

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1934.

Första kammaren.

Nr 36.

Torsdagen den 24 maj.

Kammaren sammanträdde kl. 4 e. m.; och dess förhandlingar leddes av herr förste vice talmannen.

Herr statsrådet *Leo* avlämnade Kungl. Maj:ts proposition nr 276, angående sättet för anordnande i visst fall av importreglering.

Anmälades och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 270, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående upphävande av gällande bestämmelser om förnyelse av inteckning m. m.

Hans excellens herr statsministern **Hansson**, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr Lindhagens interpellation angående förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m., erhöll ordet och yttrade: Herr vice talman! Med kammarens tillstånd har herr Lindhagen till mig framställt följande frågor:

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m.

1. Anser ej regeringen, att landsvägsförbindelsen mellan Sverige och Norge över Bohuslän bör lämpligen förmedlas genom en bro över Svinesund i stället för att fortfarande ombesörjas genom färja?

2. Är regeringen i sådan händelse beredd att giva landshövdingen i Göteborgs och Bohus län ny instruktion för förhandlingar med Norge på nämnda grundval eller åtminstone vidga hans uppdrag att underhandla om färjeförbindelse till att omfatta även alternativet broslagning över Svinesund och detta senare såsom åtminstone ur svensk synpunkt den främsta angelägenheten?

3. Håller ej regeringen före, att såsom en särskild fråga böra upptagas nya förhandlingar med Norge om tillkomsten även av en mellanriksbana över Svinesund och detta icke minst med anledning av den nu sökta koncessionen på elektrifiering av Dalslandsbanan?

4. Är regeringen benägen och i stånd att, fränsett vad i punkterna 1—3 ifrågasatts, även i övrigt i anslutning bland annat till vissa från arbetslösa stenarbetare framställda önskemål söka avhjälpa deras nödläge i ytterligare mån än som redan skett?

Såsom interpellanten i anslutning till de två första frågorna omnämnt, har spörsmålet om anordnande av en vägbro över Svinesund varit föremål för behandling vid 1932 års riksdag, då i två likalydande motioner föreslogs avlåtande av skrivelse till Kungl. Maj:t om upptagande av underhandlingar med vederbörande norska myndigheter angående gemensamt utförande av en landsvägsbro av sten över Svinesund. Statsutskottet avstyrkte motionerna. Nio reservanter tillstyrkte skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning av frågan om landsvägsbro. Vid ärendets behandling i riksdagen stannade kamrarna i olika beslut, varigenom frågan förföll.

Sistlidne vinter upptogs frågan om vissa förbättringar av vägförbindelsen

Första kammarens protokoll 1934. Nr 36.

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m. (Forts.)
över Svinesund av landshövdingen i Göteborgs och Bohus län O. von Sydow. I skrivelse den 12 december 1933 framhöll han, att landsvägen från Dyne till Nordby vore under omläggning, att olika alternativ beträffande plats för nytt färjläge dryftats samt att det för vägarbetets fullföljande vore önskligt att frågan om detta färjläge snarast möjligt bleve avgjord. Landshövdingen hemställde därför om bemyndigande att med vederbörande norska myndigheter överlägga om platsen för färjläget. Genom beslut den 12 januari 1934 bemyndigade Kungl. Maj:t landshövdingen i Göteborgs och Bohus län att med vederbörande norska myndigheter förhandla i föreliggande fråga, dock utan rätt att biträda något för Sverige bindande beslut, varjämte han anbefalldes att till Kungl. Maj:t inkomma med det yttrande och förslag, vartill förhandlingarna kunde giva anledning. Berörda uppdrag har ännu ej slutförts.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hava verkställts approximativa beräkningar rörande kostnaderna för en förbättrad vägförbindelse över Svinesund. Sålunda beräknas en landsvägsbro av järn och betong — en bro av natursten anser väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med hänsyn till den stora kostnaden, 2,5 miljoner kronor, knappast vara ekonomiskt försvarbar — för en segelfri höjd av 50 meter och med en fri brobredd av 6 meter kosta omkring 1,300,000 kronor. Häri ingå icke kostnaderna för anslutningsvägar till bron, vilka kostnader dock i förhållande till själva brokostnaderna torde bli av underordnad betydelse. En förbättrad färjförbindelse beräknas draga en engångskostnad av omkring 120,000 kronor, varav omkring 60,000 kronor för en motorfärja av betong med en största lastförmåga av 40 ton och omkring 60,000 kronor för erforderliga landfästen och landningsbryggor. Drift- och underhållskostnaderna beräknas till omkring 25,000 kronor för år motsvarande, efter en räntefot av 5 procent, ett kapital av 500,000 kronor. Tillhoppa skulle alltså en ny färjanläggning representera ett värde av omkring 620,000 kronor, vilket är att ställa mot det för en brobyggnad av nyssnämnt slag uppskattade kostnadsbeloppet, 1,300,000 kronor.

I det förslag till generalplan rörande vägar för den genomgående, mera långväga trafiken, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med skrivelse den 14 juni 1932 överlämnat till Kungl. Maj:t ingå, bland andra, vägarna från Göteborg och Vänersborg över Uddevalla och Svinesund till Norge. Det är givetvis av vikt, att vägförbindelsen över Svinesund anordnas på ett med hänsyn till trafiken tillfredsställande sätt. Emellertid är trafiken här relativt obetydlig. Enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen år 1931 verkställda trafikräkningar befors vägen till Svinesund vid Hogdal, omkring 10 km söder om Svinesund, av i medeltal endast 60, under sommaren högst 105, motorfordon per dygn. Den genomgående trafiken till Norge över Svinesund torde för närvarande vara till och med något mindre än nämnda siffror angiva men lärer väl, i den mån vägarna till Svinesund förbättras och överfarten över sundet rationellt ordnas, komma att något ökas. Härvid bör emellertid märkas, att trafiken från Bohuslän till Norge även betjänas av vägförbindelsen från Hällevadsholm å vägen Uddevalla—Strömstad och vidare utmed Bullaresjöarna till norska gränsen vid Vassbotten, varifrån väg leder till Halden i Norge. Ifrågavarande trafikled är numera ombyggd inom Sverige till 5 meters bredd. Den nedlagda kostnaden för vägomläggningen utgör i runt tal 1,300,000 kronor. Enligt 1931 års trafikräkningar utgjorde trafikmängden vid Hällevadsholm i medeltal 34 motorfordon och maximalt 66 motorfordon per dygn. Vid denna tidpunkt var emellertid vägen i mycket dåligt skick, och troligen kommer genomfartstrafiken efter vägens omläggning att väsentligt ökas med hänsyn icke minst till den lockelse, trafikleden erbjuder ur turistsynpunkt.

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m. (Forts.)

De fakta, som här angivits, synas närmast leda till den slutsatsen, att bygandet av en bro för landsvägstrafiken över Svinesund åtminstone för närvarande icke kan anses, i varje fall ur ekonomisk synpunkt, tillräckligt motiverat. Uppenbart är ock att ett dylikt arbetsföretag, om annat material än natursten användes, ej heller kommer att medföra några nämnvärda fördelar såsom medel att lindra arbetslösheten i dessa trakter, enär antalet dagsverken å byggnadsplatsen för andra än specialarbetare blir jämförelsevis litet i förhållande till totalkostnaden. Emellertid synes intet vara att erinra mot att de pågående förhandlingarna med vederbörande norska myndigheter komma att omfatta även alternativet med landsvägsbro, varvid jämväl torde vinnas kännedom om inställningen på norsk sida till en dylik lösning av frågan.

Vidkommande interpellantens tredje fråga, huruvida ej nya förhandlingar böra upptagas med Norge om tillkomsten av en mellanriksbana över Svinesund, må här endast erinras om järnvägsstyrelsens uttalande i en promemoria till statsutskottet vid 1932 års riksdag. Däri anförde järnvägsstyrelsen, att styrelsen saknade anledning att förorda något initiativ från svensk sida till upptagande av förhandlingar beträffande en mellanriksbana, då det måste anses vara Norge, som hade det helt övervägande intresset i tillkomsten av en dylik järnvägsförbindelse, och styrelsen trodde sig med bestämdhet veta, att på vederbörande ledande håll inom den norska statsförvaltningen det icke heller funnes någon tanke på att då upptaga och framföra frågan, vadan denna för det dåvarande måste betraktas såsom icke aktuell.

Genom beslut den 20 januari 1933 har Kungl. Maj:t funnit vad i ärendet angående omförmälda mellanriksbana förekommit icke för det dåvarande föranleda någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd. Skäl synes icke föreligga att i denna fråga nu intaga annan ståndpunkt och från svensk sida taga initiativ till nya förhandlingar.

Den av interpellanten omnämnda framställningen om tillstånd att elektrifiera Dalslands järnväg är ännu icke färdigberedd och kan därför icke föranleda något uttalande i förevarande sammanhang.

