp af telefonnätet här i Stockholm, inlösen af malmfält o. s. v., att man får höra en hviskning: här står ett jobbareintresse, här stå stora affärsmän bakom, som skola få vinsten, det törs vi icke, kanhända staten skulle göra en god affär, men dessa personer komma samtidigt att göra en god affär. Men hur vill man väl göra nu? Jo, nu vill man uppskjuta frågan sedan man erkänt, att den är af sådan beskaffenhet, att den måste fram. Men i och med detsamma, som Riksdagen erkänt, att denna fråga måste tränga sig fram, är det säkert, att med den expropriationslagstiftning, som vi ha, jobbare skola vara framme och åstadkomma på områdena utmed den blifvande kanalen från Vänersborg till Västerhafvet en jordvärdestegring af sådan beskaffenhet, att vi i så fall nog många gånger i framtiden skulle önska, att vi gått till beslut nu och icke uppskjutit frågan.

På grund af hvad jag anfört ber jag, herr talman, att få yrka bifall till den vid betänkandet fogade reservationen.

I detta anförande instämde herrar *Ahlstrand, Bogren, Thavenius, Röing, Ström* i Transtrand, *Camitz, Svensson* i Skyllberg, *Hagström, Hellgren, Berglund, Wallentin, Åkerman* och *Thylander.*

Herr Ekman i Mo gård: Herr talman, mina herrar! Det är ju ganska naturligt, att det icke kan vara med någon synnerlig glädje, som man går att yttra sig emot ett förslag, som af många anses innebära utsikten till en storartad framgång för vårt lands trafikväsen, för dess handel och industri, och ett företag, om hvilket man dessutom säger, att det skulle bereda en stor del af våra

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

arbetare sysselsättning. Om man detta oaktadt anser sig böra tala emot ett sådant förslag, så torde det väl vara gifvet, att man anser verkligen vägande skäl finnas mot detsamma. Då jag nu intager den ståndpunkten, att jag icke har kunnat följa reservanterna utan har anslutit mig till den uppfattning, som statsutskottet här gjort gällande, så skall jag be att få framhålla skälen för denna ståndpunkt. Men för att kunna göra detta måste jag först tillåta mig att här ånyo erinra om de hufvudsakliga skäl, som framlagts för bifall till Kungl. Maj:ts proposition i ärendet.

Dessa skäl ha hufvudsakligen, om jag läst propositionen rätt, varit tre. Det första, att den nuvarande kanalens trafikförmåga är så godt som till fullo uppnådd och att kanalen icke kan medge någon ökning af denna trafik. Det andra skälet att det vore önskvärdt, att genom denna nya kanalled sjögående fartyg af större dräktighet än de, som nu kunna uppgå till Vänern, skulle dit uppgå, dit frakta och därifrån utfrakta gods, utan att detta gods behöfde undergå omlastning i Göteborg. Det tredje och för mig viktigaste skälet är att genom att nu bifalla Kungl. Maj:ts proposition skulle man bereda den arbetarestyrka af cirka 1,300 man, som under nästkommande år blefve ledig från arbetet på kraftkanalen och andra arbeten vid Trollhättan, arbetstillfälle, liksom man kunde begagna sig af de fackmän för dessa arbetares ledning, som nu finnas där. Jag skall tillåta mig att ingå på en pröfning, i hvad mån dessa skäl enligt min uppfattning kunna tillmätas afgörande betydelse i en fråga, som rör så stora belopp, stora för hvarje land och särskildt stora för ett fattigt land som vårt.

Jag skall då till en början bedja att få beröra det första skälet, nämligen om den nuvarande kanalens trafikförmåga. Jag ber redan här att få påpeka, att det förslag, som vi nu gå att behandla är, om man granskar det noga i sömmarna, egentligen byggdt på en enda auktoritets uttalande. Jag tillmäter den kommission, som under något mer än en månad detta år haft förslagets slutliga pröfning om hand, allt möjligt erkännande för det, trots den tidsbegränsning, som varit kommittén förelagd, dock stora och goda arbete, som kommittén utfört. Men jag tror icke att kommitténs medlemmar varit i tillfälle att i alla detaljer granska förslaget och att de därför måst i flera sådana detaljer stödja sig på den auktoritet, som här under hela den tid denna fråga förelegat framhållits, nämligen öfverste Hansen. Ty det är hans namn och utredningar, som gå igen äfven vid tidigare behandling af detta förslag. Nu må det vara långt ifrån mig att icke erkänna hans auktoritet, men jag vill dock säga, att det synes mig vara bra mycket begärdt, att man skulle gifva sitt bifall till en så stor fråga som denna på en enda persons auktoritet, äfven om den som hastigast stödts af åtskilliga andra.

I den kungl. propositionen har uppgifvits, att den nuvarande kanalens trafikförmåga är beräknad för 80 fartyg per dag. Redan

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

då ärendet behandlades på afdelningen inom statsutskottet, fingo vi af öfverste Hansen den upplysningen, att detta, såsom orden föllo, var en teoretisk siffra, ty praktiskt taget är kanalens förmåga större, och redan nu uppgår trafiken till omkring 100 fartyg. Oaktadt emellertid trafiken sålunda uppgår till 100 fartyg, har man icke funnit anledning att officiellt framlägga någon annan siffra än 80. Detta blir så mycket mera vilseledande, som det också upplystes af öfverste Hansen, att icke i något fall förekommit, att något enda fartyg, som velat passera kanalen, icke fått göra det. Redan på 1860-talet ansågs den nuvarande kanalen otillräcklig, och redan då kräfde man, att åtminstone slussarna skulle fördubblas, men, som herrarne känna, har dock kanalen kunnat funktionera rätt så tillfredsställande under tiden ända till den dag, som i dag är, och först nu föreligger en proposition afsedd att öka trafikförmågan.

Nu skall jag tillåta mig att peka på, huru olika herr Hansens uppgifter föreligga, då man tar i betraktande det resultat, hvartill han kom, då han 1903 pröfvade ett förslag om kanalens utvidgning, och det resultat, hvartill han 1909 kommit. På uppdrag af direktionen för Trollhätte kanal afgaf dåvarande kapten Hansen år 1903 utlåtande angående de åtgärder, som borde vidtagas med afseende å kanalen, och han säger i detta utlåtande, bland annat, att: »den betydande tillväxt, som ägt rum under förra århundradets senaste decennier, fortsätter ej nu, utan har — i sammanhang med de tryckta konjukturerna — en depression inträdt». Kunde man säga detta 1903, och var det då beroende på de tryckta konjunkturerna, så lära vi väl allt få tillmäta nutida konjunkturer en lika kraftig depression i detta fall. Herr Hansen framhöll då, att en af de viktigaste orsakerna till stockningarna i trafiken vore fartygsbefälhafvarnes benägenhet att koncentrera sin genomfart till söndagarna, hvarigenom i synnerhet de dagarna trängsel uppstode i slussarna. Till afhjälpande af detta fel samt åtskilliga andra olägenheter framlade herr Hansen åtskilliga förslag, som, såvidt jag vet, sedermera blifvit i hufvudsak genomförda, och slutligen anförde herr Hansen då, »att den nuvarande kanalen med antydda åtgärder och förbättringar skulle kunna motse en trafik åtskilligt större än den hittills framförda». Det vill då synas mig, som om det vore antingen då eller nu, som denna auktoritet misstagit sig, och jag har icke kunnat underlåta att här framhålla detta just därför, att enligt mitt förmenande så oerhördt stor vikt lägges på en enda persons uttalande i denna fråga.

Hvad beträffar godsmängden, som har framgått på denna kanal, så må jag säga, att jag ej riktigt känner igen de siffror, som af herr civilministern här angåfvos. Det är möjligt, att de siffrorna äro riktiga, och de siffror, som jag fått, oriktiga, men jag har ej haft någon anledning att tvifla på de siffror, jag här har; och jag undrar, om icke skillnaden kan ligga däri, att i de siffror,

som herr civilministern anförde, medtogs äfven den trafik, som tillfördes kanalen från Göta kanal, en trafik, som naturligtvis blir så godt som oberoende af de förändringar, som vidtagas med Trollhätte kanal. Om de siffror, som jag har tillgång till, äro riktiga, har under 40-årsperioden 1865—1905 godsmängden på Trollhätte kanal ej fullt fördubblats, och det vill då synas mig, som om det vore väl så djärft att beräkna, att med en kanalled 4 meter djup i stället för den nuvarande med 2,7 meters djup man skulle kunna under den närmaste 40-årsperioden, beräkna en så oerhörd ökning i godsmängden, som förutsättes, för att inkomsterna skola kunna uppgå till ett sådant belopp, att det kunde räcka till att både amortera och förränta de stora belopp, som då äro nedlagda i kanalen.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Af hvad jag beträffande kanalens trafikförmåga här framhållit, torde det alltså framgå, att jag har den uppfattningen, att det för närvarande icke finnes något tillräckligt kraftigt, på erfarenheten byggdt stöd för, att de kalkyler, som äro framlagda angående kanalens räntabilitet äro riktiga, lika litet som det på något som helst sätt ådagalagts, att icke åtminstone ett eller annat år trafiken skulle kunna uppehållas med den nuvarande kanalen. Att, då man har den uppfattningen, man icke kan vara med om att i Riksdagens elfte timme slunga ut ett så kolossalt belopp, som här är fråga om, är ju gifvet.

Jag kommer nu till det andra skälet, som anförts till förmån för kanalen, nämligen önskvärdheten af, att sjögående båtar kunna gå upp till Väner-hamnarna och därifrån, utan omlastning i Göteborg. Till en början ber jag att få fästa kammarens uppmärksamhet på, att det, såvidt jag förstår, icke trots alla möjliga telegram finnes någon garanti för, att stadsfullmäktige i dessa städer slutligen skola ordna det så, att trafiken verkligen skulle kunna beröra deras hamnar. Såvidt jag känner, är det endast ett af dessa telegram, som är officiellt; de andra äro mera utgångna från enskilda sammanträden, och i hvilket fall som helst lära de nog ej vara tillräckligt bindande. Det förefinnes sålunda enligt mitt förmenande icke garanti för, att dessa städer skola ordna sig för, att trafik på dem kan genomföras, och skulle detta svika, är hela ändamålet med den nu föreslagna utvidgningen förfeladt.

Jag blef ytterst öfverraskad af det meddelande, som från statsrådsbänken lämnades, angående ett uttalande, som skulle ha fällts i går i Första Kammaren af stadsfullmäktiges i Göteborg ordförande, nämligen att han för sin del ville biträda det villkor, som reservanterna uppställt beträffande Göteborg, angående upprensning af Göta älf nedanför Bohusbanans bro. Såvidt jag kunde förstå honom rätt i statsutskottet, och jag tror, att jag ej står ensam om den uppfattningen, så var den enda orsaken till, att han ej ansåg sig kunna biträda de öfriga reservanternas förslag, utan såg sig nödsakad att afge egen reservation, den, att han icke ville binda detta villkor vid Göteborg. Han uttalade visserligen sin tro på, att

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Göteborgs stad skulle finna sig i detta åtagande, men motsatte sig alldeles bestämdt, att det skulle uppställas som något som helst villkor. Låtom oss emellertid bortse äfven från frågan, huruvida dessa hamnar vid Vänern skola komma att ordna sig för att mottaga denna ökade trafik eller ej. Jag vill då tillåta mig att framställa detta spörsmålet: då det genom uppgift från kanalflottans ångfartygsbefälhafvaresällskap har ådagalagts, att de nuvarande kanalbåtarna ofta ej kunna få tillräckliga frakter från Vänerhamnarna, tro herrarne då verkligen, att, om man ökar storleken af de fartyg, som skola kunna gå upp till dessa hamnar, från omkring 300 till 1,300 ton, det skulle finnas större utsikt till, att fartygen skulle kunna få fullständig last från utlandet till en Vänerhamn och från en Vänerhamn till en utländsk hamn? Jag föreställer mig, att det är minst sagdt tvifvelaktigt, huruvida dessa stora fartyg skola vara villiga att göra rundturer i Vänern för att samla upp gods därifrån eller för att på det sättet aflasta gods dit. Det är ju möjligt, att de komma att underkasta sig detta, men helst skulle de naturligtvis taga gods till och från endast en hamn. Men om detta är ganska tvifvelaktigt, så är det dock visst, att de icke gärna kunna taga in gods till Vänern endast från en utländsk hamn, exempelvis en medelhafs- eller annan hamn, som här talats om, utan där får man väl taga direkt last till någon större svensk hamn. Under sådana omständigheter kvarstår, såvidt jag ser, och det är nog flera som dela denna uppfattning, tvånget af omlastning i Göteborg. Sålunda har man enligt mitt förmenande ej lyckats undvika denna omlastning med det nu föreliggande förslaget.

I detta sammanhang, och då jag något rörde vid fartygens storlek, ber jag att få lämna ett meddelande, som jag fick i går, nämligen att de pråmar — man har ju talat så mycket om sjögående pråmar — som trafikera Kaiser-Wilhelms-kanalen, som är en vida mera betydande led än denna, 1906—1907 i genomsnitt hade en dräktighet af endast 213 ton. Under den omständigheten, att man där kunnat nöja sig med pråmar af icke större dräktighet, frågar jag: är det rimligt att här tala om att komma upp till pråmar om 1300 tons genomsnittsdräktighet? I sammanhang härmed ber jag att få påpeka, att äfven kanalkommissionen erkänner, att främmande fartyg nog icke utan rätt stor risk kunna komma att gå upp i kanalen.

Det tredje och för mig tyngande skälet är, att man skulle skaffa arbete åt den arbetarestam, som nu finnes sysselsatt vid Trollhättan. Jag förmodar, att de, som särskildt kraftigt hålla på detta skäl, själfva äro öfvertygade om, att de nu pågående arbetena vid Trollhättan verkligen skola bli afslutade inom den i propositionen angifna tiden. Jag är naturligtvis icke i tillfälle att yttra mig om detta, men vill ej förneka, att äfven i det fallet tvifvelsmål blifvit uttalade, och det är ju icke alltför ovanligt, att statens arbeten bli försenade utöfver den tid, som är beräknad för dem. Må nu här-

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

med vara hur som helst, jag erkänner att detta är ett kraftigt skäl och om jag trots detta måste vidhålla den ståndpunkt, jag förut intagit, är det därför, att jag anser, att detta skäl icke är *nog* kraftigt, för att man uteslutande af den anledningen skall ge sig in på ett sådant stort äfventyr, som jag anser det nu föreliggande förslaget vara, ett äfventyr, som kostar ett så betydligt belopp.

Jag har nu försökt att i min mån pröfva de skäl, som från motsidan anförts *för* kanalens utvidgning, men jag nödgas upptaga kammarens tid ytterligare med några skäl, som jag anser tala *mot* förslaget. Jag har redan vidrört, att jag anser, att den kommitté, som haft förslagets slutliga pröfning om hand, har haft nog så kort tid till sin disposition, och redan ur den synpunkten tror jag det vara önskvärdt, om man kunde få en ytterligare pröfning af förslaget.

Hvad som är ägnadt att i ytterligare grad göra mig tveksam är, att de sakkunnige på detta område sannerligen icke varit eniga. Det förslag, som af Kungl. Maj:t nu har framlagts och som bland annat ej blifvit pröfvadt af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, slutar, som herrarne se, på ett belopp af 22,800,000 kronor. En af Göteborgs mera inflytelserika, mest framstående affärsmän, som också är järnvägsfullmäktig, herr Waller, har framkommit med ett förslag, som slutar på 16,500,000 kronor och som afser en moderniserad tremeters led, dubbelspårig. Och slutligen har kanalflottans ångfartygsbefälhafvaresällskap förklarat sig anse, att man ej ens behöfver gå så långt, utan att det är tillräckligt att bibehålla det nuvarande djupet, om man gör alla slussarna utom en dubbla, och då vore man nere vid en kostnad af cirka 6,000,000 kronor.

