

Nr 139.

Av herr **Hage m. fl.**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående åtgärder till åstadkommande av direkt genomgångstrafik över Svinesund mellan svenska och norska järnvägar.

Sverige har genom sitt läge förutsättningar för att draga till sig en ej obetydlig transitotrafik. För ett land med sådana förutsättningar gäller det att på allt sätt söka utnyttja dessa möjligheter, ty om så sker, om en allt större transitotrafik söker sig väg genom landet, innebär detta givetvis ett betydande tillskott till nationalinkomsten, isynnerhet som byggandet av de trafikleder, som användas för genomgångstrafik, i många fall redan är fullt motiverat av hänsyn till lokaltrafiken, vadan inkomsterna av genomgångstrafiken på sätt och vis kunna anses till mycket stor procent utgöra ren nettotillskottsinkomst.

Ett sätt att främja transitotrafikens tillväxt är att söka åstadkomma snabba, direkta och, så långt möjligt är, raka transitolinjer. Underlåtenhet att tillgodose dessa krav kan lätt resultera i, att transitotrafiken söker sig andra vägar över havet eller ock genom andra länder.

I stort sett, torde man kunna påstå, att dessa synpunkter, så långt det varit möjligt och lämpligt, beaktats i vårt land vid byggande av våra järnvägar. På *en* punkt i vårt järnvägsnät torde det emellertid brista i detta fall. *Transitotrafiken emellan kontinenten och Danmark via västkusten till Norge* och vice versa har nämligen, enligt vårt förmenande, ej anordnats på sådant sätt, att ovannämnda krav kunna anses ha blivit fyllda. Därigenom att bohuslänska längdbanan ej kommit att sammanknytas med Norges järnvägar genom en bro vid Svinesund, vilket vid planerandet av banan var avsikten, måste nu nämnda transitotrafik från Göteborg dirigeras den tämligen långa omvägen via Bergslagsbanan—Mellerud—Dalslandsbanan—norska gränsen. Genom denna anordning tillskyndas nu först och

främst svenska staten en betydande inkomstförlust, i det att trafiken till och från Norge måste taga sig fram via de enskilda järnvägarna, Bergslags- och Dalslandsbanan, i stället för via den direkta, naturliga och betydligt kortare vägen, statsbanan genom Bohuslän, vilken bana synbarligen kommer att i alla tider förbli — vilket ej från början var avsikten — endast en lokalbana med därmed följande minskad räntabilitet, om ingen ändring av detta missförhållande kommer till stånd. Men dessutom tillkommer det från transitotrafikanternas synpunkt beklagliga faktum, att transitotrafiken dels fördyras, dels också fördröjes på grund av transportvägens förlängande. Det kan under sådana förhållanden ej förvåna, om hos dem, som ekonomiskt beröras av transitotrafikens ordnande, uppstå tankar på att söka dirigera nämnda trafik, speciellt från Danmark till Norge och åter, sjövägen. Planer ha också varit uppe på åstadkommande av en ångfärjeförbindelse från Danmark till lämplig hamn i Norge, och skulle en sådan plan slå sig fram till förverkligande, riskeras, att vårt land går miste om en stor del av den transitotrafik, som nu via Västkust-, Bergslags- och Dalslandsbanorna förmedlas genom Sverige.

Det är ett faktum, att vid den tidpunkt, då tanken på Bohuslänsbanans byggande väcktes, man var fullt på det klara med, att banan borde, samtidigt med att den tillgodosåg den lokala trafiken, även bli en genomgångsbana för samtrafiken med Norge, och torde man till och med kunna påstå, att banans anläggande hade mött betydligt större motstånd, om man ej varit övertygad om, att den skulle bli en transitobana — åtminstone i en ej allt för avlägsen framtid. Åtskilliga yttranden vid 1897 års riksdag, då frågan första gången behandlades, giva tydligt vid handen, att man hoppades på ett snabbt sammanknytande av de svenska och norska banorna vid Svinesund. Så yttrade till exempel förstakammarledamoten herr *F. E. Pettersson* bland annat, att han ville tillstyrka byggandet av den nya banan, som skulle medföra tre à fyra timmars tidsbesparing för resande till Kristiania. Bestred Dalslandsbanans rätt att ha monopol på trafiken till förfång för ett helt läns, och vidsträckta omkringliggande trakters intressen.

Herr *Karl Nyström* yrkade bifall till byggandet. Dalslandsbanan anlades 1878 som lokalbana, och den lämpar sig varken genom sin riktning eller sin konstruktion rätt väl för genomgående- än mindre för kontinentaltrafik.

Statsrådet *von Krusenstjerna* tillstyrkte också järnvägsbyggandet, men omnämnde, att förhandlingarna med Norge angående sammanknytandet med

norska statsbanorna ej ännu lett till något resultat. Talaren fortsatte: »Jag tror — men därom kan jag naturligtvis icke våga att med någon säkerhet yttra mig — att med norrmännens sunda praktiska sinne och känsla för egen fördel böra förhandlingarna komma att leda till ett gott resultat. Jag kan icke tänka mig annat, än att de böra inse, att det är fördelaktigt för dem, att de, därigenom att Sverige bygger en bana på 190 kilometer och de själva en bana på 5 kilometer med tillägg av kostnaderna för hälften av bron över Svinesund, erhålla en högst betydlig förkortning av sin viktigaste utfartsväg till kontinenten. Detta är en så tydlig fördel för dem, att jag antager, att hänsynen till privata järnvägsintressen inom Norge och till Fredrikshaldsintresset icke skall visa sig så mäktigt, att den kan hindra stortinget från att antaga Svinesundslinjen.»