Vad slutligen beträffar interpellantens fjärde fråga vill jag främst erinra, att för lindrande av arbetslösheten inom stenindustrin jämlikt riksdagens beslut under åren 1931—1933 av statsverket inköpts gatsten för sammanlagt något mera än nio miljoner kronor. Bland mera omfattande reservarbeten, som kommit till utförande inom stenhuggeridistriktet, må nämnas inomskärsfarleden Ramsvikskilen—Ålstenshamn (den s. k. Sotenkanalen). I övrigt hava ju, som allmänt känt är, inom dessa landsändar med tanke särskilt på stenarbetarna ett stort antal, ofta betydande, arbetsföretag av skilda slag kommit till utförande. I årets statsverksproposition har förslag förelagts riksdagen att till stensättning av vägar för nästa budgetår anvisa ett reservationsanslag å 5 miljoner kronor. Ett bifall härtill lärer komma att bli av stort värde för ifrågavarande befolkning dels genom de arbetstillfällen, som stensättningen kommer att giva, dels ock genom den lättnad på stenmarknaden med förbättrade utsikter till förnyad produktion, som härav skulle följa.

Vissa ytterligare åtgärder i syfte att hjälpa den svenska stenindustrin och såvitt möjligt bevara arbetstillfällena för inom nämnda industri sysselsatta arbetare hava jämväl företagits. Sålunda har Kungl. Maj:t efter verkställd utredning den 15 augusti 1933 dels utfärdat kungörelse (nr 512) angående utförsel ur riket av vissa arbeten av sten, vari stadgats förbud att utföra dylika arbeten ur riket genom annan än den, åt vilken Kungl. Maj:t meddelat tillstånd därtill, dels ock medgivit rätt för en av företagarna inom stenindustrin bildad exportsammanslutning, Sveriges granitindustris exportförening m. b. p. a., ävensom för medlem av densamma att från och med den 15 sep-

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m. (Forts.)
tember 1933 tills vidare ur riket utföra i nyssnämnda kungörelse angivna arbeten av sten. Enligt vad jag inhämtat, har nämnda förening från och med den 6 april 1934 upprättat ett gemensamt försäljningskontor i Göteborg, varigenom sålunda vunnits en viss centralisering i själva ledningen av exportaffärerna i sten. Genom dessa åtgärder hoppas man kunna främja exporten och samtidigt undvika den osunda konkurrens på utlandsmarknaden, som inom ifrågavarande näringsgren under de senare åren i viss mån förekommit.

Beträffande produktionsförhållandena har Kungl. Maj:t den 13 april 1934 uppdragit åt en sakkunnig person att verkställa utredning och avgiva förslag rörande de åtgärder, som kunde befinnas påkallade för åvägabringande av en fastare sammanslutning inom den svenska stenindustrien och rationalisering av dess produktion. Man har tänkt sig att på detta sätt organisationskostnaderna skola kunna nedbringas, varvid rationaliseringen kommer även arbetarna till nytta.

Vad angår avsättningen inom landet må erinras, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt kommerskollegium i skrivelse den 5 december 1932 avgivit av riksdagen i skrivelse den 7 maj 1932, nr 183, begärd utredning i fråga om ökad hemmamarknad för svensk gatsten, och att denna utredning överlämnats till de år 1931 tillkallade sakkunniga för utredning rörande åtgärder till vinnande av rationell ekonomisering vid väg- och brobyggnader m. m. för att tagas i övervägande vid fullgörandet av deras uppdrag. Sistnämnda sakkunnigas betänkande torde vara att förvänta inom den närmaste tiden.

Av vad sålunda anförts framgår, att allvarliga och omfattande ansträngningar gjorts och alltjämt göras för att bistå ifrågavarande arbetare och den beträngda industri, i vilken de söka sin utkomst. Självfallet skall även i fortsättningen tillbörlig uppmärksamhet ägnas åt hithörande problem och vad som ur skilda synpunkter är möjligt också göras för att lätta levnadsbetingelserna för dessa arbetargrupper.

Herr Lindhagen: Jag får tacka statsministern för svaret och gör det också gärna. Men jag skulle också gärna sett, att det varit något gladare och givit uttryck åt ett mera utpräglat personligt eget intresse för frågan. Jag förstår emellertid, att regeringen i allmänhet får hämta sina upplysningar från vederbörande ämbetsverk, och det är deras syn på saken, som sticker fram bakom statsministerns försiktiga för att ej säga negativa svar. Min uppgift är mera att uppliva frågan genom att framhålla några synpunkter, som folket har på sådana här saker, och jag skall därför be att få besvara kammaren en stund.

Den första frågan gällde *landsvägsförbindelsen mellan Sverige och Norge över Bohuslän och Svinesund*. Den blev nyligen upptagen av landshövdingen i Göteborg, som begärde bemyndigande att underhandla om en förbättrad färjeförbindelse för landsvägstrafiken över Svinesund. Nu är det en gammal förhoppning, till vilken naturen också inbjuder, att få en bro över just Svinesund, som bildar en trång floddal med två branta klippor till stränder, på vars höjdpunkter skulle kunna läggas en bro i ett enda spann. Det förvånade befolkningen där nere, då jag besökte trakten på vårsidan, att landshövdingen begärt bara en förbättrad färjeförbindelse och inte att även få underhandla om en broförbindelse. Färjorna äro för närvarande två uråldriga små pråmar, som med nöd kunna ta en bil i sänder. Mången, som kommer dit, vänder om igen, ty man vågar inte ta risken. Emellertid tycks färjfolket vara så skickligt — något som man blir under brydsamma omständigheter — att någon olycka inte rapporterats. Nu skulle det alltså bli gentilare färjor med utrymme förmodligen för flera bilar.

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m. (Forts.)

Jag är nu ett språkrör för befolkningen där nere, så långt jag träffade den, och kan även tala å egna vägnar och som egen riksdagsman. Vi tycka, att det inte är mer än rimligt, då det i övrigt byggs så oerhört, både likt och olik, både nyttigt och mindre nyttigt, och miljonerna rulla, att två riken också skulle mäktat bygga den så efterlängtade bron över detta lilla trånga vatten. Färjor kunna ju vara bra, men även tid är pengar, och att flott kunna fara över en bro och fortsätta är väl en modernare fortskaffningsmetod än om man skall använda den där färjgången, som numera hör hemma endast i avlägsnare landsändars idyller.

Nu är den första frågan, om inte regeringen, som gav landshövdingen bara uppdraget om färjtrafiken, också skulle vilja ge honom det andra uppdraget, vilket innefattas i de två följande frågorna, således att förhandla med Norge om båda alternativen, både nya färjor och broförbindelse.

På detta svarar expertisen här uppe i Stockholm genom statsministern, att en bro av natursten skulle kosta 2.5 miljoner kronor, och det är, säger statsministern, knappast ekonomiskt försvarbart. Däremot kan man göra en bro av betong och järn, och den skulle kosta bara 1.3 miljoner kronor. Jag vet inte vilken bro som är varaktigast. Att en stenbro är prydligare föreställer jag mig. Då vi här i Stockholm bygga kolossala broar för belopp, mot vilka detta är en obetydlig summa, förvånar det att landets regering kommer och säger, att det är knappast ekonomiskt försvarbart att bygga en bro för 2.5 miljoner mellan två riken. Tänk på alla broar som byggas över Ångermanälven vid Forsmo, den ena efter den andra! Nu är det visst en tredje som skall byggas på samma plats, och det är väl en ännu större kostnad.

Jag har i början på interpellationen försökt mig på en liten utrikespolitisk vädjan till statsministern. Vi sågo i tidningarna för icke så länge sedan, att statsministrarna i de tre skandinaviska länderna hade överenskommit om ett närmande. Detta närmande består väl däri, att vi mera skola betrakta oss som ett rike i vissa avseenden, och tillse att den enas väl också är den andras väl. Här är det också frågan om ett närmande, ett praktiskt närmande i högsta grad och inte bara ett svävande intellektuellt samarbete. Det är ett feltryck i interpellationen: i stället för »närmande» står i första stycket »närvarande», och jag ber härmed att få rätta detta korrekturfel.

Nu räknas det med, att denna eller dessa färjor — det synes oklart om det blir en eller två — med driftkostnader inberäknade skola kräva ett kapital av omkring 620,000 kronor, vilket skall jämföras med brokostnaden 1.3 miljoner. Vi idas knappast subtrahera en sådan småsak i riksdagen för närvarande med de utgifter vi bestå oss med, fast det är naturligtvis alltid bra att vara sparsam i småsaker. Man vet heller inte vad ämbetsverken, som lämnat dessa siffror, ha för uppfattning i själva saken. Jag har haft så mycket med ämbetsverk att göra, och sett bakom kulisserna på så många håll, så jag vet, att när ett ämbetsverk är för en sak, så räknar det lätt även kostnaderna i underkant, och när det är mot en sak räknar det gärna kostnaderna i överkant. Det kan vara omedvetet, men det är i alla fall ofta på det sättet. Ofta presteras även exakta beräkningar, det måste jag naturligtvis medge. Men jag vet inte, om det ämbetsverk som lämnat dessa uppgifter är intresserat för saken eller inte. Det beror för övrigt inte på ämbetsverket, utan på den person som står bakom ämbetsverket. Om namnet avslöjas, då förstår man bättre, hur det ligger till än när bara ämbetsverket får tala med sin döda titulatur.