Det är ju dock ganska olika uttalanden, som här från verkligt sakkunnigt och verkligt intresseradt håll framkommit; och siffrorna äro ju också ganska olika.

Jag ber emellertid att för kammaren få framhålla, att skillnaden mellan siffrorna nog är ändå större, än hvad här af mig från början antydts. Det är ju gifvet, att skall man förränta det kapital, som nu är afsedt att nedläggas i den föreslagna kanalen, eller 22,800,000 kronor, så bör man också förränta det i den nuvarande kanalen nedlagda kapitalet 5,800,000 kronor, eller tillsammans, 28,600,000 kronor, alltså en vida högre siffra än den först anförda. Men icke ens med detta betydande belopp hafva vi någon som hälst säkerhet för att för någon afsevärd framtid kunna lösa denna fråga; och jag ber att få fästa kammarens uppmärksamhet på, att här är den af mig åberopade auktoriteten med i den kommission, som yttrar sig på följande sätt (sid. 24 i den kungl. propositionen): »Kommissionen vill icke förneka, att i en framtid fråga kan uppstå att sammanbinda Vänern och Kattegatt medelst en kanal för stora hafsgående fartyg. Den alltjämt pågående ökningen i fartygens storlek, ändrade förhållanden inom Vänerns uppland och den därvarande industrien kunna möjligen betinga en dylik an-

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

läggning snarare än man nu synes berättigad att tro.» Således, kommissionen själf har, såvidt jag förstår, härigenom velat ge uttryck åt ett tvifvel på att det nu föreliggande förslaget i alla fall skulle hafva någon bärkraft för en längre tid framåt. Om nu till den af mig nyss anförda kostnaden äfven af en eller annan anledning skulle behöfva läggas kostnaderna för en omläggning af farleden genom Vänern och därmed följande uppmuddring samt för utförande af de öfriga villkor, som här blifvit uppställda af reservanterna, men som måhända ändå till slut komma att få betalas af staten, så skulle hela kostnaden kunna uppgå till åtminstone omkring 29,000,000 kronor. Det är alltså ett högst betydligt belopp, vida större än det som vid första påseende framgår af propositionen, som vi här hafva att räkna med.

Den nuvarande kanalen kostade 5,800,000 kronor; den har amorterats med 3,6 % och har gifvit en vinst af i genomsnitt 143,000 kronor om året. Jag ber att få fråga kammaren, om kammaren verkligen tror att, om det i kanalen redan nedlagda kapitalet 5,800,000 kronor ökas till 28- à 29,000,000 kronor, och om den enda fördel, som härmed vinnes, blir att, i stället för att vi nu hafva en 2,7 meter djup led, vi få en 4 meter djup led, det finnes någon rimlig utsikt till att inom en öfverskådlig framtid kunna genom vinst å företaget amortera och förränta detta betydande belopp. Jag måste säga, att jag för min del icke kan tro härpå och jag beklagar, om kammarens beslut skulle gå i den riktningen, ett erfarenheten sedermermera en gång skulle ge mig rätt.

Det yttrades nyss från statsrådsbänken, att det spelar en ganska liten rol detta; vi kunna ju öka amorteringstiden. I stället för att amortera på 40 à 50 år, kunna vi då förmodligen få utsträcka oss till kanske 80 à 100 år. Häremot ber jag att få säga, att först och främst är jag icke öfvertygad om, att vi ens under alla omständigheter kunna vara förvissade om att detta företag kommer att gå med vinst, kommer att kunna bära ett så stort belopp som det här ifrågasatta. Men dessutom ber jag att få fästa kammarens uppmärksamhet på, att hittills hafva ungefär 62 miljoner kronor på detta sätt utlämnats såsom lån till produktiva företag, utan att, såvidt jag nu erinrar mig, ännu något enda af dem lämnat någon vinst. Nu skulle denna summa ökas med ett belopp, som jag icke tror vara för högt tilltaget, om det beräknas till 29 miljoner kronor. Således blefve det icke långt ifrån 100 miljoner kronor, som på den vägen utlämnats. Jag undrar, om icke, så gärna jag än ser utvecklingen af våra trafikförhållanden, handel och industri, detta ändock under sådana penningförhållanden som de nuvarande är att gå väl fort fram.

Jag har nu sökt att för kammaren framhålla såväl de skäl, som för mig talat *mot* den kungl. propositionen, som de skäl som för mig talat *för* anslutning till utskottets förslag. Jag ber endast att få tillägga, att om jag skulle ställas i valet mellan Kungl. Maj:ts

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

proposition och det af reservanterna framställda förslaget, jag utan den minsta tvekan skulle ansluta mig till den kungl. propositionen. Ty det förefaller mig ändå vara högst egendomligt, om man i en fråga, som gäller så kolossalt stora belopp, som de man här ifrågasatt, skulle gå till väga på det sättet, att man sade: »Men vi göra till villkor, för att detta skall kunna genomföras, att Otterbäcken eller någon annan liten plats verkligen å sin sida anslår medel till kostnaderna för uppmuddring m. m.; vill icke denna enda plats göra detta, så måste hela förslaget falla»? Är det, mina herrar, verkligen meningen att antaga förslaget, då böra väl herrarna göra det på ett sådant sätt, att icke hvilket litet samhälle som hälst kan hindra det.

Jag vågar emellertid hoppas, att icke alla i denna kammare äro beredda att taga detta förslag; och kanske finnes det äfven några som ännu ej beslutat sig utan som ställa sig tveksamma. Till dem skall jag be att få göra den erinringen: Är det, om man står tveksam, icke klokare att denna gång afslå förslaget, äfven af den anledningen att vid underhandling med Göteborgs stad och med Vänerhamnarna regeringen intager en väsentligt starkare ställning, om regeringen kan säga: »Nu är det nödvändigt, mina herrar, att ni gå med på detta förslag, om det skall vara möjligt att framlägga ett för Riksdagen acceptabelt förslag», än om regeringen skulle gå till dessa underhandlingar med ett af Riksdagen redan bifallet förslag?

Slutligen ännu ett ord till de tveksamme: detta förslag är byggdt på beräkning öfver strömhastigheten i kanalen, verkställda i enlighet med det program för Vänerns reglering, som för närvarande föreligger. Enligt hvad jag inhämtat, är detta program ännu icke fastställdt; och då herrarna alla känna, hvilken utomordentligt stor betydelse som bör tillmätas frågan om strömhastigheten i en trafikkanal, synes det mig vara skäl att äfven något se sig för, huru Vänerns reglering kommer att utföras, innan man fattar beslut i frågan.

Jag anhåller, herr talman, att på grund af de skäl, som jag anfört, få yrka bifall till statsutskottets förslag.

Häruti instämde herrar *Jeansson* i Kalmar, *Jesperson*, *Nilsson* i Skärhus, *Sjöberg* och *Neiglick*.

Herr Schotte: Herr talman, mina herrar! Betydelsen af den trafikled, hvarom här är fråga, har redan förut i dag kraftigt framhållits. Men jag tror, att det ändå kan vara lämpligt att i kammarens minne återkalla några förhållanden, som föreligga med afseende å denna kanal.

När vi gå till det stora innanhaf, som Vänern utgör, finna vi ju, att i detta innanhaf utmynnar ett stort antal af våra viktigaste floder och trafikleder. Dit komma Klarälfven, Glafsfjorden, Norr-

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

älfven, Letälfven med flera. Alla dessa hafva sin upprinnelse långt uppe i landet. Det är således redan nu stora mängder af gods af olika slag, som på olika trafikleder måste söka sig ned till Vänern och därifrån vidare ut i marknaden. Det är då också uppenbart, af hvilken stor betydelse det skulle vara, om genom ifrågavarande kanals tillkomst detta innanhaf verkligen blefve ett ytterhaf, om Västerhafvet så att säga flyttades in i Vänern och Vänerns hamnar således i själfva verket blefve hamnar vid Nordsjön.

Det är alldeles tydligt, att detta förhållande för industrien i dessa trakter skulle vara af den största betydelse; och denna betydelse kommer att blifva så mycket större just genom den koncentrering af industrien, som äger rum i och med färdigbyggandet af de redan pågående storartade kraftstationsanläggningarna vid Trollhättan och deras, som vi antaga, ytterligare utvidgning. Det är därmed klart, att betydelsen af denna trafikkanal växt ganska ansenligt; jag tror därför, att man också bör se den såsom ett led i sträfvandena att tillgodogöra sig anläggningarna vid Trollhättan och de stora vattenkrafter, som där uttagas, ej minst till gagn för industrien i Vänerns vidsträckta uppland.

Det torde vara bekant för åtskilliga af kammarens ledamöter, att redan nu åtskillig norrbottensmalm föres direkt ifrån Narvik till Värmländska hamnar och vidare per järnväg till bruk i bergslagen. Men det är ju tydligt, att, sådana som förhållandena nu äro, denna transport icke kan försiggå utan omlastning. Malmen måste omlastas såväl i Göteborg som sedermera i hamnar vid Vänern, hufvudsakligen Kristinehamn eller Otterbäcken, innan den med järnväg föres upp till bruken. Det blir således tvenne omlastningar; och ändå har denna transport kunnat utveckla sig ganska kraftigt. Af hvilken betydelse det då skulle vara för norrbottensmalmens tillgodogörande för inhemsk förädling — en sak, för hvilken alltid stora sympatier funnits här i Riksdagen — om dessa malmer, utan annan omlastning än som erfordras för deras transport per järnväg från någon Vänerhamn till bruken, skulle kunna tillhandahållas de mellansvenska järnbruken, torde alltså vara alldeles uppenbart.

Det är också tydligt, att med en förbättrad vattenväg från Vänern till Västerhafvet en mängd gods, som nu per järnväg söker sig ut till olika hamnplatser vid hafvet, skulle begagna kanalen. Det är kändt, att man redan nu söker att föra trä och järn direkt till utlandet från förädlingsplatserna i Värmland och bergslagen; men detta är för närvarande förenadt med stora svårigheter och dryga kostnader. Ett af Värmlands förnämsta järnproducerande verk, Uddeholms bolag, har till exempel regelbunden trafik mellan Vänerhamn och Ryssland (S:t Petersburg); men denna försiggår med små båtar och ganska stora besvärligheter och är för öfrigt inskränkt till den för sjöfarten allra gynnsammaste delen af året.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

På samma sätt är det med den trafik hufvudsakligen afseende trämassa, som nu från fliken af Värmland söker sig ut till England, och äfven till Holland och Belgien, den senare äfven afseende trävaror. Med de små båtar, som för kanalens skull måste användas till denna trafik, kan emellertid trafiken blott ske under högsommaren och i hvarje fall med afsevärd risk. I och för sig blir det också mindre ekonomiskt att lasta så små fartyg för en så lång väg. Det är alltså tydligt, att det föreligger ett behof af att föra dessa trakters produkter direkt ut på världsmarknaden, och att detta behof lämpligt tillgodoses genom en utvidgad Trollhättekanal.

Allt detta tyder på — och de siffror, som här meddelats af herr civilministern, bestyrka det också — att industrien i Vänerns uppland befinner sig i ett stort uppsving, och att man därutinnan har att vänta sig ganska stora resultat för framtiden, blott förhållandena med afseende å direkta transportmöjligheter bli bättre. Det torde därför af allt, som förekommit i detta ärende, alldeles otvifvelaktigt framgå, att en utvidgning af Trollhätte kanal är af stor betydelse och af stort intresse för vidsträckta trakter af landet med stora utvecklingsmöjligheter och att den kommer att bli den svenska exporthandeln till synnerligen stort gagn.

Har man således klart för sig att det föreligger ett verkligt behof af en utvidgad Trollhätte kanal och en kanal af helt andra dimensioner än den nuvarande, så uppstår närmast den frågan, huruvida de tekniska anordningarna med afseende å kanalen, sådana de äro angifna i den kungliga propositionen, äro tillfredsställande. I det fallet har naturligtvis en lekman svårt att döma, men man kommer i alla fall till den uppfattningen, att förslaget är det i tekniskt afseende bästa möjliga, då man granskar alla de föregående utredningar, som skett, allt ifrån det öfverstlöjtnant Laurell kom med sitt första förslag och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjorde sitt, till dess styrelsen för Trollhätte kanal- och vattenverk nu tillgodogjort sig alla de föregående utredningarna. Detta bestyrkes vidare så väl af kommissionens utlåtande som därigenom, att industriidkare och teknici i dessa trakter med stor enighet funnit det nu föreliggande förslaget erbjuda de bästa möjligheter med afseende å denna trafikled, som för närvarande kunna ifrågakomma. Jag tror därför, att man kan anse, att kanalen förträffligt fyller tekniska fordringar, och att en kanal med mindre djup och mindre slussar, en kanal hufvudsakligen baserad på pråmtrafik, icke kan tillgodose alla de ändamål, som böra fyllas af en Trollhätte kanal såsom utfartsväg för ett stort uppland med betydande exportindustri.

Af den föregående ärade talaren har åberopats ett yttrande af kommissionen, hvaraf skulle framgå att behof i framtiden kunde förefinnas af en ändå större farled, trafikabel med stora, hafsgående fartyg, och han har därför ansett, om jag fattade honom rätt, att man borde afvakta ett sådant förslag, åtminstone till påseende,

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

innan man nu bunde sig vid Kungl. Maj:ts förslag. Jag tror, att detta yttrande af kanalkommissionen närmast tar sikte på en del önskemål, som från militärt håll blifvit uppställda om en kanal af sådant djup och sådana dimensioner, att våra krigsfartyg kunde genom densamma gå upp i Vänern. Men ett sådant företag är så ofantligt dyrbart och hänförligt till en så aflägsen framtid, att vi för närvarande icke böra fästa något afseende vid dylika uttalanden. Det är lämpligt, att hvarje generation härvidlag får bära sin egen tunga.

Går man sedan till den ekonomiska sidan af saken, så är det ju gifvit, att här ligger frågans tyngdpunkt. Det är helt naturligt, att man ställer sig mycket betänksam mot en dylik ofantlig utgift, icke minst under nuvarande tryckta konjunkturer, då det möter svårigheter för staten att amortera statsskulden med de inkomster, med hvilka den hittills vanligen har amorterats. Jag förstår också mycket väl, att man härutinnan kan hysa ganska stora betänkligheter, och jag kan icke neka till, att äfven jag i början under nuvarande förhållanden ryggade tillbaka för den betydande utgift, hvarom här är fråga. Men den betänksamheten flydde snart vid beaktande att här är fråga om ett produktivt företag, som inom en icke alltför aflägsen framtid skall verka som en kraftig häfstång för industriens och exporthandelns utveckling i vidsträckta delar af vårt land. Jag tror därför, att man har all anledning att vara vida mindre betänksam mot nu ifrågasatta företag, än mot de stora anslag till rent improdukiva ändamål, som här voterats under sista tiden.