Herr *Sjö* yttrade bland annat — — — — »ty skall Riksdagen besluta en järnväg mellan Göteborg och Svinesund, är det alldeles tydligt, att man icke skall stanna vid Svinesund — — — — att Norge svarar undvikande på denna fråga, kan ingen undra över. Norrmännen äro ju intresserade i Dalslandsbanan, och detta är förhållandet med såväl enskilde som med norska staten.»

Herr *Colliander*: »Här föreligger ett statsintresse, att staten skall ha i sin hand de stora förbindelserna.»

Herr *Pehrson i Törneryd*: Den norska staten är intresserad i Dalslandsbanan med en och en halv million. Fredrikshalds stad har i den banan satt in 490,000 kronor och och enskilda i Norge ha en betydande del i banan. Dessutom häftar denna bana i skuld till norska staten och till Fredrikshalds kommun samt enskilda med restantier 324,400 kronor.

Herr *Pegelow* — — — — »men det antagandet, att någon förbindelse med det norska järnvägsnätet icke skulle komma till stånd, måste väl dock redan från början tillbakavisas som orimligt.» Vägen blir ju 30 kilometer kortare än över Mellerud och Fredrikshald.

Emellertid föll som bekant frågan om byggande av en statsbana genom Bohuslän vid 1897 års riksdag. Men följande år återkom regeringen till Riksdagen med en kungl. proposition i samma sak och detta oaktat man under tiden från norska regeringen erhållit meddelande om, att man från detta håll ej ansåg skäl föreligga för åstadkommande av en förbindelse via Svinesund. Man måste alltså från svenskt håll uppgiva tanken på att för tillfället få en sammanknytning till stånd. Men i den kungl. propositionen till 1898 års riksdag ställes i alla fall i utsikt en sådan sammanknytning i framtiden. Civilministern säger nämligen: »Vid av-

görandet av föreliggande fråga synes mig dessutom möjligheten av en framdeles skeende sammanknytning mellan bohuslänska längdbanan och det norska järnvägsnätet ingalunda böra lämnas ur räkningen. För min del finner jag, med hänsyn till, å ena sidan den stora betydelsen för transitotrafiken av en sådan förbindelse och å andra sidan till nutidens krav på goda kommunikationer ytterst sannolikt, att det ej kan dröja alltför länge innan en dylik sammanslutning finnes oändligen nödvändig.»

1898 års statsutskott yttrar också i samma sak bland annat följande: » — — — Ehuru de förda underhandlingarna om denna banas anslutning till det norska järnvägsnätet hittills icke lett till något resultat, anser utskottet dock, med hänsyn till det i vår tid alltmera påträngande kravet av snabba, billiga och bekväma kommunikationer, att ifrågavarande järnväg inom en ej avlägsen framtid skall bliva sammanbunden med norska järnvägarna — — —. Enligt utskottets mening är det egentligen som länk i en blivande mellanriksbana, som längdbanan genom Bohuslän har betydelse för staten, och på denna grund kan utskottet till anläggandet som statsbana förorda endast den del, som sträcker sig från Göteborg till Skee.»

I överensstämmelse med detta utskottsbetänkande beslöt också 1898 års riksdag att bygga en järnväg från Göteborg till Skee, varemot byggandet av den ifrågasatta fortsättningen från Skee till Svinesund inhäberades samt linjen Skee—Strömstad byggdes som enskild järnväg, som dock ett kommande år inlöstes av staten.

Någon sammanknytning vid Svinesund har emellertid, som bekant, sedan dess ej kunnat åstadkommas och detta oaktat det ej torde ha sakens framställningar från svenskt håll i dylikt syfte. Emellertid torde kunna tänkas, att några av de skäl, som under många år åstadkommit betänksamhet och tvekan å norsk sida i denna fråga, ej längre ha samma makt över sinnena. Ett av skälen till, att frågan ej kommit längre framåt, torde möjligen kunna antas ha varit spänningen mellan de bägge grannfolken under åren intill 1905 samt de närmaste åren därefter. Men alla skäl av denna art samt alla invändningar av strategisk natur torde väl nu, år 1914, vara avlägsnade. Förhållandet mellan de bägge nordiska folken är ju nu det allra bästa. Det skulle vara märkligt, om ej hos bägge dessa folk det finnes en gemensam vilja att nu realisera detta sedan ett 20-tal år föreliggande sammanbindningsprojektet och därmed gagna den fredliga förbindelsen mellan folken och samfärdselns utveckling för bägge nationerna. Den omständigheten, att visst enskilt och statskapital

kan vara bundet i den nu existerande samtrafiksleden, bör väl ej få utgöra motiv för bibehållande av en trafikanordning, som visserligen kan medföra vissa ekonomiska fördelar för visst norskt och svenskt privatkapital, samt möjligen även i någon mån för norskt statskapital, men som åstadkommer dessa vinster på den trafikerande allmänhetens bekostnad.

Under hänvisning till vad vi här ovan yttrat, hemställa vi alltså,

att Riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t begära, att Kungl. Maj:t täcktes vidtaga de åtgärder, som kunna anses lämpliga för befrämjande av åstadkommandet av en direkt genomgångstrafik per järnväg mellan svenska och norska järnvägarna över Svinesund.

Stockholm den 26 januari 1914.

<i>Ernst Hage.</i>	<i>C. Wallentin.</i>	<i>Anders Anderson, Råstock.</i>
<i>Gustaf Larsson.</i>	<i>Magnus Bengtsson.</i>	<i>Carl O. Strid.</i>
<i>C. Winberg.</i>	<i>Oskar Lundgren.</i>	<i>Wilh. Hellberg.</i>
<i>Carl L. Olausson.</i>	<i>A. Åkerman.</i>	<i>Cornelius Olsson.</i>
	<i>Sven Olsson.</i>	