Statsministern framhöll med rätta, att det är viktigt att också tänka på andra landsvägsförbindelser, och gjorde så en jämförelse av trafiken över Svinesund med trafiken på landsvägen från Göteborg och Vänersborg över Uddevalla till Norge. Om trafiken över Svinesund, säger expertisen, att den

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m. (Forts.)
 är relativt obetydlig. Nå, den kan ju inte vara annat, när man har sådana färjor! I alla fall räknade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen trafiken 1931 — att siffrorna äro nu föråldrade, ty tiden går fort med motorismen, och det gör den även vid Svinesund — och kom till det resultatet, att vägen omkring tio kilometer söder om Svinesund befors av i medeltal 60 och under sommaren högst 105 motorfordon per dygn. Det är vägen till Svinesund vid Högdal, jag vet inte om det är vid färjstället; är det inte det, så finns ingen beräkning för det nuvarande färjstället.

På den andra vägen, som jämförelse göres med, Uddevalla—Hällevadsholm och vidare utmed Bullaresjön och över Vassbotten in till Halden i Norge, har från svensk sida nedlagts en kostnad av 1.3 miljoner, alltså lika mycket som bron över Svinesund skulle kosta, fast, det förstås, vägens omläggning på båda sidor kostar också något. Enligt 1931 års trafikräkning utgjorde trafiken vid Hällevadsholm i medeltal 34 och maximalt 66 motorfordon per dygn, alltså avsevärt mindre än trafiken i närheten av Svinesund, till vilken kanske också får läggas trafiken på dessa små färjor — det framgår som sagt inte klart om den är inräknad, är den inte det, blir ju skillnaden ännu större. Om trafiken över Svinesund står det emellertid nu, att den för närvarande torde vara något mindre än vad siffrorna ange. Hur vet ämbetsverket det, när det står »torde»? Men när allt kommer i gång och det blir bro och bra vägar, så kommer den nog, medger ämbetsverket »något» att ökas. Men på den andra konkurrerande vägen kommer trafiken, då vägen blir omlagd, att, tror verket, »väsentligt» ökas! Nu säger emellertid befolkningen där nere, och färjkarlarna, som jag talade med, att på sista åren hade trafiken ökats mycket varje år, och det kan man förstå. Det är dock närmaste vägen för södra Sverige, Danmark och kontinenten upp till Norge. Om där blir en grandios väg och en bro, kommer det väl enligt alla mänskliga beräkningar att ställa sig på ett helt annat sätt än nu. Det tror också befolkningen i norra Bohuslän. Om nu den dyrare bron inte är ekonomiskt motiverad, så får man väl falla tillbaka på den billigare, som kanske är lika bra.

Men så heter det till slut i svaret: »Emellertid synes intet vara att erinra mot att de pågående förhandlingarna med vederbörande norska myndigheter komma att omfatta även alternativet med landsvägsbro, varvid jämväl torde vinnas kännedom om inställningen på norsk sida till en dylik lösning av frågan.» Det tycks således innebära, att regeringen är beredd att komplettera fullmakten för landshövdingen i Göteborgs och Bohus län med ett uppdrag att även underhandla om en landsvägsbro. Men med den motivering, som här föreligger och som väl kommer att bli känd av både landshövdingen och norrmännen, får man helt naturligt den uppfattningen att regeringen i Sverige inte håller så mycket på saken.

Så komma vi till den *tredje* frågan, nämligen om *järnvägsförbindelserna*. Där har, såvitt jag förstår, statsministern endast tagit intryck av järnvägsstyrelsens gamla ståndpunkt. Ätminstone heter det i interpellationssvaret, att på den frågan må *endast* erinras om järnvägsstyrelsens uttalande till 1932 års riksdag, där styrelsen sade sig sakna anledning att förordna något initiativ från svensk sida till upptagande av förhandlingar beträffande en mellanriksbana.

Nu måste det anmärkas, att det är bekant, att järnvägsstyrelsen är mycket angelägen om en sådan bana. Men styrelsen är så fast i sina grundsatser, att har den sagt, att det måste anses vara Norges sak att ta initiativ, därför att Norge har ett helt övervägande intresse, styrelsen har sagt detta, 1931, 1932 och 1933, så kommer styrelsen att säga det i all evighet.

Jag har därför tänkt, att man skulle lätta upp järnvägsstyrelsens inställning — varigenom den för övrigt slår fötterna under sitt eget glödande in-

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m. (Forts.)

tresse för saken — genom att inte så starkt betona, att det är ett ensidigt norskt intresse. Vi skola väl närma oss varandra. Bohuslän längtar efter det, medan Sverige blir väl betjänat, danskarna bli glada och Europa blir nöjt, om denna bro kommer till stånd. Vi skola låta det *vara ett gemensamt intresse*.

Vidare sade järnvägsstyrelsen 1932, att den »trodde sig med bestämdhet veta», att inom norsk statsförvaltning fanns inte då någon tanke på att upptaga och framföra frågan, vadan denna för det dåvarande måste betraktas såsom icke aktuell. Det är väl en ämbetsman i Norge som sagt något dylikt, men vad betyder det i tidernas lopp?

Efter att ha åberopat detta järnvägsstyrelsens uttalande faller interpellationssvaret helt i armarna på detsamma utan några egna reflexioner. Det meddelar endast, att Kungl. Maj:t genom beslut av den 20 januari 1933 funnit, att vad i ärendet angående omförmälda mellanriksbana förekommit inte för det dåvarande kunde föranleda någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd. Men Kungl. Maj:t bör väl ej vara bunden av ett sådant uttalande av sig själv. Svaret blir emellertid nu att »skäl synes icke föreligga att i denna fråga nu intaga annan ståndpunkt och från *svensk* sida ta initiativ till nya förhandlingar».

Statsministern har sålunda »endast» erinrat om järnvägsstyrelsens ståndpunkt 1932 och anser den avgörande för de svenska statsmakternas politik. Jag ber då att få tala om vad som inte är nämnt i interpellationssvaret.

Det tillsattes 1932 en svensk-norsk mellanriksbanekommission. Den avgav ett utlåtande, däri man enades om att förorda »att det föreliggande riksbanespörmålet snarast möjligt måtte bringas till lösning».

Nu har frågan i alla fall dykt upp på det sättet, att Bergslagsbanan begärt att få *elektrifiera* den del av banan som ligger i Sverige till den punkt där banan genom Dalsland till Norge tar vid. Även Dalslandsjärnvägen har i början av detta år kommit med en koncessionsansökan i samma riktning. Om man genom ett bifall härtill fastläser den gamla samtrafiklinjen, blir det mycket mindre utsikter att få den andra frågan löst, som i alla fall erbjuder möjlighet att åstadkomma en rationellare mellanriksbana och en internationell genomfartsled. Man får därför se upp med denna sak, och det är ock en av anledningarna till interpellationen.

Även detta har järnvägsstyrelsen avgivit yttrande om. Järnvägsstyrelsen var själen i 1923 års kommitté, och den är fortfarande besjälad av Bohuslinjen. Men den har fått för sig, att svenskarna böra avvaktande skrinlägga sina själsliga intressen för saken. Ty norrmännen böra veta, att det är de som skola ta initiativet, eftersom de ha mest nytta därav. Men då nu förenämnda elektrifieringar ifrågasatts, blir järnvägsstyrelsen betänksam i alla fall. Styrelsen anser att Bergslagsbanan, som är en huvudled i svensk trafik, naturligtvis bör få sin elektriska koncession, det inverkar ej avsevärt på banans ekonomi. Däremot är den tveksam om att tillstyrka koncession för elektrifiering av den banbit som ligger i Dalsland. Ty då kan Bohuslinjen alldeles komma till korta. Därför måste, säger styrelsen, Kungl. Maj:t göra en förfrågan hos den norska regeringen för att få besked huruvida Norge för sin del definitivt eller åtminstone för överskådlig framtid frångått tanken på att sammanbinda ländernas statsbanor vid Svinesund. Interpellationssvaret lämnar ej något besked, huruvida regeringen vill lystra till järnvägsstyrelsens uppmaning att gå in till Norge med förenämnda förfrågan. Det skulle dock vara av intresse att få veta, hur denna sak kommer att behandlas.