Nu tror jag visserligen för min del, att den af Kungl. Maj:t i utsikt ställda amorteringstiden för ifrågavarande anläggning af 40 år skall visa sig otillräcklig. Det har också af herr statsrådet och chefen för civildepartementet framhållits, att det är möjligt, att man får räkna med en längre amorteringstid. Jag delar emellertid hans åsikt äfven därom, att denna amorteringstids längd i själfva verket spelar en relativt liten roll. När man gör en dylik anläggning, hvilken icke såsom ett vanligt affärsföretag är baserad på att genast utnyttjas i full utsträckning, ett företag, som icke utföres allenast för att dess nuvarande innehafvare eller dess nuvarande förvaltare skall i tillräckligt rikt mått njuta inkomsterna af sitt därå nedlagda kapital, utan som väsentligen är afsedd att gagna framtiden och hvars trafikmöjligheter icke kunna fullt utnyttjas förrän om åtskilliga tiotal år, så är det också uppenbart, att man både kan och bör räkna med en vida längre amorteringstid, än då det är fråga om ett affärsföretag, som från början kan i sin helhet utnyttjas. Då man dessutom tänker på de stora fördelar för landets handel och industri, som äro förknippade med en dylik anläggning, måste det från statens sida vara skäligen likgiltigt, om den amorteras på 40, 60, 80 eller kanske ytterligare något tiotal år. Det är i hvarje fall lättare för framtiden att amortera dessa kostnader, än hvad det kan vara för oss; det uppsving af rörelsen i

hela landet och särskildt i förevarande trakter, som man genom kanalens tillkomst kan räkna på, kommer ju först så småningom att göra sig gällande.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

I Kungl. Maj:ts förslag förekommer det uttalandet, att Kungl. Maj:t beräknat att hålla trafiktaxorna i den nya kanalen vid ungefär samma belopp som nu i den gamla och att det framför allt icke afses att höja dem. Jag tror, att man får för vissa kategorier af gods, närmast styckegods, tänka sig en nedsättning af nuvarande kanalumgälderna. Det har visat sig, att dessa nu äro alltför betungande för styckegodstrafiken och att en nedsättning i desamma skulle väsentligen öka trafiken på kanalen, som nu har att uthärda en hård konkurrens med järnvägarna, hvilka sommartiden ganska afsevärdt sätta ned sina taxor. Jag tror ej heller, att en dylik nedsättning af styckegodstariffen i någon afsevärd mån kan menligt inverka på kanalens rentabilitet i dess helhet. En sådan nedsättning kan uppvägas af möjligheten att på en eller annan punkt höja afgifterna. Med det större tonnagets användande och med däraf följande lägre frakter torde nog sådant i undantagsfall kunna ske, och dessutom torde frakterna i allmänhet ställa sig lägre genom det större tonnagets användande och således kanalafgifterna spela mindre roll än nu. Härigenom skulle således den missproportion mellan frakt och kanalumgälder, öfver hvilken på sina håll klagomål nu framkommit ej minst från den stad, som jag har äran representera i kammaren, blifva utjämnad utan sådan nedsättning af kanaltaxan, som i afsevärd mån kunde äfventyra kanalens rentabilitet. Jag vill emellertid här stryka under, att en revision af kanaltaxan särskildt gående ut på nedsättning för vissa varuslag är trängande och i hvarje fall bör komma till stånd, oberoende af kanalens ombyggnad.

I detta sammanhang skulle jag vilja säga ett par ord i anledning af några uttalanden, som jag hört eller sett i dagspressen. Det har sagts, att den ifrågssatta kanalen, skulle så menligt inverka på järnvägarnas i trakten rentabilitet, att staten skulle bli nödsakad att inlösa dem, särskildt de järnvägar, som nu gå på båda sidor om kanalen, främst den stora bergslagsbanan. Jag tror emellertid, att här bör sägas ifrån, att staten med ifrågavarande kanals anläggande icke åtar sig några som helst förpliktelser gentemot de järnvägar, som kunna beröras af trafikens dragande i ökad omfattning genom den nya kanalen. Kanalens tillkomst kan och bör icke få tagas till intäkt för statsinlösen af några af de järnvägar, som här äro ifråga. Detta måste vara en gifven förutsättning för Riksdagens beslut i föreliggande fråga och jag tror icke, att det kan vara alldeles olämpligt att redan nu göra ett uttalande i den riktningen till kammarens protokoll.

Jag kommer nu till den fråga, som att döma efter de uttalanden, som förut gjorts i denna debatt, närmast torde vara föremål för olika meningar, nämligen frågan, huruvida kanalen bör

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

byggas nu eller om därmed kan anstå något år. På den frågan har redan afgifvits ganska tillfredsställande svar af ett par föregående talare. Enligt min mening kan man med fog säga, att vida öfvervägande skäl tala för att redan nu besluta kanalen och ikläda sig kostnaden därför. I den kungl. propositionen och af civilministern här i dag har berörts fördelen af att den arbetarestam, som nu finnes vid Trollhättan, omedelbart kan öfverflyttas till kanalanläggningen samt att dessutom dyrbara maskiner, redskap och andra inrättningar finnas, hvilka alla kunna komma till användning, om kanalen bygges nu, men som eljest lätt kunna förfaras. Man kan också hysa förhoppning om, att kanalens byggande skall verka till uppsving för annan industri, särskildt verkstadsindustrien, och därmed gifva sysselsättning åt en större arbetsstyrka än nu där har arbete. Det är i allmänhet också klokt att, när det råder stagnation i den privata industrien och byggnadsverksamheten, företaga ett större statsarbete, hvarigenom dels sysselsättning kan beredas mycket folk och dels arbetet kunde utgöras till billigare kostnad än under högkonjunktur, då arbetskraften alltid är dyrare.

Det har af herr Ekman gjorts ett par uttalanden hvilka jag nu till slut skall med några få ord beröra. Han hänförde sig särskildt till hvad kanalflottans befälhafvaresällskap yttrat. Jag tror dock icke, att man får taga allt för stort intryck af hvad dessa personer säga, ty de äro ju i viss mån intresserade af att trafiken bibehålles som hittills. De ha åberopat, att det icke ens för närvarande alltid funnes frakter att få. Det har naturligtvis berott på åtskilliga förhållanden, bland annat konkurrenserna med järnvägarna, och det kommer fortfarande att i viss mån bero på konjunkturerna, om ett fartyg kan få full last eller icke. Hvad jag förut anfört om behofvet att redan nu föra åtskilliga artiklar, trämassa, trä och järn direkt i den utländska marknaden tyder på, att en dylik export kommer att taga ett helt annat uppsving, då man kan använda större fartyg, och att omlastningstvånget i Göteborg därmed kan reduceras ganska betydligt — allt förhållanden, som måste föranleda till ökning af trafiken och därmed bättre lastfyllnad för fartygen.

Det åberopades också, att ångfartygsbefälhafvaresällskapet haft åtskilliga invändningar att göra angående de tekniska förutsättningarna för kanalen. Jag tror dock, att vi kunna lämna den kritiken åt sitt värde. Det är dock så, att under den långa tid detta ärende varit under behandling alla industriidkare i trakten och för öfrigt nästan alla industriidkare, som praktiskt taget beröras af denna fråga, med stor enhällighet uttalat sin anslutning till den djupare kanal om 4 meter, som här slutligen föreligger och som framgått ur ganska vidlyftiga öfverläggningar, sedan ett ännu större djup, som varit ifrågasatt, icke ansetts vara af de nuvarande förhållandena påkalladt.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Herr Ekman sade vidare, att Kungl. Maj:t skulle befinna sig i en starkare position gentemot de städer, på hvilkas anordningar för segelledens uppmuddrande här skulle ställas afsevärda anspråk, för den händelse reservationen bifölles och beslut ej nu fattades om kanalled, emedan då hela frågans lösning skulle vara beroende på den. Jag tror däremot, att den starkaste pressen på dessa städer kommer att utöfvas, därest kammaren nu antager reservationen, enär ju däri ett bestämdt villkor är fäst vid städernas åtaganden med afseende på uppmuddring af vissa hamnar. Man åberopade i Första Kammaren ett telegram från stadsfullmäktige i Karlstad, att de vid ett enskildt sammanträde enhälligt uttalat sig för att på stadens bekostnad uppmuddra inseglingsrännan till Karlstad för fartyg med 4 meters djupgående. Ett dylikt meddelande har äfven jag fått, och då det således bekräftas, att Karlstads stadsfullmäktige i det fallet, ehuru visserligen på ett enskildt sammanträde, antagit villkoren i reservationen, så tror jag ej, att vi behöfva hysa den ringaste tvekan för att staden Karlstad icke skall godtaga och i lagligen bindande form utfästa sig att uppfylla de villkor, som här uppställts. Jag tror äfven, att beträffande öfriga hamnar upplysningar angående inseglingsrännorna komma att lämnas under diskussionens vidare fortgång, upplysningar hvarigenom äfven dessa orters ställning till reservationen blir klargjord.

Då jag således, herr talman, är lifligt öfvertygad om ifrågavarande företags gagn och nytta för vidsträckta delar af landet; då jag finner den tekniska utredningen om kanalen i dess helhet vara i allo tillfredsställande; och då de anmärkningar, som kunna framställas mot de ekonomiska beräkningarna, icke böra hindra förslagets genomförande, enär en något längre tid för kanalens amortering än den af Kungl. Maj:t i utsikt ställda kanalens amortering är fullt befogad och af förhållandena påkallad; då skälen för att, trots statens mindre gynnsamma finansiella läge för närvarande, redan nu besluta påbörjandet af ett dylikt företag af produktiv art, som tillika är ägnadt att höja produktionen och exporthandeln inom flera af de industrier, som finnas i förevarande betydande del af landet, synas mig vara öfvervägande i förhållande till hvad som kan tala för ett uppskof; och då vid ett uppskof i alla fall kan befaras, att striden om kanalens dimensioner och tekniska anordning åter kan blossa upp, en strid, som fackmännen nu slutligen blifvit ense om att bilägga; och då slutligen ett för staten dyrbart jordjobberi kan befaras, därest beslut om kanalen nu icke fattas, skall jag, herr talman, hemställa, att kammaren biträder reservationen, till hvilken jag således ber att få yrka bifall.

Med herr Schotte förenade sig herrar *Olsson* i Alfdalsåsen, *Eriksson* i Grängesberg, *Forsberg, Zetterstrand* och *Olofsson.*

Herr vice talmannen, som emellertid öfvertagit ledningen af kammarens förhandlingar, lämnade härefter ordet till

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Herr Risström, som yttrade: Herr vice talman, mina herrar! Jag är nu icke lokaliserad i de trakter, där detta företag är beläget, ej heller är jag fackman. Emellertid ser jag denna fråga i stort och vill därför göra ett uttalande.

Det synes mig då, att utskottets motivering för afslag är ganska matt och dess skäl svaga, under det att reservanterna tyckas ha något vida bättre att komma med än utskottet.

Nu är det ju visserligen så, att detta företag går löst på många millioner, och jag är för min del ingalunda någon vän af millionrullning. Men nu anser jag, att staten icke skall behöfva släppa till några millioner i detta fall. Jag håller nämligen före, att detta företag är ett sådant, som betalar sig själft, och jag stöder mig härvid på de upplysningar, som äro lämnade dels till utskottet, dels här i dag till kammaren. Jag tror icke vi böra låta skrämma oss af de dystra tiderna och den knappa penningtillgången. Fastmer tror jag vi böra så att säga se saken genom statens glasögon, och då måste vi erkänna riktigheten af den satsen, att bygger man icke, då låga konjuktioner äro rådande, så får man vanligen betala dyrt; nu äro emellertid sådana låga konjunkturer rådande. Man har i denna kammare talat så mycket om arbetslöshet, och en sådan har otvifvelaktigt också rådt under sista vintern. Men hvarför då icke ställa så till, att vi kunna få arbete till de arbetslösa genom att nu fullfölja detta uppslag, helst då det kan ske utan någon uppoffring för staten? Staten skall enligt min mening vara förlagsman; staten skall släppa till pengar, ty den kan åstadkomma pengar under en tid, då den enskilde måste betänka sig två gånger och noga speja efter hvad framtiden kan bära i sitt sköte, innan han eventuellt kan se sig i stånd att kasta ut sådana summor.

Jag anser detta företag vara mycket tilltalande. Det gäller ju att främja exporten från vidsträckta trakter, och exporten bör uppmuntras. Det gäller särskildt för oss svenskar, ty göra vi icke det, så hafva vi knappast något att betala importen med.

Nu är det ju visserligen som bekant så, att de trakter, genom hvilka den föreslagna farleden kommer att gå, äro väl försedda med kommunikationer, under det att andra trakter lida brist i detta afseende. Men då är att observera den skillnaden, att dessa i kommunikationshänseende vanlottade trakter icke äga samma exportmöjligheter som dessa rikare och tätare befolkade områden.

Det är ju icke underligt, att man ställer sig tveksam, när det gäller att besluta stora summor för tillgodoseende af de behof, som förefinnas i dessa trakter, som sakna kommunikationer, när man betänker, att de nedlagda kapitalen ju icke på långt när kunna förränta sig. Men nu är det ju fråga om att slippa omlastningarna af exportgods i Göteborg. Dessa omlastningar göra det ju svårt för oss att kunna konkurrera med andra länder, som exportera samma varor som vi. Det är ingen liten roll dessa omlastningskostnader spela. Af de omkring 100, låt vara små fartyg, som dag-

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

ligen passera kanalen är kanske flertalet lastade med exportvaror. För att kunna stå oss i konkurrensen med andra länder måste vi ställa det så billigt som möjligt, eljest kan det rent af hända, att det icke blir någon export alls. Därför måste möjligheterna till export ökas, och kostnaderna därför nedbringas. — Jag vet särskildt, huru förhållandena äro uppe i Norrbotten. Där går länets stora export öfver Luleå och Narvik. Funnes det icke transportmöjligheter sjöledes, skulle denna export ligga nere, ty järnvägstransport skulle ställa sig alldeles för dyr. Malmen däruppe skulle få ligga där den ligger om man vore hänvisad till allenast järnvägstrafiken, — därom är man alldeles öfvertygad.

Nu har det ju blifvit upplyst, att en stor arbetsstyrka, kunnig i att bedrifva detta slags arbete — och det skall väl göra, att det blir betydligt billigare — finnes i beredskap, äfvensom materiel. Skall man däremot använda en fullständigt okunnig arbetarestam, så fördyras arbetet helt naturligt. Den oförnöjsamhet och det split, som nu finnes i vårt land, bero enligt min fullkomliga öfvertygelse på att vi ha för litet sysselsättning åt dem som söka arbete. Vore det emellertid så, att vi hade arbete att gifva åt alla, som vilja arbeta och äro arbetsdugliga, så skulle saken ställa sig på ett helt annat sätt. Som det nu är, resa dessa arbetsvilliga i stället till Amerika, och man får inte undra därpå. Man har sannerligen ingen anledning att fråga hvarför, och gör man det får man gifvetvis till svar: »Har ni något arbete som vi kunna lefva på?» — Uppe i Norrbotten, där vi ha den långa vintern på 8 månader, finnes det en kategori af arbetare, som äro sysselsatta om sommaren med lastning och justering vid sågverken. När så hösten kommer, äro de utan arbete och få under den långa vintern föda sig själfva och sin familj på de fyra, fem, sexhundra kronor, som de kunna ha kvar från sommarens förtjänst, och det kan väl hvar och en räkna ut, att det måste bli ett fattigt lif. Men det finnes helt enkelt icke arbete, och därför borde staten äfven där uppe i Norrbotten vara såsom en förlagsman och se till att det finnes arbete. Då skulle man kunna undvika, att stora massor af arbetare resa till Amerika. Och det sorgligaste är, att det är de friskaste och mest arbetsdugliga, som resa bort. Jag vet, att det finnes byar uppe i Norrbotten, där det endast är gubbar och kvinnor kvar; de öfriga hafva rest till Amerika. Där finnes det möjligheter för staten om den vill uppträda som förlagsman; där finnas berg och skogar. Men då får staten icke vara alltför försiktig, ty nyper den igen sin pung och underlåter att skaffa förlagskapital, så går det illa; där uppe, där brist på enskildt kapital råder, finnes det ingen, som vågar släppa till kapital för sådana ändamål. — Om staten t. ex. ville etablera förädlingsverk däruppe och där förädla dessa stora massor af malm, som nu gå till utlandet i oförädladt skick, huru mycket arbete skulle icke härigenom uppstå! Jag tror, att Riksdagen med tiden får tänka litet äfven på den saken och åtminstone

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

göra något försök med förädling inom landet. Man bör betänka, att det icke är få arbetstillfällen, som gå förlorade genom att malmen exporteras i oförädladt skick.

Jag har ingenting vidare att tillägga. Jag ber endast att få instämma i de anföranden, som hållits af herrar Starbäck och Schotte, hvilka mera utförligt kunnat behandla denna fråga.

Jag skall i alla fall, herr vice talman, be att få yrka bifall till reservanternas förslag.

Herr Lindblad: Herr talman, mina herrar! Under den debatt, som ägt rum i denna fråga, hafva olika skäl för och emot blifvit anförda, och jag skall därför fatta mig ganska kort. Jag skall då genast be att få tillkännagifva, att jag är en deciderad anhängare af Kungl. Maj:ts förslag. Det förefaller mig, som om detta förslag hade något af nationell lyftning och djärfhet, om jag så får säga. Det är ett förslag, som i sig innesluter många olika intressen, arbetarnes och industriens, och därmed hela landets intressen.

Mot förslaget hafva åtskilliga invändningar gjorts, och framför allt har från reservanternas sida anförts det skälet, att det ännu icke är utredt, huruvida staden Göteborg skulle vilja åtaga sig kostnaden för uppmuddring af farleden. Enligt den nya hamnplanen för Göteborg kommer djupet i Göteborgs hamn att utgöra 3,6 meter, och det skulle sålunda vara rätt obetydligt, som skulle behöfvas för att Göteborgs stad skulle fylla de anspråk, som här uppställts från reservanternas sida, och jag tror äfven, att Göteborgs stad, ehuru ingen med visshet kan säga någonting härom, i likhet med öfriga städer kommer att uppfylla nämnda villkor. Skulle, såsom en talare hyste farhåga för, detta icke blifva fallet, så är förslaget fallet, och man har sålunda nått fram till det, han önskade, nämligen ett uppskjutande af frågan.

Emellertid har det, visserligen icke från statsutskottets sida men från annat håll, anförts det skälet, att om man gjorde en fyra meters djup farled upp till Vänern, skulle detta betyda, att vi måste så att säga bygga om våra fartyg för att få den typ, som vore mest passande för denna farled. Det är dock så, att en stor del af de fartyg, som nu befrakta Göteborg och utländska hamnar, kunna gå upp i denna farled på 4 meter, och det behöfves sålunda icke, hvad jag tror, byggas någon stor handelsflotta för den farledens skull, utan allting kommer nog att utveckla sig rätt normalt. Min öfvertygelse är, att handel och industri i det stora distrikt, som ligger rundt omkring, skall komma att uppblomstra, och den farhåga, som hysts af en föregående talare, nämligen att båtarne icke skola få full last, kommer nog att reduceras till ett minimum. Det är uppenbart att, sedan en kraftstation kommit till stånd, det bör blifva möjligt för fartyg att kunna gå upp och taga industrialster och gå direkt till andra hamnar. Man sluppe således en

dyrbarare omlastning i Göteborg. Och dessutom är det icke möjligt för de små båtar, som nu gå där, att kunna taga annat än obetydliga laster.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Af herr Sjö har såsom en anmärkning framhållits, att den utredning, som blifvit gjord, icke varit tillräcklig och att det ofta inträffat, att kostnader kommit efteråt, sedan af Riksdagen ett visst belopp blifvit fastställdt. Det är nog riktigt att så har skett, men jag tycker icke, att denna anmärkning är riktig mot dem, som verkställt beräkningarna härvidlag. En af dessa, nämligen öfverste Hansen, meddelade för en tid sedan i sitt föredrag här i kammaren, att den beräkning, som gjorts beträffande kraftstationen, i det närmaste komme att slå in och att ingenting mera behöfves. Man har anledning tro, att dessa män gjort sina beräkningar mycket noggrant, hvilket också, synes det mig, framgår af den kungliga propositionen, så att vi icke hafva att befara några större efterräkningar, och om än en utgift på 23,000,000 kronor är ganska stor, så gäller det dock här ett *produktivt* ändamål. Jag förstår väl, att en stor del ryggar tillbaka inför denna summa, men vi ha här i denna kammare till mindre produktiva ändamål voterat millioner, och jag tycker därför, att, då det här gäller någonting, som enligt min uppfattning kommer att för landet blifva så gagneligt, som en trafikled upp till Vänern måste anses komma att blifva, vi icke böra draga oss för denna summa, ty Riksdagen kommer nog att i sinom tid få densamma tillbaka. Detta kan visserligen dröja, men säkert är, att dessa millioner blifva bättre använda än många af dem, som här i denna kammare rullat bort på grund af sparsamhetsvännernas bristande sparsamhet.

För min del skall jag nu be att få ansluta mig till dem, som yrka bifall till reservanternas förslag. Jag skulle hållit fast vid Kungl. Maj:ts förslag utan det villkor, som reservanterna uppställt, men när nu reservanterna en gång uppställt detta villkor, så anser jag det vara riktigt att icke motsätta mig detsamma, ehuru jag i likhet med föregående talare icke vill, att denna fråga skall falla på hvad en kommunalstämma eller stadsfullmäktige i en stad kunna komma att besluta. Då jag emellertid, som sagdt, icke tror, att detta villkor kommer att på något sätt förrycka möjligheten att få igenom hvad här föreslagits, skall jag, herr talman, be att få yrka bifall till reservanternas hemställan.

Herr Strömberg: Herr vice talman, mina herrar! Då jag i likhet med föregående talare kommer att rösta för reservanternas förslag, skall jag beträffande detta be att få säga några ord. Jag har så mycket större anledning härtill som jag representerar en valkrets, hvilken mycket beröres af ifrågavarande kanalförslag. Det är naturligt, att det för den, som icke är synnerligt väl hemma i kommunikationsfrågor af denna art, icke heller är möjligt att bilda sig något omdöme om frågans ekonomiska berättigande efter egna be-

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

räkningar och slutsatser. Men att döma af de utredningar, som föreligga, och den debatt jag åhört såväl här som under gårdagen i Första Kammaren har jag styrkts i min uppfattning, att många och starka skäl tala för frågans snara lösning. I den kungliga propositionen har framhållits, att Trollhätte kanal nått kulmen af sin trafikförmåga, och den, som känner förhållandena därstädes, skall instämma uti, att det under nuvarande förhållanden är omöjligt att ytterligare utnyttja resurserna därstädes. Utskottet har icke heller förnekat frågans berättigande ur ekonomisk synpunkt utan har såsom skäl för afslag anfört andra omständigheter. Jag vill icke förneka, att dessa skäl till en början kunna förefalla mycket vägande, men, efter hvad som här framkommit, vill jag för min del säga, att jag tycker, att de betydligt försvagats och att skälen för bifall till reservationen förefalla mycket starkare.

Vi hade häromdagen en ganska vidlyftig debatt, om hvilken ställning staten bör intaga för afhjälpande af arbetsslöshetens verkningar i samhället. Andra Kammaren ansåg det då vara riktigt, att staten ålägges vissa skyldigheter gentemot arbetare, som olyckligt nog icke kunnat skaffa sig sysselsättning. Under sådana omständigheter anser jag det vara ytterst oriktigt, om Riksdagen skulle afslå ett regeringsförslag, som bland annat har det goda med sig, att det för lång tid framåt skaffar arbete åt tusentals människor. Detta får visserligen icke enbart utgöra skäl för bifall, men då därtill kommer, att alla de ämbetsverk, som haft frågan under behandling, som en man uttalat sig för, att frågans lösning är ett rent ekonomiskt behof för landet, kan jag icke finna annat, än att dessa skäl tillsammans väga tillräckligt starkt för att bifalla förslaget. Då jag dessutom icke tror, att dessa mäns slutsatser, som haft frågan till utredning — och bland hvilka det finnes flera erkändt framstående fackmän — äro vilseledande, anser jag, att man utan risk kan biträda reservanternas förslag, och jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till detsamma.

Herr Jansson i Edsbäcken: Herr talman, mina herrar! Betydelsen af denna frågas lösning för hela landet har på ett så belysande sätt blifvit framhållen af många föregående talare och särskildt af herr civilministern, så att därom icke torde vara mycket att vidare tillägga. Men då jag har förmånen att här i kammaren representera en del af den provins, som *särskildt* skulle komma i åtnjutande af de fördelar, som den föreslagna kanalleden skulle tillföra denna trakt, vill jag be att ytterligare få tillägga några ord utöfver det, som redan blifvit anfördt. Redan år 1905, då förslag förelåg att för bohuslänsbanans räkning bygga en bro öfver Göta älf, uttalade jag, att denna bro borde grundläggas så, att vid en blifvande utvidgning af Trollhätte kanal och fördjupning af Göta älf denna i framtiden kunde befaras af 6 meter djupgående fartyg. Som bekant vann detta icke Riksdagens bifall, men af hvad jag då

yttrade framgår emellertid, att jag redan då ansåg, att denna fråga snart skulle komma upp på dagordningen och att det vore viktigt att densamma snart blefve löst.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Enligt min uppfattning är denna fråga af allra största vikt för hela vårt land, men särskildt för den del däraf, som jag har äran representera här i Riksdagen. Att järnhandteringen nu kämpar under synnerligen svåra förhållanden torde vara allmänt bekant, och det är därför af allra största vikt, att sådana lättnader beredas denna industri, som kunna vara till fördel äfven uti andra hänseenden.

En af industriens allra mest betungande afgifter är just fraktfrågan, och det är min lifliga öfvertygelse, att Trollhätte kanals utvidgning till minst 4 meters djup skall åstadkomma synnerligen stora lättnader. Detta både med hänsyn till export och import. I första rummet kommer nog lättnaden att visa sig vid importen, såsom för stenkol, malm och skrot. Af stenkol importeras af Uddeholms, Storfors', Lesjöfors', Degerfors' och Björneborgs bruk lågt räknadt 55,000 ton, af malm som fraktas öfver Narvik—Göteborg för närvarande 15 à 20,000 ton och af skrot 10 à 12,000 ton, tillsammans 80 à 90,000 ton. Dessa siffror, som jag inhämtat från fullt sakkunnigt håll, grunda sig på uppgifter blott från de af mig nu nämnda fem järnbruken, som helt eller delvis äro belägna inom den jämförelsevis lilla krets af Värmland, som jag representerar. I den mån malmtillgången i den värmländska bergslagen aftager, kommer gifvetvis importen från de norrländska malmfälten att i afsevärd grad ökas.

Äfven för export bli de stora båtarna till betydlig lättnad, om ock ej genast så mycket som för importen. I båda fallen bör man väl ihågkomma, att det blir ej blott en lättnad i fraktkostnad utan äfven i alla omkostnader i Göteborg med omlastningen, pråmhyror, hamnumgälder, speditioner och provisioner samt handelsvinst genom att undvika en del mellanhänder.

Man har hört invändas, att båtarna ej få någon återfrakt eller endast ringa återfrakt från Vänerns hamnar och att därför direkt import är omöjlig. Till en början torde detta i någon mån komma att göra sig gällande beträffande full återfrakt, men denna olägenhet har synnerligen mycket öfverskattats. Om vi se på de båtar, som gå på Ostasien, Sydamerika m. fl. långa trader, så börja de ju lasta i Köpenhamn, gå sedan till Malmö, så till Göteborg, Kristiania m. fl. platser och taga lastfyllnad. En båt från Vänerns hamnar bör kunna göra på samma sätt, taga lastfyllnad i Karlstad, Vänersborg, Trollhättan och Göteborg m. fl. platser. I öfrigt torde återfrakten ej spela så stor roll, som man vore frestad tro. Befraktningarna af en del norrländska fosforhaltiga malmer, som ej kunna användas inom landet, ske ju till England och Tyskland, och i de flesta fall gå malmbåtarna i barlast åter till Narvik. Och ändå gälla i detta fall särdeles låga frakter. Tiden är det vikti-

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

gaste. Erhålles ej återfrakt genast, bär det sig bättre att gå åter i barlast.

En annan invändning är djupet i Vänernhamnarna. Den frågan har en af mina länskamrater nyss gifvit en så tillfredsställande belysning, att jag kan inskränka mig till att säga, att detta ökade djup kommer med tiden af sig självt.

En del säga, att då Trollhätte kraftstation ej blir färdig förr än i slutet af detta år, frågan om kanalen kan anstå till nästa riksdag. Detta vore sant, om bergsprängningarna för kraftstationen skulle pågå så länge, men alla sprängningsarbeten äro i det närmaste afslutade, och får man då ej börja med sprängningarna för kanalen, måste flera hundra man afskedas vid denna tid, hvilket med nuvarande förhållanden på arbetsmarknaden vore högst beklagligt.

Många flera skäl skulle kunna anföras, men jag hoppas, att de af mig och öfriga talare i samma riktning anförda skola vara nog. Kostnaden är ju stor, men dock ej större än hvad t. ex. Bohusbanan dragit, och hvilken oerhördt större betydelse har icke Trollhätte kanal!

I allmänhet tvekar ej Riksdagen att lämna stora anslag till järnvägar. Riksdagen borde, synes mig, tveka ändå mindre att anslå medel till ett företag sådant som en djup Trollhättekanal med dess stora betydelse, och då företaget med visshet blir räntabelt redan från början!

På grund af hvad jag nu anfört och hvad många talare före mig anfört i samma riktning, och då jag önskar att denna fråga måtte vinna sin lösning redan vid denna riksdag, vill jag, herr talman, yrka bifall till den vid betänkandet afgifna reservationen.

Sedan herr talmannen nu återtagit ledningen af förhandlingarna, erhölls ordet af

Herr Ekman i Göteborg, som yttrade: Herr talman! Jag har begärt ordet för att gifva till känna, att jag ämnar gifva min röst åt det föreliggande kanalförslaget. Jag har dock icke utan tvekan kommit till detta resultat, ty jag vill säga, att jag i början hade en viss tro på, att vi för närvarande och kanske lång tid framåt skulle kunna hafva nog af en *inlandskanal*, hvarigenom varor kunde nedföras till Göteborg för att där omlastas uti sjögående fartyg.

Då jag hyste denna åsikt, var det icke, som man kanske skulle kunna tro, endast för att tillvarataga Göteborgs stads intressen. Ehuru jag gärna vill göra detta, anser jag nämligen, att dessa böra, där så är nödvändigt, stå tillbaka för landets allmänna intressen. Men jag har den tron, att dessa direkta lastningar från Vänernhamnar åtminstone för tämligen lång tid framåt icke komma att blifva af stor betydelse, utan att den stora mängd regelbundna ångfartygsturer, som finnas från Göteborg till utländska hamnar, komma att draga

till sig godset, hvilket, liksom hittills, till stor del torde komma att omlastas i Göteborg.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Då jag emellertid funnit, att denna åsikt icke har några sympatier, som skulle kunna gifva densamma framgång, har jag ansett mig böra öfvergå till det af Kungl. Maj:t framställda förslaget. Det är nämligen nödvändigt, att kanalen ombygges, och det är nödvändigt, att det blir gjordt snarast möjligt. Sådan den är, är det bevisligt, att den icke kan besörja trafiken. Hvad uppskof beträffar — jag tror, att det är ett uppskof på något år, som utskottet afsett — kan jag icke finna, att det skulle vara lämpligt eller af behofvet påkalladt. Det är, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet yttrade, minst sagdt meningslöst. Jag kan förstå dem, som af finansiella skäl, af oro för den stora kostnaden säga, att vi icke skola bygga om kanalen, men att säga att vi skola bygga om den nästa år eller om två år, det förstår jag icke. Någon ytterligare utredning kan väl icke presteras till nästa år. Kostnadsberäkningarne äro uppgjorda och godkända af framstående sakkunniga, och den punkt, som kan vara tvifvelaktig, nämligen frågan om kanalens bärighetsförmåga kan naturligtvis icke lättare bedömas nästa år än i år. Någon visshet härom kan icke vinnas förrän flera år efter det kanalombyggnaden blifvit fullbordad. Härtill kommer den synnerligen viktiga synpunkten, att om man skall utföra ett byggnadsföretag af denna storlek, skall man göra det, då tiderna äro hvad man kallar dåliga och priserna därför billiga. Modet sjunker emellertid i dåliga tider, under det man, då tiderna äro goda och allting kostar mycket, tycker, att man har råd. Men jag vill erinra om, att om vi nu börja bygga om kanalen, kunna vi göra det till billigt pris, och, när den en gång blir färdig, få vi hoppas, att tiderna äro så mycket bättre, att den kommer att behöfvas mer än nu och att dess inkomster blifva större, så att förräntning och amortering underlättas.