Nu säges det i svaret följande: »Den av interpellanten omnämnda framställningen om tillstånd att elektrifiera Dalslands järnväg är ännu icke fär-

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m. (Forts.)
digberedd och kan därför icke föranleda något uttalande i förevarande sammanhang.» Alltså, när den är färdigberedd och med andra ord då avgjord, så få vi veta, att och hur den är avgjord. Med interpellationen har meningen varit att kasta in några tankar i dylika förberedelser inom ämbetsverken. Ty ha de väl sagt sitt ord och regeringen följt det vid avgörandet, såsom den vanligtvis gör, då är det oftast för sent både att interpellera och att önska något.

Man får väl hoppas emellertid att den begäran, som järnvägsstyrelsen framställt om förfrågningar i Norge om vad som är dess mening, skall giva uppslag till förhandlingar. Därvid böra vi underlåta att säga, att Norge har största fördelen eller att inga förhoppningar föreligga om att Norge skall intressera sig numera för saken.

Så kommer den *fjärde* frågan om *arbetslösheten inom stenindustrin*, och där har ju på ett omfattande och tillmötesgående sätt statsministern redogjort för de bemödanden, som ägt rum. Det är sannerligen ej någon rolig uppgift för en regering att söka klara uppehållet för alla människor i det här landet. Vi ha nu fått veta vad regeringen gjort i detta fall och att den tänker göra mera. Varje sak har sin tid, och vi finna, att stenindustrin och dess arbetare inte blivit åsidosatta. Det sägs ju också att regeringen i fortsättningen skall ägna tillbörlig uppmärksamhet åt hithörande problem. Påminnelser skada emellertid icke i denna fråga om arbetslöshetshjälp åt stenindustrin och stenarbetarna, icke minst den omständigheten, att de kunde ju genom ett sådant här brobygge skaffas nytt arbete. Stenarbetare äro duktigt folk; de kunna arbeta i allt grovgöra, även om materialet inte är sten. De kunna användas i betongarbete och bygga vägar till och från broar. De mena att allmänheten bör upplysas om, hur bra den nya lilla gatstenen är och att den bör användas över hela landet i långt större utsträckning.

Den deputation, som uppsökte mig i min egenskap av riksdagsman, fann situationen hopplös både för dem och för kommunerna. De undrade till och med huruvida ej möjlighet erbjöd sig för dem att emigrera till andra delar av landet, där det finns arbetstillfällen.

Jag får emellertid å vederbörandes vägnar tacka för svaret på den fjärde frågan.

Hans excellens herr statsministern **Hansson**: För att intet missförstånd skall uppstå, får jag redan nu påpeka för interpellanten, att detta uttalande, att byggande av en bro av natursten inte skulle vara ekonomiskt försvarbart, har gjorts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och inte av mig.

Personligen har jag den uppfattningen, att då brofrågan skall prövas, bör man pröva den även ur arbetslöshetssynpunkt, och då bör också det dyrare alternativet med en stenbro komma under allvarlig omprövning.

Jag kan tillägga, att jag skulle anse det särskilt märkvärdigt, om man nere i Bohuslän skulle avstå från att använda detta material, om det finns någon möjlighet att använda det.

Beträffande den ifrågasatta mellanriksbanan, kan jag upplysa om att helt nyligen har den norska turisttrafikkommittén gjort ett uttalande i saken och utgått ifrån, att tiden är inne att upptaga denna fråga till förnyat övervägande. Däri ligger ju en förhoppning om att saken inte skall skrinläggas i Norge, utan att det fortfarande finns möjligheter till norskt initiativ.

Herr **Mellén**: Herr talman! Det finns ett landskap, som måhända i högre grad än Bohuslän är intresserat av de spörsmål, herr Lindhagen berörde i sin

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m. (Forts.)

interpellation, och det är Dalsland, helst dess norra del. Det är en avlägsen bygd, det är ett landskap, som fränsett sin vackra natur, vilken vi alla känna, inte är särskilt lyckligt lottat. Betingelserna och förutsättningarna för att invånarna i Dalsland skola kunna föra en tämligen bekymmerslös tillvaro äro ingalunda större än Bohusläns, och Dalsland har liksom Bohuslän besvärats och besväras av stor arbetslöshet. Levnadsstandarden är i synnerhet i skogssocknarna närmast norska gränsen så låg, att det skulle såväl för interpellanten som för dem, för vilka han gör sig till talesman, vara mycket nyttigt, hälso- samt och intressant att lära känna under vilka små villkor många människor leva och ändå kunna vara lyckliga och nöjda.

Om nu, såsom interpellanten hemställt och föreslagit, den utländska trafiken över Sverige till och från Norge skulle ledas ifrån Dalslandsbanan och Dalsland och dragas över Svinesund genom att man där skulle bygga en oerhört kostsam bro, så skulle detta vara en särdeles stor olycka för vår fattiga bygd. Dalslandsbanan har under sin snart 55-åriga tillvaro skapat lycka och framgång för landskapet, medfört bebyggelse, skapat utkomstmöjligheter och spritt kultur. Trakten, genom vilken banan går, var förut en obyggd, men har genom banans anläggande gått oerhört framåt. Banan har alltså spritt välsignelse, men den tillkom icke utan stora utgifter, mycket besvär och omfattande kostnader framför allt från enskildas sida, men även från svenska och norska staten. Norrmännen hava bekostat det mesta.

Jag skall längre fram komma till de olyckor, som anläggandet av denna stora bro, vilken enligt herr Lindhagen skulla skapa en »storartad kungsväg genom Skandinavien fram till norra Norden» — jag skall längre fram säga jag utmåla, vilka olyckor detta skulle medföra för Dalsland. I fråga om den av herr Lindhagen efterlysta landsvägsbron, som skulle sammanbinda vägnätet på ömse sidor om Svinesund, ligger visserligen någon sanning i herr Lindhagens påstående, att biltrafiken över Svinesund med dess, som han säger, medeltidsmässiga färja, ökas för varje år. Men den ökningen är nästan ingen, mot den ökning i trafiken, som skett på andra vägar, vilka leda över riksgränsen till Norge. Det förhåller sig så, att för närvarande finns det 3 eller 4 vägar — 4 om vi taga med vägen vid Bullaren — vilka utgöra fullgoda landsvägsförbindelser söderut från Norge genom Sverige och vidare till kontinenten och det är vägen över Kornsjö — där järnvägen nu går fram — vägen över Tyslingemon och vägen över Svinesund. Den internationella biltrafiken tager sig för närvarande fram huvudsakligen över Kornsjö, vars tullstation redovisar det ojämförligt största antalet bilar av annan nationalitet än svensk och norsk. 1932, då frågan om denna landsvägsbro över Svinesund var före i riksdagen, gjorde styrelsen för Dalslands järnväg, däri jag är ledamot, en utredning om hur denna trafik ställer sig, och det kan vara ganska intressant att upplysa herrarna härom. 1929 passerade över Svinesund 1,188 personbilar och 2 lastbilar. Samtidigt passerade över de båda andra vägarna — Kornsjö och Tyslingemon — 12,175 personbilar och 1,814 lastbilar. 1930 hade antalet personbilar, som gingo över Svinesund, ökats till 1,823 och lastbilarnas antal till 28, men antalet personbilar, som framfördes över de båda andra stationerna, utgjorde samma år 12,519 och lastbilarna 2,534. 1931 framfördes över Svinesund 2,197 personbilar och 23 lastbilar men över de båda andra stationerna 17,242 personbilar och 6,240 lastbilar. Svinesundstrafiken är således endast $\frac{1}{10}$ av trafiken över de andra båda jämförbara tullstationerna. Trafiken exempelvis under juli månad över Tyslingemon har understundom varit lika stor som hela årstrafiken över Svinesund, och biltrafiken över Svinesund kan icke och kommer aldrig att kunna betecknas annat än som en lokal, huvudsakligen till sommarmånaderna förlagd turisttrafik med badorten

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m. (Forts.)
Strömstad som slutort. Det är otänkbart, att den kan bli av den omfattning att den kan förränta kostnaden av en dyrbar landsvägsbro.

Det har således hittills funnits tre fullgoda landsvägsförbindelser söderut från Norge över riksgränsen. Men då den så kallade Bullarenvägen (Hällevadsholm—Vassbotten) blivit istandsatt — den är så vitt jag vet fullt färdig nu, och anslag har av stortinget beviljats till fortsättning över Prestebakke till Halden, ehuru jag inte vet hur långt vägen kommit på norsk sida — få vi ytterligare en väg, och den kommer med all säkerhet att fullständigt omlägga den biltrafik, som söker sig till och från Norge över riksgränsen. Denna så kallade Bullarenvägen går genom utomordentligt vacker natur och kommer säkert att bli av allra största betydelse för turisttrafiken. Med användande av denna vägförbindelse blir avståndet från Oslo till Göteborg cirka 29 kilometer kortare än över Tyslingemon och cirka 12 kilometer kortare än över Svinesund. De norska statsmyndigheterna yttrade — det var som jag tror 1930 eller 1931 — då det söktes statsanslag som även beviljades till fortsättning på norsk sida av denna väg, att de väntade sig mycket av denna landsvägsförbindelse, vilken säkert komme att användas i oerhört utsträckt grad.