Det är emellertid ännu en synpunkt, som förmått mig att gå in på det föreliggande förslaget om fyra meters kanal med fem meters slussar. För närvarande är en kanal af detta djup möjligtvis icke så mycket af behofvet påkallad, men då vi företaga ett arbete af denna omfattning, ett arbete som skall räcka i decennier, kanske ett sekel framåt, få vi icke anlägga den synpunkten, att det skall ske endast för det närvarande behofvet, utan vi få göra det så, att våra efterkommande en dag icke komma att klandra oss för att vi haft för små vyer och för små hänsyn. Om man, med ledning af erfarenhetens ljus, vill söka tränga in i framtidens dunkel, kan man icke komma till annat resultat, än att utvecklingen i vårt land kommer att gå framåt, som den hittills gjort. Det skulle vara kortsynt att tro, att vi med nutidens tekniska hjälpmedel, företagsamhet och finansiella lättnader, skulle stå kvar på samma punkt, att icke industrien skulle gå framåt, så att det behöfves helt olika hjälpmedel för trafiken, mot hvad

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

hittills varit fallet. Denna syn får man anlägga på frågan, och jag är öfvertygad om, att kanske 10, 20 år härefter skall man förvåna sig öfver, att någon i denna stund har kunnat tänka på mindre mått på kanalen. Om vi se på de öfverläggningar, som ägt rum vid föregående tillfällen, då kanaler, järnvägar eller sådant anlagts, kunna vi se, hur pessimismen gjort sig gällande, men nu tycker man, att man icke kan förstå, huru den tidens män kunnat vara så kortsynta.

Med stöd af dessa grunder och dem, som förut framhållits af flera talare, vill jag, som sagdt, rösta för förslaget. Hvad angår de villkor och svårigheter som här talats om angående uppmuddring af hamnar i Vänern och af Göteborgs hamnområde, anser jag dem, jämförda med den stora saken, vara så obetydliga, att det omöjligt kan vara tänkbart, att de skulle stå som hinder för förslagets utförande.

Jag tillåter mig därför, herr talman, yrka bifall till den af grefve Wachtmeister m. fl. afgifna reservationen.

I detta yttrande instämde herrar *Palme, Kobb,* friherre *Palmstierna, Petrén, Wijk, Larsson* i Göteborg, *Vennersten* och *Pettersson* i Södertälje.

Herr Sjö: Herr talman! Jag begärde ordet med anledning af herr Starbäcks yttrande gentemot hvad jag sagt i mitt första anförande.

Antingen har herr Starbäck icke hört, hvad jag sade, eller också har han icke velat höra det, ty han lade ord i min mun, som jag icke yttrat.

Han sade bland annat, att jag ville underkänna de sakkunniges uttalanden. Om detta yttrade jag, att vi i tidningsartiklar och skrifvelser sett sådana uttalanden, som att de beräknade kostnaderna ej på långt när äro tillräckliga. Jag ansåg därför, att, då vi här i riket endast ha en auktoritet i sådana frågor, så hade vi bort anlita denna auktoritet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, för att kontrollera och granska det förslag, som nu är framlagdt, och som vi här i dag gå att besluta om, och jag berörde äfven något, att våra ingenjörer kanske nu icke äro så särdeles kunniga på detta område, då de legat ifrån kanalarbeten. Jag berörde äfven, huru illa det gått i utlandet med kostnadsberäkningarna rörande en och annan kanal. Det bör icke förtänkas dem, som icke nu vilja antaga förslaget, som det föreligger, om de då bli misstänksamma. Jag tror, att ett så stort och vidtomfattande företag, som detta, tål att tänka på, så att man icke kör i väg med det genast, som det är framlagdt, synnerligast som man finner sådana sakförhållanden föreligga, att det kanske är klokast att ta sig en funderare på saken.

Vidare yttrade herr Starbäck, att jag varnade för att godkänna kommunalförbindelserna. Det förhåller sig alldeles tvärtom. Det var

just motsatsen jag ville ha fram. Jag påpekade just, att vederbörande icke träffat sådana öfverenskommelser med kommunerna i fråga, hvilka skulle åtaga sig att uppmuddra och iordningställa sina hamnar för trafik af djupgående ångfartyg. Det är detta, som utgör den stora skillnaden, herr Starbäck! Herr Starbäck har alldeles missuppfattat mina ord, och detta är icke rätt.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Han yttrade vidare på tal om den af mig omtalade järnvägsförbindelsen Umeå—Storsandskär, att Umeå stad icke lämnat någon förbindelse att vidtaga de ifrågasatta ändringarna. Det har jag icke heller påstått, att staden gjort, men af statsrevisorerna kunna herr Starbäck och de, som intressera sig för detta förhållande, få upplysning om huru härmed hänger ihop. Där har upplysts, att icke annat än järnvägsstyrelsen visste hade Umeå stad förbundit sig att företaga sådana uppmuddringsarbeten, att fartygen skulle kunna gå upp i hamnen, där järnvägen var utlagd, men att, då undersökningar gjordes, det svarades, att något beslut därom icke fattats, ehuru frågan varit på tal. Det svarades då: visst ha vi haft det på tal, men det är alltsammans. Det var så jag varnade för, att man skulle göra äfven här. Jag ville, att man skulle ha allt på det klara, innan man beslutade om en utgift af bortåt 23 miljoner kronor.

Det är detta, som utgör skillnaden mellan herr Starbäcks uppfattning och min, och jag tycker att herr Starbäck gärna kunde erkänna, att han tagit fel härvidlag.

Herr talman, jag yrkar fortfarande bifall till utskottets hemställan.

Herr Broström: Herr talman, mina herrar! Det är många talare, som här uppträdt till förmån för det kungl. förslaget, och det kan synas öfverflödigt, att äfven jag talar för det, men jag vill särskildt be att få till protokollet uttala mina åsikter i den här föreliggande särdeles viktiga frågan. Det är nu 65 år, sedan kanalen blef färdig i sitt nuvarande skick, och det kan väl med skäl sägas om denna farled, att den på sin tid planlades på ett ifrån början ganska storslaget sätt, under det att man sedan i verkligheten inskränkte sig till att försätta Vänerns uppland i sjöförbindelse med Göteborg. Då sedan den tiden inträffat ett så storartadt uppsving i våra näringar, vår industri och handel, är det klart, att kanalen med de dimensioner, som den hade i början af förra århundradet, så småningom visat sig vara otillräcklig för trafikbehofvet. Därför kom också flera gånger under förra århundradet frågan upp, huruvida man icke genom ombyggnad af den förutvarande eller nybyggnad af en ny kanal skulle kunna förbättra segelleden mellan Vänern och Västerhafvet. Då trafiken under 1890-talet allt mer och mer ökades, fick väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i uppdrag att utarbeta ett förslag till ny farled, och vi känna alla till, att detta förslag år 1902 framlades efter ingående undersökningar af

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

farleden, verkställda af major Laurell. Sedan inträffade den särdeles viktiga tilldragelsen i vår kanalhistoria, att staten öfvertog Trollhätte kanal, och därigenom kom frågan in i ett nytt skede. Trollhättestyrelsen tog saken om hand och gjorde omfattande och sakkunniga utredningar om den nya farleden. Dessa ledde till det förslag, som framlades i december förra året af trollhättestyrelsen, hvilket, som kändt är, gick ut på att anlägga en farled af 4 meters djup, och att redan nu utbygga slussarna till 5 meters djup. Jag tror, att detta förslag, som trollhättestyrelsen framkommit med, är mycket lyckligt. Den fartygstyp, som hittills kunnat befara Trollhätte kanal, är på grund af sin ringa storlek otjänlig att förmedla trafiken mellan Vänern och utlandet. Icke desto mindre ha, som naturligt är, försök gjorts att i den mån, som det varit möjligt, arrangera direkt trafik från Vänern till utlandet, men det är klart, att med de otillräckliga dimensioner och den ringa lastförmåga, som nu kan presteras, den trafiken icke kunnat ernå den utveckling, den annars skulle ha fått.

Man har sagt, att de små hamnarna rundt Vänern icke äro ägnade för större trafik, men det förhåller sig med dessa likaväl som de vid kusten, att de ju icke behöfva inrätta sig för större trafik, än hvad förhållandena göra nödigt. Vi veta, att Göteborg gradvis ökat djupet i sin hamn och förstorat sina kajer. Först sedan yttervägen från Vänern till Göteborg blifvit sådan, att större fartyg kunna befara Vänern, har man anledning fordra, att dessa hamnar skola inrätta sig så att de kunna motta större fartyg.

Diskussionen om kanalens ombyggnad har ju rört sig hufvudsakligen kring tre linjer, sedan man kommit till insikt om, att de röster, som höjts för, att man med en gång skulle gå från en ringa kanal till en oceankanal, tystnat. Jag anser detta berättigadt. Ty likaväl som jag anser, att det skulle vara en kortsynthet af det nuvarande Sverige, att bifalla en förbättring af farleden, som skulle inskränka sig till det nuvarande ringa djupet, likaväl tror jag, att det skulle vara ett stort språng in i det okända, om man genast ginge till en 7 eller 8 meters kanal, afsedd för oceantrafik. De samhällen, som ligga omkring Vänern ha enligt mitt förmenande inga förutsättningar att sköta om en sådan trafik, som kräfves af oceanfartyg. Utgifvandet af de många tiotal miljoner, som skulle kräfvas för att bygga en kanal af sådana dimensioner, hade säkert varit ett stort nationalekonomiskt missgrepp.

Det är klart, att många stämmor höjas mot det nuvarande förslaget, och det är också klart, att de, som ha sin utkomst af den nuvarande Trollhätte kanal, befara det värsta af detta förslag. De vilja icke gärna se en förändring, som kommer att omlägga trafiken så, att den öfvergår från att vara uteslutande inländsk till att bli mer eller mindre utländsk. De vilja därför gärna komma med skäl för, att man icke bör gå med på en ombyggnad. Dessa skäl ha särskildt framburits af delegerade från kanalflottans befälhaf-

varesällskap, som kammaren finner af kanalkommissionens handlingar.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Den närmaste planen, som diskussionen rör sig om, har varit den, att man skulle bibehålla vattendjupet, men utöka dimensionerna. Jag tror, att, äfven om man skulle kunna hysa stor sympati i så måtto för förslaget i fråga, som att en sådan ombyggnad icke skulle kräfva större kostnader, man dock måste gentemot dem, som vilja bibehålla det nuvarande djupet, men icke utöka dimensionerna, med skäl säga, att de företräda en åsikt, som icke har några förutsättningar att kunna anses ekonomiskt bärkraftig. Förhållandet är nämligen det, att sjöfarten till Vänern kräfver djupare fartyg än tre meter, om man med fördel skall kunna befara utländska farvatten. Detta gäller icke blott ångfartyg utan äfven pråmfartyg. Med fyra meters farled skulle man komma upp till Vänern med fartyg på 1300 ton. Man har sagt, att detta dock icke är en storlek, som kan konkurrera med fartyg på 4, 5 à 6,000 ton. Det är visserligen sannt, att under vissa förutsättningar man icke kan säga, att fartyg om 1300 ton kunna konkurrera med mångdubbelt större fartyg, men naturligtvis finns det gränser för hvarje utveckling. Jag vill påpeka beträffande storleken af sådana fartyg, att hvad Göteborgs sjöfart beträffar, så använder man fartyg å omkring 1300 ton, för att komma till Hamburg, Holland och England — dock ej till London och Hull — där man har den stora passageraretrafiken, som kräfver fartyg af större dimensioner. Men i fråga om godstrafiken har man nöjt sig med de mindre dimensionerna och det är den, som afses uteslutande skola betjänas genom detta kanalförslag; kanalen är icke afsedd för passagerarefartyg i egentlig mening. I Göteborg nöjer man sig således för motsvarande trafik med fartyg, som ligga inom gränsen för den storlek, som man skulle kunna använda i den nya kanalen.

En ledamot af statsutskottet, herr Ekman i Mo gård, sade, att det påvisats, att det redan nu funnes fall, då fartyg icke kunna få full last från Vänerns hamnar, och det är sant, att i depressionstider det har inträffat, men äfven på andra håll har det inträffat, att fartyg icke kunnat få några laster. Jag vill påpeka, att orsaken, hvarför dessa fartyg icke kunnat få fulla laster — jag tror det förekommit mycket sällan — har naturligtvis berott därpå, att de varit begränsade till den lilla farten mellan Göteborgs och Vänerns hamnar. Det är blott ett ytterst ringa fåtal kanalfartyg, som äro utrustade så, att de kunna användas till direkt trafik mellan Vänern och utlandet.

Dessutom är det i det nya förslaget ett par viktiga förhållanden ur ren navigationssynpunkt, som jag skall be att få påpeka. Det nya förslaget innebär en del väsentliga förbättringar härutinnan. För det första komma slussarnas antal att minskas från 16 till 6, och för det andra skola slussarna inrättas på annat sätt. Vi veta, hur de nu öppnas och stängas med handkraft, och att äfven

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

deras fyllande och tömmande sker med sådan handkraft. Den nya farleden skall vara inrättad med alla moderna förbättringar, så att portarna skola öppnas och stängas med elektricitet, slussarna fyllas och tömmas genom elektricitet och elektriska förhalningsledningar anläggas efter slussarna. Därjämte kommer efter planen att ofvanför Trollhättan anlägges en mindre fördämning för att utjämna skillnaden i vattenståndet, så att det blir endast en sluss vid Bankeberg och dessutom en vid Lilla Edet, och när den tas bort, så blir det i framtiden icke mer än en enda sluss. Äfven får man bättre fart på fartygen, då man väl kommer förbi den ur navigationssynpunkt besvärliga punkten vid Rödeberg. Förslaget innebär således ur teknisk-nautisk synpunkt betydande försteg framför den nuvarande farleden, och detta bör man icke frånse vid bedömandet af den föreliggande frågan. Man har naturligtvis icke tänkt sig, att, när kanalen kan bli färdig, om Andra Kammaren som jag hoppas beslutar anläggandet af densamma, trafiken såsom genom ett trollslag kommer att omedelbart inrikta sig på fart med fartyg af maximistorlek. Naturligtvis kommer det att ske en successiv utveckling, och den stora fördelen med kanalen är, att vi kunna förse oss med olika typer af fartyg ända upp till maximigränsen af 1300 ton, hvarigenom vi bättre kunna betjäna olika intressen. Så liten som denna Trollhätte kanal och Dalslands kanal nu är, blir det en nödvändighet att alla fartyg bli af en enhetstyp, så att alla fartyg, som byggas för Trollhätte kanal, byggas med denna minimistorlek. Den senaste fartygstypen lastar 300 ton och det faller väl icke någon människa in att bygga en ångbåt, som blott lastar 200 ton. Om vi åter kunna bygga fartyg af sådan storlek, som man här föreslagit, komma vi in i helt andra förhållanden. Trafiken på Vänern kommer då att röra sig på helt andra sträckor än nu är förhållandet, och liksom man på den stora marknaden begagnar sig af en mängd olika båttyper — själf disponerar jag en massa fartyg om 500 upp till 7,000 ton, afsedda att betjäna olika intressen — så blir det äfven här, att man har användning för båtar å 600 lika väl som 1,300 ton. Vi ha här i Sverige ett stort antal båtar, byggda på senaste tiden, som visserligen icke mera än några få uppgå till den maximistorlek, som här är föreslagen, men en hel del fartygstyper ha ett mellanläge, som jag tror kommer att visa sig tjänligt för trafik mellan Vänern och utländska hamnar. Redan då trafiken börjar, finnes således i landet ett fartygsmateriel, som enligt min öfvertygelse skall kunna med stor fördel användas på denna trafikled.

Jag vill äfven yttra några ord om hvilket inflytande jag tror, att den nya farleden kommer att öfver hufvud taget ha på handelsomsättningen för de landskap, som ligga omkring Vänerns vattenområde. Vi få komma ihåg, att i och med kanalens byggande hela stora provinser, som ligga invid Vänern och närmast norr därom, komma att ställas i helt annat läge i fråga om affärer på

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

utlandet, än nu är förhållandet. Jag vill beträffande de dubier man gifvit uttryck åt angående den sannolika utökningen af kanaltrafiken efter utbyggnaden säga, att, då den nuvarande kanalen, som haft ett så pass begränsadt verksamhetsområde, icke desto mindre haft förmåga att sedan år 1844, då den blef färdig, utveckla sig tiofaldt intill· närvarande stund, såsom här blifvit påvisadt, det vore väl märkvärdigt, om den nya kanalen, som öppnar helt och hållet andra verksamhetsområden för företagsamheten inom mellersta Sverige och de närmaste provinserna, icke skulle förete en utveckling, som komme att fullständigt jäfva dem, som icke tro, att denna kanal skall bära sig. För öfrigt vill jag säga, att man för flerfaldiga kanaler i utlandet icke fäster sig vid, att kanalomkostnaderna skola läggas så, att de behöfva amorteras på viss tid. Man anser att vattenvägarna, som ha förmåga att så mycket billigare framföra varumängder än järnvägarna, för hela näringslifvet ha en sådan betydelse samt tjäna handelns och industriens intressen på ett så utomordentligt sätt, att man icke anser nödvändigt att omkostnaderna läggas på en sådan nivå, att kanalen på kortare eller längre tid kan amortera det därpå nedlagda kapitalet. Man anser att landet ändå förtjänar så mycket på företaget. Jag tror, att de stora järnvägsförbindelserna norrut från början komma att få mycket stor betydelse, därigenom att tack vare kanalen hafvet skjuter upp så mycket närmare de nordliga provinserna under den tid, som Vänern står öppen för seglation, och därigenom ställer dem i helt annat konkurrensläge än hittils varit fallet.

Det har framhållits, att man genom att öppna kanalen för större fartyg äfven skulle öppna densamma för den utländska konkurrensen. Jag vill påpeka, att under de senaste tio, femton åren den svenska ångfartygsflotta, som går på utländska farvatten, mer än fördubblats i trots af att den utländska konkurrensen är i ofantligt mycket bättre läge där, än när det gäller våra egna kanaler. Ty all kanaltrafik fordrar en speciell förmåga att manövrera fartygen just i de trakterna, och naturligtvis är ingen bättre skickad att omhänderha trafiken där än vi själfva. Någon olycka är det väl för öfrigt icke, om en utländsk ångare går in i Vänern, lika litet som det är en olycka, att vi i kusthamnarna konkurrera med utlandet, men jag är öfvertygad om, att vi ha de absolut bästa betingelserna att vara utlänningarna fullkomligt öfverlägsna på en blifvande kanal.

Jag skulle visserligen önskat, att den reservation, som här har samlat så många ledamöter af statsutskottet, icke framkommit, ty jag må väl säga, att, efter den grundliga utredning, som denna fråga fått, och med hänsyn till den sakkunskap, hvarmed den behandlats, det synes mig litet egendomligt, att man uppställt sådana villkor för de små samhällen, som finnas invid Vänern. Jag vill icke tala om Göteborg, ty det kan icke vara fråga om, att Göteborg skulle vara så kortsynt att icke tillmötesgå de anspråk, som

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

reservanterna uppställa och hvilka gå ut på bekostande af anläggning utaf en farled i Göta älf nedanför Bohusbanans bro. Jag vill emellertid gentemot herr Ekman, då han talade om att stadsfullmäktiges ordförande i Göteborg inom utskottet reserverat sig mot detta villkor, säga, att det är tydligt, att denne såsom ordförande i stadsfullmäktige icke ville vara med om att i statsutskottet fastslå ett sådant villkor för Göteborg. I debatten i Första Kammaren har han för öfrigt tydligt uttalat sig om sin ställning till frågan. Men att för de små samhällena uppe kring Vänern, som icke ha någon större kontakt med den utländska sjötrafiken, på frågans nuvarande stadium ställa upp sådana villkor synes mig något hårdt. Nu har det ju upplysts om, att därifrån icke möta några svårigheter. Men nog tycker jag, att det är egendomligt, om Riksdagen enar sig om ett sådant beslut, att frågan kan ställas på sin spets därigenom att en tillfällig majoritet exempelvis i Åmåls stadsfullmäktige icke vill bekosta en hamnanläggning just nu och därigenom kan uppskjuta frågans lösning.

Det hade synts mig allra mest önskligt, om Kungl. Maj:ts förslag kunnat gå igenom. Men efter hvad vi här hört synes det icke vara något tvifvel om, att ej dessa samhällen redan nu ha öppen blick för hvad situationen kräfver och att de gå med på att göra hamnanläggningar som passa för den nya kanalen.

Jag skall därför, herr talman, be att få yrka bifall till reservanternas förslag.

Med herr Broström förenade sig herrar *Branting, Kristensson, Berg* i Göteborg och *Karlsson* i Göteborg.

Herr Anderson i Arvika: Herr talman! En sak tyckes vara klar beträffande denna fråga, nämligen att trafiken kräfver att Trollhätte kanal utvidgas. Däraf följer, att man frågar sig, *när* det bör ske och *huru* det bör ske. Den grundliga utredning af frågan, som här föreligger, visar ju mycket tydligt enligt mitt förmenande, att man icke bör utvidga kanalen blott så, att den fyller behofvet för de närmaste åren, utan så att man tillgodoser behofvet för en lång framtid. Man har beräknat, att en 4 meters kanal skall vara tillräcklig för de närmaste 40—50 åren, och det är väl den kortaste tid, på hvilken man kan grunda ett dylikt företag.

De områden kring Vänern, som i första hand beröras af kanalfrågan, känner jag för min del ganska väl till, då jag har min verksamhet i dessa trakter. Och jag har den uppfattningen, att där finnas ganska stora utvecklingsmöjligheter och att dessa till stor del äro beroende på förbättrade trafikförhållanden. Om man närmare studerar de ekonomiska och särskildt de industriella förhållandena i Sverige, finner man, att vårt land ligger betydligt efter flera af sina grannar, då det gäller att konkurrera på världsmarknaden. Orsakerna till detta förhållande äro naturligtvis af många

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

slag, men en af dem är dock själfva fraktfrågan. Den spelar för många industrier och affärer en större roll än den man i allmänhet tillmäter densamma, särskildt då det gäller export på aflägsna länder. Då man skall bedöma den här frågan, får man naturligtvis icke ensamt fästa sig vid de industrier och näringar, som finnas för närvarande, utan man bör äfven räkna med den utveckling, som sannolikt kommer till stånd, om det kan skapas bättre trafikförhållanden. Jag skall blott peka på en gren af näringslifvet i dessa trakter, som enligt mitt förmenande är fullkomligt beroende af, att det genom utvidgandet af kanalen skapas bättre kommunikationer. Det är, som herrarne veta, en icke så obetydlig järnhandtering, som finnes i trakterna omkring Vänerns hamnar. Alla, som äro bekanta med förhållandena, erkänna, att det måste ske en omläggning på detta område, om Sverige skall kunna konkurrera med utlandet. På grund af trämasse- och pappersindustriens stora förbrukning af till träkol lämpligt virke har följden blifvit, att träkolen stigit så högt i pris, att det icke lönar sig att framställa järn i träkolsmasugnar. Vi kunna nämligen icke konkurrera med utlandets priser. Då finnes det för näringsidkarne icke någon annan utväg än att omlägga tillverkningen så, att man för masugnarna använder såväl koks som elektricitet. För frågans lösning i den riktningen har redan gjorts ganska mycket och man hyser den förhoppningen att hafva hunnit öfver experimentets stadium. Om vi tänka oss, att de järnverk, som nu finnas eller kunna uppstå omkring Vänern, skulle öfvergå till järntillverkning med användande af antingen uteslutande koks eller en kombination af koks och elektricitet, så är en förutsättning härför att till billiga fraktpriser kunna transportera Lapplandsmalm samt kol från England. Man skulle möjligen kunna invända, att man för detta ändamål kunde begagna sig af de trafikleder och trafikmedel, som finnas, men det går icke, ty de båtar om 250 à 300 ton, som nu trafikera kanalen och Vänern och gå på Östersjön, kunna icke användas i Nordsjön.

På samma sätt förhåller det sig med en del andra industrier. Dessa måste, för att bli konkurrenskraftiga, inrätta sig för massfabrikation, ty de små och svaga fabrikerna kunna ej täfla å världsmarknaden, men ett nödvändigt villkor för en dylik utveckling äro goda och billiga trafikleder.

Jag har icke hört någon här inom kammaren förneka, att det finns ett verkligt behof att få en bättre kanal vid Trollhättan, men oaktadt detta vill man uppskjuta frågan, dels därför att man anser utredningen ofullständig, men kanske hufvudsakligast därför att man anser, att vi kunna nöja oss med en mindre kanal. Beträffande tidpunkten hyser jag den uppfattningen, att den är synnerligen lämplig just nu, därför att vi befinna oss i s. k. lågkonjunktur, en period då det råder arbetsbrist. Jag anser, att staten bör använda just sådana lämpliga tillfällen för att utföra större arbeten och därigenom inverka reglerande på arbetsmarknaden.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Här är fråga om att upplåna 23 millioner kronor för ett byggnadsarbete, som komme att lämna arbetsförtjänst åt sådana, som annars måhända komma att gå arbetslösa.

Hvad innebär detta? Jo, det innebär, att dessa många millioner skola till största delen komma svenska arbetare och svenska leverantörer till godo. De skola, dessa medel, stanna inom vårt land och komma våra näringar till godo såväl direkt som indirekt genom den nytta, kanalen kommer att bereda näringarna. Jag kan därför för min del icke finna, att därför att vi befinna oss i tider, då allting går ned, detta skulle vara en anledning att uppskjuta detta arbete, utan tvärtom anser jag det vara en anledning att påbörja det så fort som möjligt.

Ehuru jag för min del finner, att den utredning, som skett rörande kanalen, är både till sin omfattning och med afseende på riktigheten af beräkningarna, så långt jag kan bedöma, alldeles utmärkt utarbetad, så kan jag dock icke underlåta att nämna en punkt, där jag icke kan dela den uppfattning, som uttalats af de sakkunniga. Det är i fråga om kanalens trafikförmåga för framtiden. Kanalen skulle att börja med byggas för fyrameters-båtar, d. v. s. båtar som gå på fyra meters djup, men slussarna för femmeters-båtar. Ursprungligen har man föreslagit, att dessa femmetersslussar skulle göras dubbelspåriga, emedan man på så sätt skulle betydligt öka trafikförmågan. Den sakkunniga kommissionen har i detta fall prutat och föreslagit att bygga enkelspårigt, men att femmetersdjupet skulle bibehållas vid slussarna.

Detta medför en ökad kostnad af 2,600,000 kronor, som vi icke kunna få någon nytta af förrän kanalen får fem meters djup, ty slussarna äro oafhängiga af kanalens djup och bredd. Några fullt påtagliga skäl för detta förslag ha icke blifvit åberopade, utan här har man räknat endast med sannolika skäl. Man har beräknat att den gynnsammaste kanalfarten kan åstadkommas med 4 à 5 meters.båtar, därför har man tagit, så att säga, den minsta storlek, som är gynnsam, men velat göra vissa förarbeten, så att man sedermera skulle kunna öfvergå till femmetersdjupet, hvilket lär vara ännu gynnsammare i frakthänseende. Det gäller här en utgift af 2,600,000 kronor och att i tekniskt hänseende binda en eventuell förändring af kanalen om 40 à 50 år, d. v. s. att om vid denna tid kanalen möjligen behöfver ombyggas, får man taga hänsyn till att man nedlagt denna stora kostnad på slussarna, äfven om det då skulle visa sig vara gynnsammare att bygga en kanal på låt oss säga 6 à 7 meters djup. Jag kan för min del icke finna, att denna åtgärd är klok, ty man vet ju icke, hur förhållandena komma att gestalta sig 50 år härefter, eller hur tekniken vid den tiden anser sig vilja ordna saken.

Denna fråga får naturligtvis också ses ur den synpunkten, hvilka trafikförhållanden och hvilken godsmängd man har att räkna med. Om man ser på hvilket slags gods som hufvudsakligen framföres

genom kanalen, så finner man, att det är det tyngsta och mest skrymmande godset, som kommer ur våra skogar i Värmland och Dalarna. Och så lär väl allt fortfarande bli fallet. Men vi veta också, att skogarnas afkastningsförmåga icke är obegränsad, och min uppfattning är den, att å en stor del af de skogsprodukter, som skola utgöra frakterna, en öfverafverkning äger rum, och om man också kan säga, att på andra ställen en underafverkning äger rum, så att dessa omständigheter utjämna hvarandra, så kan man dock knappast räkna med någon väsentlig ökning. Dessutom är det en annan omständighet som bör tagas i betraktande hvad Värmland beträffar — och förhållandet är nog detsamma äfven på en del andra orter — nämligen den, att skogsafverkningen allt mer och mer anpassas efter trämasseindustriens behof, och detta är helt naturligt, därför att det betalar sig mycket bättre än att låta skogen mogna och använda den till timmer och plank. Men det är gifvet, att häraf följer, att skogen genom denna förädling får vid utfraktningen en mindre kvantitet och vikt, och att man alltså icke kan räkna på någon stor ökning i frakterna af skogsprodukter. Hvarifrån skulle då ökningen komma? Den skulle komma, har jag hört sägas, genom den järnindustri, som skulle uppstå och utvecklas i trakterna kring Vänern. Ja, jag tror också på en sådan utveckling, men icke i obegränsadt omfång, ty om vi skola slå in på den omläggning af vår industri, som jag nu har talat om, så är den till stor del beroende på tillgången till billig vattenkraft, och sådan finnes icke i tillräcklig mängd kring Vänern, utan man måste söka äfven andra orter, där billig elektrisk kraft kan erhållas.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

I beräkningen rörande trafik och varumängder har uppgifvits, att man om 10—15 år skulle kunna beräkna en transport af omkring 100,000 ton malm från Lappland till Värmland. Detta är dock blott en liten del af kanalens trafikförmåga, hvilken är beräknad att uppgå till mer än 4 gånger den nuvarande. Sålunda kan man enligt mitt förmenande icke heller på den vägen uppnå sådana behof, att man skulle behöfva utvidga kanalen öfver det nu föreslagna fyrametersdjupet.