Det kan väl under sådana förhållanden inte vara lämpligt, eller som hans excellens statsministern uttryckte det: »ekonomiskt försvarbart», att nedlägga så oerhörda kostnader för den ringa trafik, som går över Svinesund.

Medan jag kommer ihåg det, vill jag på några punkter bemöta herr Lindhagen. Han talade om medeltidsaktiga färjor. Det är sant, jag vet det, ty jag har farit den vägen rätt många gånger. Han sade vidare, att man med nöd tager en bil i sänder på färjan. Detta påstående är felaktigt. De taga mycket ofta två bilar, det är otrevligt, det medger jag, och då jag gått över, ha de inte fått taga med mer än en bil; de andra ha fått vänta. Många bilar ha vänt om, sade herr Lindhagen. Det har jag aldrig hört talas om. (Herr Lindhagen: Men det har jag.) Herr Lindhagen kallade Svinesund: »detta lilla trånga vatten». Ja, visst är det trångt, men mellanriksbanekommissionen 1923 beräknade, att den föreslagna bron skulle få en längd av 348 meter och att den således skulle bli en av de största broar, som finnas i Sverige. Vidare har man också att vid Svinesund räkna med en oerhört svårtillgänglig natur. Svinesund är såsom alla norska fjordar mycket djupt, all bebyggelse ligger nere vid havet, men alldeles intill det trånga sundet ligger mycket höga fjäll, och landsvägen måste klättra dit upp, ty bron skulle komma att byggas på 60—70 meters höjd och vägen måste ju upp till brofästena. Detta kommer att kosta oerhört mycket, eller också får man ta sig fram genom sprängda tunnlar. Det kan också nämnas, att medan mellanriksbanekommissionen beräknade kostnaden för enbart bron till 2,300,000 kronor, så beräknade utskottet 1932 samma kostnad, som jag vill minnas, till 2,700,000 kronor. Samtidigt gjorde emellertid styrelsen för vår järnväg en beräkning av vad bron skulle kosta efter nutida pris, och vi kommo då till ett belopp av 3,700,000. Det är väl mer än troligt, att intet av dessa kostnadsbelopp skulle komma att räcka, om brobygget skulle sättas i verkställighet.

Om jag så går till interpellantens tredje fråga, däri han efterlyser järnvägsbron över Svinesund, så synes det mig, som om denna fråga aktualiserats närmast därigenom, att Dalslands järnväg och Bergslagens järnvägar ingått till Kungl. Maj:t med ansökan att få elektrifiera båda järnvägarna. Bergslagens järnvägars ansökan bifölls av Kungl. Maj:t, och om vår ansökan sade järnvägsstyrelsen i sitt yttrande, att den icke för närvarande ville tillstyrka bifall, utan järnvägsstyrelsen tillstyrkte Kungl. Maj:t att med behandlingen av framställningen finge anstå, tills klarhet vunnits rörande norska regeringens uppfattning i mellanriksbanefrågan. Mot detta riktiga resonemang vill

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m. (Forts.)

jag endast erinra, att Dalslands järnväg inte har något som helst intresse att elektrifiera bansträckan med hänsyn till lokaltrafiken. Vi ha ingivit koncessionsansökan, för den händelse elektrifiering från vår sida skulle bli nödvändig för att kunna bibehålla den utländska trafiken. Det är ingen risk för regeringen att bifalla vår koncession. Vi komma av helt naturliga kostnadsskäl icke att utnyttja och ha aldrig haft för avsikt att utnyttja en eventuellt bifallen koncessionsansökan förrän det blivit avgjort, om den för vår järnväg så viktiga och ovillkorligen nödvändiga utlandstrafiken får av oss bibehållas eller icke. Kommer denna trafik att ledas över Svinesund, förlorar vår järnväg 75—80 % av sin inkomst. Järnvägen kommer inte att ruineras, hoppas jag, men den kommer att nedsjunka till en järnväg av 3 eller 4 klassen. Den har av oss under alla år hållits på en hög standard — det är erkänt — just därför att vi skulle kunna tillfredsställande sköta utlandstrafiken, och vi ha också, som erkänt, lyckats därmed. Som jag nämnde, har denna järnväg under sin tillvaro fört lycka, välsignelse och kultur med sig, och från att ha varit obygder ha dessa svenska gränstrakter gått framåt och fått sin, om också rätt blygsamma, plats i solen. Förlora vi utlandstrafiken — om alltså järnvägsbron över Svinesund bygges och även Bohusbanan med stora kostnader ombygges — så måste vi avskeda åtskillig personal och åtskilliga arbetare, omkring hundratalet. Vad därav följer kan var och en inse. Flera av Dalslands kommuner ha nu sin största inkomst av järnvägen. Utmed järnvägsstationerna ha uppstått samhällen, industrier, affärsföretag, hotell. Jag behöver bara erinra om Eds turistort. Den är ju en av våra bättre turistorter, och det är järnvägen, som har skapat den. Dit komma årligen massor av främlingar, både danskar, norrmän och andra, och det finns inte mindre än 3 eller 4 turisthotell på platsen. En skidbacke av internationella mått är med statens hjälp under byggnad. Om järnvägens trafik sjunker ned till en obetydlighet, blir detta ruinerande för hotellinnehavarna. Det innebär minskad omsättning för landsbygden och förlorade arbetstillfällen för en massa människor. Vi ha andra stationer — Dals Rostock, Bäckefors, Mellerud —, som också komma att sjunka ned till obetydligheter. Det är den genomgående trafiken, som har skapat dessa samhällen med dessa arbetstillfällen och utkomstmöjligheter.

Så vill jag säga, att jag yttrar mig här med ett visst anspråk på kännedom om lokalförhållandena och om stämningen i bygden. Jag har nu snart i 25 år varit domare på trakten, och sedan omkring 10 år tillbaka är jag ordförande i denna banas styrelse. Man frågar sig naturligtvis: kan det vara någon idé att giva ut så oerhört stora kostnader, som bleve följden, om herr Lindhagen finge sina projekt förverkligade? Man får väl se till vad man vinner i stället för det, som man slår sönder. Det är denna raka »kungsvägen», som herr Lindhagen har stirrat sig blind på, men livets vägar äro inte alltid naturens och kartans vägar, herr Lindhagen! Det sägs, att det skulle bli den kortaste vägen, det är sant. Vi ha räknat ut, att vägen över Bohusbanan och Svinesund till Oslo skulle medföra en geografisk förkortning på 28 kilometer. Nu ha emellertid både Bergslagsbanan och vi under de senaste årtiondena gjort allt för att hålla banorna i gott och högt stånd. Bergslagsbanan har nu rättighet att köra med en hastighet av 100 kilometer i timmen.

Sedan något år tillbaka lägga vi in ny grövre räls å vår linje, allt i tanke på att kunna möta den väntade större hastigheten. När vi äro färdiga med den omläggningen, så få vi köra med en hastighet av 95 kilometer i timmen, under det att Bohusbanan icke får köra med större hastighet än 80 kilometer i timmen. Tidsvinsten skulle således inte kunna bli större än den tid, som åtgår för att köra 28 kilometer med 90 eller 95 kilometers medelhastighet:

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m. (Forts.)
 ungefär 18 minuter! Är det försvarbart att i tider som dessa kasta ut så oerhörda summor, som skulle bli en följd av hela Bohusbanans ombyggnad? Den kan nämligen inte i sitt nuvarande skick bära en ökad hastighet enligt vad som uppgivits för mig från sakkunnigt håll; jag kan inte påstå det direkt. Och så skulle man därtill bygga denna dyrbara järnvägsbro för att vinna 18 minuter! Vidare är att märka, att dessa 18 minuter lära kunna vinnas på annat sätt. Såväl svenska som norska statens järnvägar ha inte samma res-hastighet som de båda enskilda banorna. De ha längre och tätare uppehåll. De stanna på mindre platser, där det inte kunde behövas.

Innan vår styrelse, som har haft ett mångårigt och angenämt samarbete med de norska statsbanorna, ingick till Kungl. Maj:t med ansökan om konces-sion, satte vi oss naturligtvis i förbindelse med de norska statsbanemyndig-heterna. Vid födda förhandlingar fingo vi fullt klart för oss, att de vilja elektrifiera. De vilja komma i hastigare förbindelse med utlandet än vad nu är fallet. Men på samma gång har det stått klart för oss, att de norska statsbanemyndigheterna icke hade någon tanke på den s. k. Svinesundslinjen. Det kan jag säga, ty det är allmänt känt, att till norska regeringen har in-givits ansökan om koncession att elektrifiera linjen Oslo—Kornsjö och i den ansökan lär ej Svinesund ens nämnas. Ansökan om koncession har, såvitt jag vet, hittills inte lett till något annat resultat än att regeringen bifallit an-sökan och stortinget beviljat medel i fråga om elektrifiering av lokaltrafiken till Ski station, som ju är en skiljepunkt.