Det är af dessa skäl, som jag för min del anser det mindre välbetänkt att nu offra 2,600,000 kronor, som först om 50 år kunna hafva något värde, och 2,600,000 kronor nu, kapitaliseradt till den tiden, är ju 10—11 millioner. Äfven om man då skulle behöfva ombygga slussarna så skulle man icke förlora något på det, om det också skulle bli betydligt dyrare än att nu bygga dem för femmetersbåtar.

Nyttan af femmetersslussar är beroende på kanalens djup och bredd, och således måste denna göras djupare och bredare om man skall kunna utnyttja det större djupet i slussarna. Detta fördjupande och utvidgande på bredden är det meningen att verkställa under vintertiden, för att icke störa trafiken. Ja, jag vågar icke göra det påståendet, att man skulle på så sätt vintertid kunna om-

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

bygga äfven slusstrappan om så fordrades om 40 à 50 år, men jag har dock den uppfattningen att så skulle kunna ske.

Jag vill icke rörande denna sak framställa något förslag, men då jag ansett saken behjärtansvärd har jag icke kunnat underlåta att beröra den. Det skall i alla fall icke hindra mig att tillstyrka bifall till reservationen.

Herr Kronlund: Jag skall fatta mig kort. Jag vill bara säga att då jag hörde herr Sjö i dag yttra sig, så var det som en genklang från forna tider, då vi stodo som motståndare i en annan kommunikationsfråga, nämligen frågan om Norrbottens kommunikationer. Jag kunde förstå hans betänksamhet då, ty då gällde det outforskade trakter af problematiskt värde. Här gäller det en kommunikationsled som ligger i hjärtat af Sverige, som så att säga har kanaler till flera af Sveriges rikaste och mest utvecklingskraftiga provinser, och som genom dessa billigare frakter skulle komma att utgöra en mäktig häfstång till utvecklingen af vårt lands industri.

Det påpekades ju bland annat af herr civilministern, att man på dessa större fartyg skulle kunna bespara ända till 24 % af fraktkostnaderna, och billigare transport är väl ändå en bland de allra viktigaste förutsättningarna för framgången och utvecklingen af vår industri. Äfven om dessa beräkningar icke helt och hållet skulle hålla streck — jag tror att de göra det — men om de icke skulle göra det, så är dock detta en utgift, som vi med glädje borde göra, och som vi kunna göra i betraktande af den indirekta nytta, som vi därigenom tillföra vår industri. Låtom oss bara tänka på ett annat område! Vi offra hundratusentals kronor om året till understöd af vår ångbåtsförbindelse med utlandet. Och hvarför? Jo, därför att vi vilja befordra billigare frakter och få afsättning för våra produkter i utlandet. Samma synpukter göra sig också gällande med afseende å denna kanal; genom billigare frakter och ökade utskeppningsmöjligheter skulle en större afsättning af våra produkter komma till stånd.

Om jag således anser giltiga skäl föreligga för byggandet af denna kanal, så är jag ock af den meningen att härmed ej bör uppskjutas ett enda år. Herr civilministern betonade i sitt anförande, att vi här i Sverige ofta gjort oss skyldiga till brist på system och brist på planmässighet i fråga om statens arbeten. Jag vill endast påpeka ett belysande exempel i detta afseende. Jag syftar på våra norrländska järnvägsbyggnader. Då vår norrländska stambana hunnit ett stycke upp i Norrbotten, slutade vi med det fortsatta byggandet af densamma. Vi afskedade ett par tusen af en duktig och erfaren arbetarestam, som skingrades för himlens vindar. Vi afskedade vidare och pensionerade en stor och präktig ingenjörskår. Och då några år därefter byggandet af Ofotenbanan begynte, måste man börja arbetena med en delvis oöfvad och oer-

faren arbetarestam och med opröfvade och oerfarna ingenjörer. Och hvad har resultatet häraf blifvit? Jo, att vi fått betala miljoner i större arbetskostnader!

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Nu äga vi dock en tränad arbetarestam på en 1,400 man nere vid Trollhättan och en duktig ingenjörkår. Är det då ej bättre att, om vi verkligen äro på det klara angående behofvet af denna kanal, omedelbart påbörja byggandet af densamma, så att vi ej nödgas afskeda denna arbetarestam till skada såväl för landet som för arbetarne.

Det är ur dessa synpunkter jag för min del vill vara med om reservationen, till hvilken jag alltså ber att få yrka bifall.

Herr Otto: Herr talman, mina herrar! Det har under den nu pågående debatten framhållits och det framhålles likaledes i den kungl. propositionen, hvilken stor betydelse denna fråga har för stora och vidt skilda områden af vårt land. Det gäller här intressen, som alldeles speciellt beröra Värmland och icke minst det samhälle, af hvilket jag är medlem och hvars representant jag här är.

Fastän sålunda denna frågas stora betydelse redan blifvit till fullo ådagalagd, anser jag det likväl vara min skyldighet att här meddela innehållet af ett par skrifvelser, som jag erhållit. Dessa skrifvelser äro uttryck för den stämning, som råder i min hemort. Kristinehamns handelsförening hade den 11 d:s ett särskildt sammanträde och uppdrog därvid åt sin styrelse att göra följande uttalande:

»Då afgörandet angående Kungl. Maj:ts proposition om ny farled mellan Vänersborg och Göteborg förestår, vilja vi, väl inseende den stora betydelse som en förbättrad kommunikationsled mellan Vänern och Kattegatt innebär för hela mellersta Sverige och särskildt för provinserna omkring Sveriges största insjö, men i all synnerhet för Värmland, dess handel och industri, uttala vår förhoppning, att Ni, Herr Riksdagsman, ville i Er mån bidraga till den enligt vårt förmenande lyckligaste lösningen af denna fråga, nämligen i öfverensstämmelse med den kungl. propositionen.»

Samma dag hade stadsfullmäktige i Kristinehamn ett sammanträde, och därifrån har jag mottagit följande skrifvelse: »Stadsfullmäktige i Kristinehamn hafva vid ordinarie sammanträde denna dag enhälligt beslutat uppdraga åt undertecknade att å Fullmäktiges vägnar till Eder, såsom stadens representant i Riksdagens Andra Kammare, uttala sin öfvertygelse om den särdeles stora betydelsen jämväl för vårt samhälle däraf, att den ifrågasatta nya farleden Vänersborg—Göteborg skyndsammast kommer till stånd, äfvensom att nyttan af detta företag fullt motsvarar de förväntade uppoffringarne från stadens sida för bättrandet af dess nuvarande hamnförhållanden, samt att anmoda Eder att på det sätt, Ni till främjandet

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

af den i detta ärende afgifna kungl. propositionens antagande finner lämpligast, använda detta meddelande.

Beslutet härom blef genast vid sammanträdet justeradt.

Kristinehamn den 11 maj 1909.

Herm. Peterson. *K. G. Svenson.*

Albin Dufvander.

Af de anmärkningar, som statsutskottet särskildt gjort mot regeringspropositionen, afser en de ökade kostnader, som kunna vara att vänta på grund af hamnförhållandena i vissa städer. Hvad Kristinehamn vidkommer, vill jag fastslå, att den farhågan är öfverflödig. Det har under debatten framgått, att denna farhåga jämväl är öfverflödig hvad öfriga åsyftade städer beträffar.

En annan anmärkning mot förslaget gäller ovissheten, huruvida statens utgifter för företaget komme att stanna vid den uppgifna summan. För en sådan ovisshet kunna ju visserligen åtskilliga skäl anses föreligga. Men jag vill fråga herrarne, om ni skulle hafva lust att träffa en öfverenskommelse att aldrig godkänna några kostnader eller bifalla några förslag i fråga om utgifter, i händelse möjligheten att på förhand exakt beräkna desamma är utesluten. Om vi skulle säga nej till alla förslag, där man icke på förhand har absolut visshet om, att gjorda kostnadsberäkningar icke i någon mån komma att öfverskridas, så undrar jag, huru långt vi då skulle komma.

Statsutskottet säger att den gjorda utredningen är värdefull och finner de däri anförda skälen vara beaktansvärda, men förklarar på samma gång, att det icke kan undgå att hysa tvekan angående tillförlitligheten af de till förmån för förslagets realiserande anförda skälen och af den i frågan gjorda utredningen. Af den här förda debatten har likväl framgått, att man trots detta icke kan komma ifrån betydelsen af det här företaget. Och när allt kommer omkring, synes statsutskottet självt icke vara fullt så säkert på sitt eget uttalande, något som de ganska sväfvande uttrycken i dess utlåtande bestyrka. Det vill således synas, som om den kritik, som statsutskottet ägnat förslaget i sin helhet, ej vore så synnerligen väl grundad.

En talare yttrade här, att hela företaget förefaller som »*ett enda stort äfventyr*». Jag antager, att, när förslaget allra först kom fram om att bygga denna kanal, detsamma ansågs vara ett mycket större äfventyr. Det äfventyret har dock varit Sverige, dess handel och industri till ofantligt gagn! Jag är lifligt öfvertygad därom, att nu omhandlade företags realiserande kommer att visa sig lika lyckobringande.

Under sådana förhållanden anser jag, att det ej är förenadt med någon som helst risk att instämma med reservanterna, i all synnerhet som de af dem uppställda villkoren för företagets utförande äro synnerligen betryggande.

I anslutning till mitt nu gjorda uttalande ber jag alltså, herr talman, att få yrka bifall till reservanternas förslag.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Herr Crafoord: Herr talman, mina herrar! Med afseende på det nu föreliggande förslaget har jag först fäst mig vid det stora penningebelopp, som kräfves för dess realiserande. Det heter ju visserligen, att man bör låna penningar, när det gäller anläggning af produktiva företag, och därmed är heller ingen fara förbunden, så länge dessa företag äro bärkraftiga och lämna full och skälig ränta å det lånade kapitalet. Emellertid synes mig att man vid nya företags realiserande hädanefter bör gå något försiktigare till väga än man hittills ofta nog gjort.

I den kungl. propositionen finnes på ett ställe angifvet, att sedan driften å den nya kanalen börjat, skulle kanalverkets hela årliga behållning ingå till statskontoret på samma sätt som inkomsten af statens järnvägar. — Jag måste erkänna, att det förefaller mig ganska egendomligt, att man just vid denna riksdag, under hvilken vi hafva haft förslag att behandla angående ökade skatter, hvarvid man nödgats tillgripa stämpelskatt å växlar och ökad maltskatt m. m. för att kunna täcka bristen i statsbudgeten, som väsentligen uppstått därigenom att statsbanorna ej bära sig, att man, säger jag, samtidigt vill framhålla, att den behållning det planerade nya företaget skulle lämna skall inreverseras just på samma sätt som dessa statsbanemedel!

Vi hafva ju äfven andra inkomster, som staten har att taga vara på. Vi hafva $1^1/_2$ miljon kronor om året af alla våra stora malmberg. Dessa kolossala rikedomar, som vi så ofta tala om, att de skola hjälpa oss fram, krympa således ihop till en liten summa, som ju visserligen kan bli större, det få vi ju hoppas! Domänstyrelsen t. ex. lämnar mycket litet, det tror jag att alla kunna vara ense om. Telegraf och telefon betala nätt och jämnt räntan — något öfverskott förekommer ej. När man då tänker på privata affärsföretag af liknande slag, som lämnar miljoner i behållning, så blifva de antydda missförhållandena ännu mera i ögonen fallande.

Jag vill härmed ha sagt, att någonting måste göras för att garantera, att de produktiva företag, för hvilka man lånar penningar, verkligen också blifva produktiva.

Angående det här föreliggande förslaget, så har det utredts och tillstyrkts af många skickliga män med anseende och auktoritet, som ingen kan betvifla, och därför är det också helt naturligt att vänta, att enhvar, som fått denna fråga sig förelagd, endast med den allra största betänklighet är villig att yrka afslag å densamma.

För egen del anser jag det dock omöjligt att nu utan vidare biträda det kungl. förslaget. Hvad som härvidlag bestämmer mig, är min fasta öfvertygelse därom, att vi för att kunna på ett för landet lyckligt sätt fortsätta på den inslagna vägen — att låna penningar för skapandet af nya kommunikationer — måste först göra

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

upp en byggnadsplan öfver landets oundgängliga behof i kommunikationshänseende. Härigenom vunne man garanti för, att företag, för hvilka medel äskades, också kunde på ett fullt rationellt sätt utnyttjas.

Så fort jag hörde talas om denna kanalbyggnad, frapperade det mig, att vi hafva under anläggning en järnväg från Kil till Torsby, en enskild järnväg, som med lån af staten kostar 4 à 5 miljoner kronor. Jag undrar nämligen, om icke trakten kring Frykensjöarna skulle vara mera betjänt med att stå i förbindelse med Vänern genom en kanal sådan som den nu föreslagna. Nu äro orterna omkring dessa sjöar uteslutande hänvisade till det järnvägsbolag, som tar hand om forslandet af deras produkter. Och det gällde dock här att tillgodose intressen för befolkningen inom ett betydande trafikområde, som sjöledes skulle kunnat sättas i direkt förbindelse med hjärtat af landet.

Det förefaller mig därför oundgängligen nödvändigt att vi se till, att de kommunikationer, som vi måste hafva, blifva till fullo planerade, innan Riksdagen slår in på nya större låneoperationer. Vidare anser jag, att vi böra af regeringen begära en fullständig plan öfver trafikbehofvet och sättet för dess tillgodoseende å olika orter, så att anläggandet af nya trafikleder sker följdriktigt och på fördelaktigaste sätt jämväl i det afseendet, att den ena ortens behof icke gynnas på bekostnad af den andras.

Herr talman! Jag skall utan vidare uttalanden be att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Carlson i Herrljunga: Herr talman! Jag har icke mycket att tillägga, och jag skall därför fatta mig kort. Men då det föreliggande förslaget berör intressen också i min valkrets, skall jag be att få tillkännagifva min ståndpunkt i frågan.

Jag har varit ytterst tveksam, huru jag skulle ställa mig till denna fråga, ända tills i dag, dels med hänsyn till kostnadskalkylerna för detta företag, hvilka jag ansåg vara för lågt tilltagna, dels med afseende på kostnaderna för hamnuppmuddringar, men då de sakkunniga så godt som vågat taga på sitt ansvar, att kostnaderna icke väsentligt skulle öfverstiga de föreslagna, och reservanterna därjämte uppställt som villkor för förslagets antagande, att vederbörande skulle bekosta hamnuppmuddringen, så ha mina betänkligheter farit, och då jag dessutom tillika hoppas och tror, att företaget skall bli till stor nytta för stat och samhälle, skall jag, herr talman, förena mig med dem, som i dag yrkat bifall till reservanternas förslag.

Herr Olsson i Fläsbro: Herr talman! Efter det utredande anförande, som herr Ekman höll vid debattens början, skall jag inskränka mig till att något belysa den verkliga halten af hvad först herr statsrådet och chefen för civildepartementet och efter honom herr Starbäck sade därom, att utredningen i denna fråga nu

är klar. Jag tror mig därjämte kunna visa, att denna utredning icke, som herr Starbäck sade, blifvit i dess väsentliga delar pröfvad af de auktoriteter och myndigheter, som han omnämnde.