Ja, jag har velat, som medlem av styrelsen för denna »banbit i Dalsland», som herr Lindhagen uttryckte sig, lämna dessa uppgifter. Det synes mig inte vara på något sätt ekonomiskt försvarbart att under de förhållanden, för vil-ka jag redogjort, bygga banor och broar, som skulle draga flera miljoner i kostnader. För bara nöjet att få bygga en ny järnväg får man väl inte sätta en hel ort på avskrivning. Arbetslösheten är kanske inte lika stor i Dals-land som i Bohuslän, det vet jag inte, men den är tillräckligt stor, och det är att observera, att om dessa byggen sätts i gång, så ryckes existensmöjlig-heten undan såväl för vår järnväg som för alla de människor och de affärer, som leva av eller äro beroende av den, och för att kunna för endast en kort tid minska en arbetslöshet å en viss ort skall man icke skapa en arbetslöshet, som aldrig slutar, å en annan.

På andra sidan om norska gränsen är det likadant. Där har också järn-vägen varit lyckosam. Framgång och lycka har den haft med sig, och be-folkningen på den sidan arbetar med händer och fötter för att undgå den olycka, som hängt över dem i många år. Det kan inte vara rätt att med våld slå sönder vad som blivit uppbyggt under långa och mödosamma år med både personliga och ekonomiska offer och uppoffringar.

Herr Lindhagen: Statsministern gav en intressant uppgift om ett vaknan-de intresse nyligen från en norsk trafikkommitté. När statsministern svarade att regeringen följer sin järnvägsstyrelse samt ställer sig passiv och väntar på Norge, så tänkte jag, att då får väl jag och bohuslänningarna gå in till norska regeringen och bedja dem intressera sig för den. Men om upplysningen nyss ändrar regeringens uppfattning vid närmare eftertanke, behöva vi ej det.

Nu ha emellertid de oundvikliga lokalintressena givit sig till känna. De komma från tre håll: Bergslagsbanan, Dalslandsbanan och norska staden Halden.

Det är givet, att när en järnväg gjort så stor lycka för *Dalsland* — och än-då skall Dalsland vara så fattigt, som den siste talaren började med — så kan väl också Bohuslän få bli begävat med en bana. Då blir även det rikt! Det

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m. (Forts.)

är för övrigt ofta så med nya kommunikationer, att de gå inte i vägen för varandra, utan de hjälpas åt. Resandet blir ock allt mer en folksak, så att inte böra vi vara så avundsjuka på varandras välfärd. Och varför skall norra Bohuslän hållas nere därför att Dalslandsborna fått det bra? Jag kan inte heller förstå, att en genomgående turisttrafik skulle utgöra något ymnighets-horn över Dalsland. Ty man stiger inte av i Dalsland utan fortsätter resan till de stora turistmålen söderut och norrut. Det är endast vid lokaltrafiken, som man stannar och tar in på hotellen och pensionaten, och det lär väl fortfarande komma att äga rum.

Det andra intresset, vilket ock, som den siste talaren sade, med händer och fötter arbetar emot denna plan, är *Göteborgs* styrelse, åtminstone vissa personer inom den. Göteborg har nämligen aktiemajoriteten i Bergslagsbanan. De tro, att om mellanrikstågen gå förlorade, skulle också Bergslagsbanan svårt skadas ekonomiskt. Man presterar ungefär sådana där siffror, som den näst föregående talaren hade på sig. Man bör icke fästa sig vid dem, utan kontroll. Det är ofta bara överdrivna farhågor, som ligga bakom dylika siffror. Järnvägsstyrelsen har andra siffror, som äro betydligt lägre. Och för övrigt, i överenskommelsen år 1923 ingår ock ett övervägande, att liksom det brukar ske får man vid en ny banas anläggande även räkna med någon ersättning åt aktieägarna i andra banor. Bergslagsbanan kommer att gå bra i varje fall, anser järnvägsstyrelsen.

När jag gjorde en paus i Göteborg för att höra de ledande, sade mig en av stadens spetsar, att mellanriksbanan över Bohuslän ville de inte höra talas om. Det blev ock oerhörda kostnader för staten att omlägga Bohusbanan. Då vände jag mig till chefen för svenska statens järnvägsnät. Han blev eld och lågor över så ovederhäftiga uppgifter, och en hans närmaste man, som jag frågade, då chefen var bortrest, sade detsamma: det är en utmärkt bana, det behöver inte kostas på mycket för att den skall tjäna sitt nya ändamål. Man får vara försiktig med lokalintressena.

Sedan ha vi på norska sidan staden *Halden*. Den äger majoriteten av aktierna i Dalslandsbanan, och den lär ock arbetat med händer och fötter emot en ny mellanriksbana. Inte tror jag, att några passagerare i långtrafiken, vilka vilja fara fort mellan rikena, stiga av i Halden. Snarare: om de få fara, som det nu är fråga om, 3 kilometer därifrån på den nya banan, så kanske de stiga av för att se Fredrikshalds fästning. Den ser man däremot från kupéfönstren, när man far Dalslandsbanan.

Strömstadsborna skulle få banan en mil ifrån sig, men de äro ändå ivriga efter den nya leden. De inse kanske, att alla sådana här kommunikationer merendels äro bra, därför att de hjälpa varandra. För övrigt, bohuslännin-garna i norra delen av länet äro intresserade av att få en ordentlig landsväg till Dalsland. Vägen tar slut vid Bullaren, och de ha ännu inte kommit in till hjärtat av Dalsland på framkomlig väg. När detta skett, skulle de kunna få transport av skogsprodukter från Dalsland genom Bohuslän och utskeppning i Strömstad.

Vi kunna inte inhibera de stora stråklinjerna för lokalintressen, och det visar sig i de flesta fall eller ofta, att deras farhågor inte slå in. Många gånger vinnes det till och med mera än som förloras.

Bohusläns riksdagsmän i båda kamrarna ha uppvaktat statsministern och förordat interpellationen. Lokalintresse står emot lokalintresse. Då får riksintresset bli utslagsgivande.

Norra Bohuslän är ju ganska bortglömt. Varför skola vi inte låta även denna landsända få ett välstånd genom en bana, utan endast Dalsland? Det är inte rättvist. De stora kostnader, som staten skulle behöva nedlägga på

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m. (Forts.)

Bohuslänsbanans ombyggnad, ha icke heller Bohusläns riksdagsmän hört talas om. För övrigt! Vi ha fått höra av den siste talaren, att både Bergslagsbanan och Dalslandsbanan lägga ned stora kostnader på att skaffa sig bättre räls och så vidare. Varför skulle inte Bohuslänsbanan också få göra det? Varför skall bara ni få göra det? Det begriper jag inte, och när ni stå ut med det, så stå väl också andra banor ut med det.

Herr Sköldén: Herr talman! Vad som uppkallade mig i den här debatten det var herr Melléns första anförande om att arbetslösheten i Dalsland skulle vara lika svår som i Bohuslän. Det tycker jag är ett egendomligt påstående, när det torde vara alla bekant, att en så koncentrerad arbetslöshet med så svagt underlag som i våra små kommuner, i norra Bohusläns stenhuggeri-distrikt, väl knappt torde finnas annorstädes i Sveriges land. Vi se ju gång på gång hur kommunerna inte ha någon som helst möjlighet att ens få låna pengar för avhjälpan det av arbetslösheten. Och staten måste träda emellan där med ända upp till 90 eller 95 %, och kommunerna kunna ändå knappast fullgöra sina övriga skyldigheter, utan landstinget måste även i det fallet träda emellan.

Sedan var det fråga om Bohuslänsbanans stora kostnader. Ja, där är jag förekommen av borgmästare Lindhagen, som har sagt, att det inte är så farligt ens med Bohusbanan. Den är inte så dålig. Jag har mig personligen bekant, att generaldirektör Granholm sagt, att Bohusbanan kan mycket väl taga såväl snälltåg som expresståg, med mycket minimala kostnader. Den frågan är det nog inte så värst farligt med. Jag vill också meddela, att det finnes även turiststationer och särskilt badorter och dylikt i Bohuslän, som kunna ha nytta av en dylik trafik i minst lika hög grad som Dalsland. Alltså torde det inte vara något skäl. Att det skulle vara en olägenhet för Dalsland, det begripa vi, men därför är det ju inte sagt, att Bohuslän behöver i det fallet sitta emellan, och jag vill erinra om, att mellanriksbanekommissionen, som satt för några år sedan, enhälligt tillstyrkte en sammanbindning av näten i Sverige och Norge genom Bohusbanan.

Detta vad Bohusbanan beträffar. Sedan skall jag övergå till frågan om landsvägen. Herr Lindhagen sade i sitt första anförande, att tiden rinner fort. Ja, jag tror att tiden i det fallet rinner så fort, att jag undrar om vederbörande här i Stockholm är riktigt med. Jag vill erinra om att när bilskattemedel först kommo att stå till förfogande, så förklarade vår landshövding von Sydow, att han ansåg, att de i första hand borde användas för en bilchaussé längs genom Bohuslän. Denna chaussé är nu i det närmaste färdig. Den är inte helt sammanknuten än, men det torde icke dröja över året innan den saken är klar. Den är till vissa mindre delar redan nu permanentbelagd. Den kommer att under den närmaste framtiden i mycket högre grad bli permanentbelagd. Vi komma under den närmaste tiden eller de närmaste åren åtminstone att få en bro över Nordreälv. Vi komma också mycket snart att få en högbro över eller en tunnel under Götaälv vid Göteborg. När dessa saker bli färdiga och kombineras med varandra, vilket de alldeles säkert komma att göra, innan bron över Svinesund hinner bli färdig, då måste, om inte alla tecken visa fel, den naturliga vägen för den norska trafiken gå över Bohuslän och söderut. Och då vill jag framställa den undran: är det riktigt, att trafiken till $\frac{9}{10}$ skall gå en omväg och endast till en tiondel gå fram den naturliga och riktiga vägen, som måste vara längs Bohuslän. Att den hittilldags med anledning av de färjeförhållanden, som funnits vid Svinesund, och med anledning av att vägen över Bullaren inte alls varit framkomlig, har tvingats att till $\frac{9}{10}$ gå över Dalsland och Västergötland, det är ju en

Ang. förbättrade trafikförbindelser över Svinesund m. m. (Forts.)
naturlig sak, men lika naturligt är, att när dessa förhållanden bli ändrade, så skall trafiken gå den riktiga vägen.

Jag skall alltså sluta med att uttala en förhoppning om att regeringen och riksdagen gå i författning om att förbindelsen över Svinesund blir ordnad så fort som möjligt.

Ordet lämnades härefter ånyo till hans excellens herr statsministern **Hansson**, som förklarar sig ämna vid detta sammanträde besvara även herr Lindhagens interpellation angående lappfrågan och nu anförde: Herr talman! Med kammarens medgivande har herr Lindhagen till mig framställt åtta frågor berörande lapparnas ställning och förhållanden.

Ang. lappfrågan.

Den av interpellanten omnämnda petitionen, som i november förra året överlämnades till Konungen, har varit föremål för yttrande av länsstyrelserna i Norrbottens, Jämtlands och Västerbottens län. Med anledning av detta yttrande ha representanter för petitionärerna den 30 april detta år inkommit med påminnelser. Fortsatt beredning av ärendet pågår inom vederbörande departement. Innan denna beredning slutförts, anser jag det icke lämpligt att inför kammaren taga ståndpunkt i de av interpellanten framförda frågorna.

Herr Lindhagen: Detta interpellationssvar förstår jag, och jag hade knappast väntat något annat. Ehuru jag nog trodde, att statsministern skulle kunnat avsluta svaret på samma sätt som han gjorde i fråga om de arbetslösa stenarbetarna i Bohuslän genom att avge en försäkran, att regeringen vill göra allt för att skapa ett fädernesland även för lapparna. Men lapparna äro föremål för utredning, och det ha de varit, så länge de ha funnits till i detta land.

Lapparna ha petitionerat. Länsstyrelserna i de tre nordligaste länen ha svarat. Lapparna ha kommit in med påminnelser, och fortsatt beredning av ärendet pågår i vederbörande departement. Jag får verkligen erkänna, att jag har framställt denna interpellation för att i någon mån komma beredningen i förväg, för att bli i tillfälle att framhålla synpunkter, som det kunde vara gagneligt för beredningen att ta under övervägande. Jag förmodar, att den inte låtsas som om denna interpellation aldrig vore framställd, utan benäget tar del av de motiveringar och yrkanden, som där framförts.

Det är för övrigt ganska oroligt med beredningar inom ett departement. Man bör veta namnen på vederbörande för att kunna förstå, vart det bär hän. Efter beredningen rättas oftast regeringens ståndpunkt. Folket betraktas lätt såsom en sekundär angelägenhet, särskilt om det är av en annan ras. Jag är just i detta fall betänksam mot denna slutna beredning inom vederbörande departement. Vad skulle statsministern svarat, om en interpellation framställdes, först när denna beredning blivit färdig?

Jag har länge varit i kontakt med lappfrågan, levat åtskilligt i skog och mark däruppe i trakterna, legat på hanen där för frågan här nere med motioner och annorledes och även varit föredragande av nya lapplagsförslag i högsta domstolen.

Jag skall emellertid läsa upp frågorna och kommentera dem något, så att denna debatt inte blir så mager som svaret.

Den första frågan lydde: »Kan det förväntas, att regeringen i den outsläckliga lappfrågan vill nu söka lägga särskild vikt vid ett bemödande åtminstone att lösa denna angelägenhet någorlunda från grunden och ej såsom förut låta den rinna ut alltför mycket i negationer, nya äventyrligheter eller lappverk?»

Detta är naturligtvis lättare sagt än gjort. Frågan är en ingress till de-

Ang. lappfrågan. (Forts.)

taljerna. Om man vill någonting, komma vi i alla fall längre, än om man inte vill någonting. Ser man ned på en sak såsom mindervärdig, går det baklänges i stället för framåt med den. Så har det varit under årtusenden.

Den andra frågan: »Bör ej för dagen mera än som skett uppmärksammas behovet av understöd även åt arbetslösa, fattiga lappar likaväl som åt den övriga nödlidande befolkningen i riket?»

Det är en fråga, som lapparna framställa. Den är väl ganska uppfordrande och talar för sig själv.

Tredje frågan: »Kan det kallas en rättsordning, att Sames boplatser, alltmör tillbakaträngda av den vita civilisationen och dess administration, betraktas nästan som ett koncentrationsläger, ställt under polisbevakning?»

Det där låter, som om det vore väl kraftigt tilltaget. Men lapparna hävda tid efter annan, att myndigheternas övertvakande av lappförfattningsarnas efterlevande mera går ut på att spåra upp överträdelser och anställa åtal än att vara som en försyn för dem, vilket det ju egentligen är meningen att en myndighet skall vara för sitt folk. Det visar sig också, att när det skall lagstiftas för lappar, tillkallas ej representanter för det minoritetsfolk, det gäller. Det äro myndigheterna för förnäma till. Det gick emellertid inte bättre än att jag 1920 fick igenom ett beslut i första kammaren — som sedan enhälligt biträdades av andra kammaren — att hos Kungl. Maj:t begära att även lappar fingo säte i en sittande kunglig lappkommitté. Sådant hade inte hänt förut. Nu går det inte längre att få till stånd en uppfordran därom från riksdagen.

Lapparna resa sig mot att även den högre lappadministrationen fortfarande vägrar att gå med på att representanter utses bland lapparna. När nya kommittéer sätts till, blir det, trots påminnelsen 1920, aldrig representanter tillkallade från lapparna. Man far omkring och hör den ene här och den andre där. Man kallar ibland samman folket i lappbyar. Men fortfarande spåras ingen önskan att låta lappar sitta med i den församling som skall framlägga förslag till statsmakten.

Jag ber att få framhålla detta för regeringen, som bör vara frigjord från sina ämbetsverks fördomar och även kunna ta hänsyn. Det är här i alla fall fråga om en nation.

Fjärde frågan: »Bör ej i stället detta minoritetsfolk tilläggas ett rimligt mått av självstyrelse och helst, på svensk framställning, ställas liksom en stor del andra europeiska nationella minoriteter under skydd jämväl av folkförbundet?»

Där möter en utrikespolitisk fråga. Den känner på pulsen den svenska utrikespolitiken, som svärmar för de europeiska minoriteternas rätt och håller tal om dem i folkförbundet. Skulle vi inte nu av egen tillskyndelse kunna ställa detta vårt lands minoritetsfolk under högsta beskärm även av folkförbundets lagar? Det är egentligen utrikesministern, som skulle svara på den frågan, men det är flera ministrar engagerade i dessa spörsmål, och vid sådana tillfällen brukar ju interpellationen ställas till statsministern.

Lapparnas önskan om självstyrelse går ut på att de själva vilja välja sina underordnade ämbetsmän. Detta är en av kardinalpunkterna i de europeiska minoriteternas självstyrelse, i den mån den är garanterad genom fredstraktaterna. De folk, som inte voro med i kriget, ha inte kommit med i denna omvårdnad. Detta har emellertid nu ifrågasatts av mig. Sandler spelade visst på den strängen någon gång i Genève, efter vad jag har hört av en tjänsteman i utrikesdepartementet. Men jag förmodar, att han då knappast åsyftade lapparna.