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Trollhättestyrelsen har på uppdrag af Kungl. Maj:t verkställt en utredning angående den nya kanalens bärighet. I själfva verket är det arbetschefen hos vattenverket, löjtnant Malm, som fått i uppdrag att utföra detta arbete. Såvidt jag kunnat finna, har icke kanalkommissionen, icke heller Trollhättestyrelsen i dess helhet utan endast dess verkställande direktör granskat denna utredning. Ej nog med att nyssnämnde löjtnant Malm medgifver, att ett långt vidlyftigare material erfordras, för att man skall kunna komma till ett fullt tillfredsställande resultat, utan han har därjämte användt maximisiffror vid sina beräkningar. Dessutom äro dessa beräkningar, såvidt jag kunnat finna, grundade till hufvudsaklig del på godtyckliga antaganden, hvilka till och med i vissa fall tangera rena orimligheter. Exempelvis kommer han efter en hel serie sådana antaganden till det, som han själf säger, framkonstruerade resultatet, att den trävarumängd, som nu fraktas kanalvägen, och hvilken trävarumängd icke ökats under de sista tio åren, skulle under kommande 15 år mer än fördubblas. I betraktande af att vårt skogskapital, jag vågar väl säga det, minskas år från år, synes det vara mera sannolikt, att den trävarumängd, som nu forslas kanalvägen, snarare kommer att minskas än att ökas i framtiden. Och då man vet, att dessa trävaror utgöra icke mindre än 57 procent af det gods, som fraktas kanalvägen, undantagandes det gods, hvarför beräknas rusfrakter, så är det tämligen klart, att om man räknat fel beträffande dessa trävaror, så blir också gifvetvis resultatet af beräkningen i dess helhet mycket haltande. Beräkningen af en mängd andra godsslag, som man förväntat skulle komma att i framtiden tillföras kanaltrafiken, är också, såvidt jag kan se, betydligt öfverdrifven.

Ehuru jag för min del har mycket stora sympatier för att kanalen blir ombyggd, hvilket jag också uttalat såväl på statsutskottets riksgäldsafdelning som också i statsutskottet in pleno, så kan jag omöjligen på dessa beräkningar grunda en förhoppning och ännu mindre en förvissning, att staten skall, om Riksdagen nu beviljar dessa 22,800,000 kronor, komma att så småningom få igen dessa penningar med ränta, ja, icke ens inom de femtio år, om hvilka herr statsrådet talade för en stund sedan.

Innan staten lämnar anslag i form af lån till enskilda järnvägsanläggningar, plägar man åtminstone i de flesta fall, tror jag, låta väg- och vattenbyggnadsstyrelsen granska och kontrollera de uppgjorda kostnadsberäkningarna. Det synes mig att beträffande ett sådant företag som detta man också bort gå så till väga, i synnerhet som det här gäller, att staten skall uteslutande utföra detta företag. Utlåtandet från nämnda styrelse har emellertid icke införskaffats. Ej heller har kanalkommissionen, i hvilken dock väg-

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

och vattenbyggnadsstyrelsen var representerad, yttrat sig om de uppgjorda kostnadsberäkningarna. Trollhättestyrelsen har också i detta fall låtit genom sin verkställande direktör uppgöra detta kostnadsförslag, hvilket jag nästan vågar säga icke ens styrelsen i sin helhet pröfvat. Åtminstone har denna styrelse icke i sin skrifvelse till Konungen med öfverlämnande af utredningen förklarat sig gilla denna kostnadsberäkning utan endast de slutsatser, till hvilka direktören kommit beträffande behofvet af och anordningarna beträffande den nya farleden. Endast på hans auktoritet skall således Riksdagen bevilja denna enorma summa i den förvissning, att den skall räcka till för att fullborda företaget. Jag för min del får säga, att jag icke vågar detta, och däröfver må ingen undra.

Till sist vill jag framställa den frågan: är företaget verkligen så brådskande, att ärendet måste afgöras i detta outredda skick? Härpå svarar Trollhättestyrelsen, och detta svar återfinnes i den kungl. propositionen, att kanalen icke kan *bekvämligen* tillgodose en *afsevärd* ökning af trafiken. Det synes af detta yttrande enligt min uppfattning framgå, att det icke alls skulle möta svårigheter att vänta ännu ett eller annat år. På dessa skäl anhåller jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Häruti instämde herrar *Danielsson, Persson* i Borrby, *Persson* i Tällberg, *Thor* och *Jonsson* i Gumboda.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet grefve Hamilton: Herr talman, mina herrar! Den siste ärade talaren har med den för honom vanliga skickligheten ytterligare utvecklat de anmärkningar mot Kungl. Maj:ts proposition, hvilka återkommit hos nästan alla de talare, som här uttalat sig. Det är anmärkningar mot kostnadsberäkningarna och trafikberäkningarna. Märkvärdigt nog har hittills icke någon anmärkning förekommit, om jag så får säga, i sak, förutom hvad den siste ärade talaren anförde rörande trävarutransporten. Jag tillåter mig att med afseende å hvad han härutinnan yttrat anmärka, att han tyckes ha förbisett, att i denna transport äfven innefattas produkter af trämassa, hvaraf transporten alltjämt ökas.

För öfrigt gå alla dessa anmärkningar ut på, att man vill göra uträkningarna misstänkta, därför att de blifvit verkställda af en person, hvilkens auktoritet man icke vill erkänna. Förut har det sagts, att beräkningarna af byggnadskostnaden uppgjorts endast af öfverste Hansen. Nu sade den siste talaren att trafikberäkningarna uppgjorts endast af löjtnant Malm. Hvad det sistnämnda beträffar så är det klart, att alla sådana beräkningar uppgöras af en man. Men att säga, att Malms beräkningar icke skulle hafva granskats af hans chef eller utaf vattenfallsstyrelsen, är fullkomligt felaktigt. De hafva granskats hela vägen undan för undan.

Hvad återigen beträffar talet om att här endast är fråga om

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

en mans auktoritet rörande beräkningen af byggnadskostnaderna, hvilken anmärkning äfven resulterat i ett klagomål öfver att den mest sakkunniga myndigheten, som man förmenar vara väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, icke yttrat sig, vill jag säga följande: Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är utan tvifvel en sakkunnig myndighet, där det sitter skickligt folk, men vi hafva folk med fullt lika stor skicklighet och samma kompetens både i vattenfallsstyrelsen och järnvägsstyrelsen. Det skulle naturligtvis vara ytterst olämpligt, om man läte ett sidoordnadt ämbetsverk granska ett annat ämbetsverks arbete. Det har hittills i fråga om statens arbeten icke förekommit att till exempel järnvägsstyrelsens arbeten granskats af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, lika litet som man låtit väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arbeten kontrolleras af järnvägsstyrelsen, och lyckligtvis har man icke behöft detta, därför att alla dessa myndigheter äro på detta område fullt skickliga och kompetenta. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kan icke och gör icke anspråk på att framför andra sitta inne med all vishet i detta fall. Dess kostnadsberäkningar kunna ju vara bra, men de kunna också slå fel såsom andras. Men härtill kommer något annat mina herrar. Dessa kostnadsberäkningar hafva uppgjorts af öfverste Hansen och en stab af synnerligen skickliga ingeniörer, som arbetat under honom. Är detta icke någon garanti? Nej, säger man, det är endast *en* man. Men det är en skicklig och förfaren man, som haft erfarna och skickliga biträden, hvika under flera år arbetat just på denna plats och just med sådant arbete, som det här är fråga om, och hvilka under åratal fått arbeta där och sålunda förvärfvat kännedom om terrängförhållanden och andra förhållanden. Det är således icke, som om det skulle hafva varit ett ämbetsverk i Stockholm, som uppgjort beräkningarna, utan det är skickliga ingeniörer, under åratal bosatta på platsen, som uppgjort beräkningarna. Kan man icke våga påstå, att detta innebär större garanti, än om man skulle höra hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade att säga.

Det var emellertid äfven en annan sak som jag ville framhålla. Vid uppgörandet af kostnadsberäkningarna har deltagit en person, som såsom jag tror herrarne måste erkänna är en af vårt lands främsta auktoriteter på detta område och en skicklig ingeniör, nämligen professor Richert, hvilken samtidigt med att de ifrågavarande kostnadsberäkningarna utfördes uppgjorde en likartad beräkning i fråga om den ifrågasatta Uddevallakanalen, och det var genom samarbete mellan öfverste Hansen och professor Richert, som de för alla dessa kostnadsberäkningar gällande à-pris bestämdes. Således kan man säga, att dessa beräkningar uppgjorts af vattenfallsstyrelsen under kontroll af professor Richert. Sedermera öfverlämnades kostnadsförslaget till vattenfallskommissionen, som tillsatte en teknisk afdelning för granskning af de tekniska detaljerna, och i denna afdelning satt utom öfverste Hansen och

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

professor Richert väg- och vattenbyggnadsstyrelsens erkändt skicklig-gaste man, dess chef öfverste Wijnbladh. Tro herrarne verkligen, att en man med känsla för sitt verks anseende och med känsla för sitt ansvar skulle lämna dessa beräkningar utan anmärkning, om han funnit dem opålitliga. Jag vågar påstå, att de försök, som här gjorts att antyda, att från statens sida icke nedlagts tillräcklig omsorg på beräkningarnas riktighet och noggrannhet, icke kunna betecknas annat än såsom fullständigt obefogade.

Herr Ekman i Mo gård: Jag vill endast yttra några ord med anledning af herr statsrådets och chefen för civildepartementet sista anförande. Det tyckes, som om herr statsrådet icke ville förstå hvad jag menade, när jag framhöll, att man här byggt för mycket på endast en auktoritet. Herr statsrådet framhöll såsom bevis för den ifrågavarande personens stora auktoritet, att han under många år följt denna frågas utveckling. Ja, herr statsråd, det är just därpå, som våra anmärkningar koncentrera sig. Det har varit så godt som uteslutande han, som hela vägen följt och utvecklat denna fråga, och det är på grund däraf vi önska, att någon annan sakkunnig myndighet skulle blifva i tillfälle att kontrollera och kritisera de uppgifter, som denna enda person — jag kan icke komma till annat resultat — bär ansvaret för.

Herr statsrådet yttrade vidare, att i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen otvifvelaktigt sitta skickliga personer, som äro fullt kompetenta att bedöma denna fråga, men att det finnes lika kompetenta personer äfven i vattenfallsstyrelsen och att det icke brukade förekomma att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finge kontrollera järnvägsstyrelsens utlåtande, då det gällde järnvägsfrågor. Men den talare, som här hade ordet närmast före herr statsrådet, framhöll, och jag tror, att han hade fullkomligt rätt däri, att när det gäller att bevilja lån till byggande af enskilda järnvägar, höres väg- och vattenbyggnadsstyrelsen däröfver. Här gäller det att bevilja lån för ett företag, som staten skall utföra, men som för den skull icke blir mindre dyrbart, och jag tror att det vore riktigt att äfven i detta fall höra sistnämnda styrelse.

Öfverläggningen var härmed slutad. I öfverensstämmelse med de därunder gjorda yrkandena framställde herr talmannen propositioner först på bifall till utskottets hemställan och vidare på afslag därå och bifall i stället till det förslag, som innefattades i mom. a) af den utaf grefve A. F. Wachtmeister m. fl. vid utlåtandet afgifna reservationen; och förklarade herr talmannen sig anse den senare propositionen vara med öfvervägande ja godkänd. Votering begärdes emellertid, till följd hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som vill, att kammaren, med afslag å statsutskottets hemställan i mom. a) af utskottets förevarande utlåtande n:o 164, bi-

faller det förslag, som innefattas i mom. a) af den utaf grefve A. F. Wachtmeister m. fl. vid utlåtandet afgifna reservationen, röstar

Ang. anslag till ny farled mellan Vänersborg och Göteborg. (Forts.)

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren bifallit utskottets berörda hemställan.»

Voteringen utvisade 114 ja mot 95 nej; och hade kammaren alltså med afslag å utskottets hemställan i förevarande moment bifallit det förslag, som innefattades i mom. a) af den utaf grefve A. F. Wachtmeister m. fl. afgifna reservationen.

Mom. b) föredrogs härpå; och yttrade därvid

Herr Rydén: Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen äfven beträffande nu förevarande moment.

Vidare anfördes ej. Sedan herr talmannen gifvit propositioner på dels bifall till utskottets hemställan, dels afslag därå och bifall i stället till det förslag, som innefattades i mom. b) af den utaf grefve A. F. Wachtmeister m. fl. vid utlåtandet afgifna reservationen, biföll kammaren sistnämnda förslag.

§ 9.

Ordet lämnades härefter på begäran till

Herr vice talmannen, som yttrade: Herr talman, mina herrar! Jag tillåter mig föreslå, att på morgondagens föredragningslista måtte uppföras såsom första ärende statsutskottets utlåtande n:o 165, såsom andra samma utskotts utlåtande n:o 167, såsom tredje samma utskotts utlåtande n:o 169, såsom fjärde samma utskotts utlåtande n:o 170, såsom femte samma utskotts utlåtande n:o 172, såsom sjätte samma utskotts utlåtande n:o 173, såsom sjunde samma utskotts utlåtande n:o 174, såsom åttonde samma utskotts utlåtande n:o 175, såsom nionde samma utskotts utlåtande n:o 176, såsom tionde samma utskotts utlåtande n:o 178, såsom elfte samma utskotts utlåtande n:o 179, såsom tolfte samma utskotts utlåtande n:o 180, såsom trettonde samma utskotts utlåtande n:o 12, såsom fjortonde samma utskotts utlåtande n:o 187, såsom femtonde samma utskotts utlåtande n:o 189, såsom sextonde bankoutskottets memorial n:o 12, om användande af bankovinsten för år 1908, såsom sjuttonde bankoutskottets memorial n:o 13, angående åtgärder för anskaffande af

ny tomt för riksbanksbyggnad i Kristianstad, samt att därefter ärendena uppföras i vanlig ordning.

Denna hemställan bifölls af kammaren.

§ 10.

Anmäldes och godkändes Riksdagens kanslis förslag:

dels till paragrafer i riksdagsbeslutet:

n:o 11, angående tullen å vin;

n:o 12, angående ansvarsfrihet för fullmäktige i riksgäldskontoret;

n:o 13, angående val af Riksdagens justitieombudsman och hans efterträdare;

n:o 14, rörande förordning angående tullverkets och varuemottagares ömsesidiga rättigheter och skyldigheter i de fall, då tullafgift för inkommen vara oriktigt uppdebiterats m. m.;

n:o 15, rörande förslag till lag angående Kungl. Maj:ts högsta domstols tjänstgöring på afdelningar m. m.;

n:o 16, angående villkorlig doms användande utan inskränkning beträffande fylleri eller därmed sammanhängande förseelser;

n:o 17, angående borttagande af tullen å jordnötter;

n:o 18, angående åtgärder för kontroll å handeln med beredda kraftfodermedel;

n:o 19, angående vissa bestämmelser rörande gränstrafiken mellan Sverige och Norge;

n:o 20, angående åvägabringande af lagbestämmelser för betryggande af skogens återväxt å område, hvarest afverkningsrätt upplåtits åt utlänning;

n:o 21, rörande lag angående ändrad lydelse af 10, 11, 12 och 13 §§ i lagen om handräckning åt utländsk domstol den 6 mars 1899 samt lag angående ändrad lydelse af 2 och 3 §§ i lagen om verkställighet i visst fall af utländsk domstols beslut den 6 mars 1899;

n:o 22, angående ändringar i gällande brännvinsförsäljningsförordning; och

n:o 23, angående ändrad lydelse af 8 § i lagen om förvärfvande och förlust af medborgarerätt den 1 oktober 1894;

dels till Riksdagens skrifvelser till Konungen:

n:o 151, angående åtgärders vidtagande för att folk- eller småskollärare, som är obotligt sinnessjuk, måtte kunna entledigas med pension; och

n:o 152, angående bestämmelser mot onödigt plågande af husdjur vid slakt.

§ 11.

Justerades protokollsutdrag.

§ 12.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

herr *Pettersson* i Bjälbo under 2 dagar fr. o. m. den 14 maj,
» *Hellberg* » 8 » » » 17 »
» *Berg* i Staby under den 14 maj,
» *Schotte* » » 14 » och
» *Åkerlund* » » 14 »

Kammarens ledamöter åtskildes härefter kl. 4,42 e. m.

In fidem
Per Cronvall.