Om lapparna själva välja underordnade tjänstemän, bli dessa mera nitiska,

Ang. lappfrågan. (Forts.)

ja kanske ibland mera partiska för lapparna. Den saken kan väl inte hjälpas, några skola vara partiska för folket också.

Femte frågan: »Kan det emotas, att Same — i brist på representation i riksdagen, vilken nu av lappadministrationen kargt avvisats — genom författning eller ekonomiskt understöd eller helst bådadera beredas, liksom skedde 1918 i Östersund, tillfälle till regelbundna lappriksdagar exempelvis vart fjärde år med möjlighet att kunna inkallas jämväl till urtima möten?»

År 1920 tog jag upp även frågan om lapparnas representation. Det föreslogs, att de skulle få helst en representant i vardera kammaren. Det blev en avsevärd minoritet för den saken i första kammaren. Nuvarande statsrådet Schlyter var en av förkämparna därför. Statsrådet Schotte bad mig komma tillbaka med förslaget.

Herr Rosén, som nu är landshövding i Umeå, var såvitt jag minnes eld och lågor för denna sak. År 1930 upprepade jag försöket — men då fanns det ej längre något avsevärt stöd i första kammaren. I andra kammaren, där en talare yttrade sig särdeles föraktligt om lapparna, lyste intresset med sin fränvaro. Tror någon, att nu bland riksdagsmännen eller i regeringen någon enda person skulle kunna uppbringas, som ville uppmana en motionär att komma tillbaka med en sådan angelägenhet?

Då nu detta inte går, så bör det väl i stället kunna gå för sig att anordna en särskild lappriksdag. Det är så omaka intressen, som här stå emot varandra. Lapparna ha inte någon representation i riksdagen. Då vore det ju lämpligt, att de höllo en lappriksdag, till exempel vart fjärde år, varvid de kunde diskutera sina livsintressen och petitionera till statsmakterna.

En sådan lappriksdag hölls i början av 1918. Det var den första i sitt slag. Landshövding Widén och jag voro inbjudna jämte en skolinspektör, till vilken lapparna hade ett särskilt horn i sidan. Lappriksdagen tog upp även andra frågor. Widén och jag vore ense om, att det var särdeles intressanta parlamentariska förhandlingar. Lapparna voro i början litet ovana med formerna, men det redde sig snart. De föredrag, som höllas av deras ledande män — Torkel Tomasson och nuvarande kyrkoherde Park i Stensele — voro framstående, både i form och innehåll. Vad som särskilt utmärkte detta folk var, att det i sin parlamentariska verksamhet illustrerade det gamla latinska ordet fortiter in re, suaviter in modo — tappert i sak, hovsamt i form. Deras lojalitet mot det svenska samhället betonades oavslätligt samtidigt som talarna sjöngo ut med sina meningar.

Lapparna tala olika dialekter och förstå ofta inte varandra. Därför talades det vid mötet endast svenska, ty det kunde de allesamman. Svenska blev alltså lapparnas riksdagsspråk. Regeringen gav bidrag till kostnaderna. Resultatet blev ett omfattande betänkande, som inlämnades till regeringen. Inlägg förekommo både av kvinnor och män. Det talades högsvenska i så klangfulla meningar som knappast förekomma någonstades bland svenskarna. När man kom till den ettriga skolfrågan, steg en ung lapska från Norrbotten upp och höll ett föredrag. Hon slutade detta med orden »för nordmännens raseri be-vare oss, milde herre Gud!» Det lyste bifall ur de församlades ögon.

Sjätte frågan: »Anser regeringen liksom dess administration det vara orimligt, att försöksförhandlingar med Norge upptagas för någon rimlig revision av 'mellanrikslagen' 1919 i det av petitionärerna framhållna syftet?»

De tre ifrågavarande ämbetsverken säga, att lapparna försumma sina plikter. Det tycka lapparna, att myndigheterna ofta göra, och så stå parterna emot varandra. Den största oredan har just uppkommit genom denna mellanrikslag. Karesuandolapparna med sina ofantliga renhjordar och sin ursprungliga renskötsel kastades in på ett trångt område bland smålappar. Där råder

Ang. lappfrågan. (Forts.)

nu en svår trängsel. Detta och åtskilligt annat i förening med dåliga år har gjort, att renarna, som inte känna till de politiska gränserna, utan gå efter födan, i alla fall gått över norska gränsen. Då tas det ut belopp i skadestånd. Lapparna påstå, att de äro orimliga, och förmoda, att mången norrman gärna ser, att renar komma in i Norge, därför att då får man en god förtjänst på skadestånd. Men lapparna gå nu inte längre i land härmed mena de. De bli till sist fullkomligt utarmade.

Nu är frågan, om man inte skulle kunna undersöka denna sak i gott samförstånd med normmännen. Och om det verkligen här förekommer ocker på överträdandet — något som ju kan vara möjligt — skulle man inte då kunna åstadkomma någon tillsyn till förhindrande därav? Det är synd om detta folk, som inte har haft någon nationalitetsgräns och sedan århundraden varit vant att gå med sina renar från det ena havet till det andra, alltefter årstiderna. Renarna ha där tagit ledningen på grund av sin instinkt att leta efter födan. Att avbryta dessa lapparnas vandringar och renarnas instinkter är i själva verket ett brott mot naturen.

Sjunde frågan: »Betingar ej även enligt regeringens mening det nu föreliggande problemet, att dess prövning bör anförtros åt ett fristående neutralare rådslag oberoende av den officiella lappadministrationen, vilken väl däremot må få komma med råd och hjälp och framlägga egna undersökningar?»

Jag menar, att lapparna vid s. k. utredningar inte skola utlämnas åt de administrativa ämbetsverken. För dem — likaväl som det sker för frågor, som röra den vita befolkningen — bör tillsättas en från ämbetsverken avskild kommitté, där även lappar sitta och föra lapparnas talan. Lappar och ingen annan!

Åttonde frågan: »Förmodligen är jämväl regeringen besjälad därav, liksom skedde 1920 på riksdagens begäran, att representanter även för fjäll- och skogslappar, utsedda av dem, insättas med beslutanderätt i det rådslag, som i den ena eller andra ordningen skall förelägga statsmakterna förslag till värnande av lapparnas livsfrågor?»

Om den saken har jag redan talat. För dagen har jag då ingenting vidare att anföra än att vädja till regeringen att se lika mänskligt på Same som på svenskarna. Vi må erinra oss, att de äro ett folk, som oavslåligt drivits tillbaka från sina gamla rättigheter av den så kallade civilisationen.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran bankoutskottets memorial och utlåtanden nr 50—54, andra lagutskottets utlåtanden nr 36—39 och första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 10.

På framställning av herr förste vice talmannen beslöts att andra lagutskottets utlåtanden nr 37—39 skulle uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden å föredragningslistan för kammarens sammanträde lördagen den 26 innevarande månad.

Vid föredragning av Kungl. Maj:ts denna dag avlämnade proposition nr 276 blev densamma på begäran bordlagd.

Anmälades och bordlades

statsutskottets utlåtanden:

nr 120, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar angående dyrtidstillägg åt befattningshavare i statens tjänst m. fl. under budgetåret 1934/1935 jämte i ämnet väckta motioner;

nr 121, i anledning av vissa av Kungl. Maj:t i statsverkspropositionen gjorda framställningar angående provisoriskt dyrortstillägg m. m. åt vissa befattningshavare i statens tjänst;

nr 122, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till avtal med Luossavaara—Kiirunavaara Aktiebolag och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund jämte i ämnet väckta motioner;

nr 123, i anledning av riksdagens år 1933 församlade revisorers berättelse angående verkställd granskning av statsverkets jämte därtill hörande fonders tillstånd, styrelse och förvaltning för tiden 1 juli 1932—30 juni 1933;

nr 124, i anledning av vissa utav Kungl. Maj:t dels i statsverkspropositionen under utgifter för kapitalökning, dels ock i propositionerna nr 47, 107 och 156 gjorda framställningar angående anslag till byggnadsarbeten, avseende ecklesiastikdepartementets verksamhetsområde;

nr 125, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under åttonde huvudtiteln, punkt 104, gjorda framställning angående anslag till inredningsarbeten i lokalerna för fackavdelningen för lantmåteri vid tekniska högskolan; och

nr 126, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med anhållan om riksdagens yttrande i fråga om ytterligare understöd från statens sida för fullbordande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping jämte i ämnet väckta motioner; samt

andra lagutskottets utlåtande nr 42, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till sjöarbetstidslag, dels ock i ämnet väckta motioner.

Justerades ett protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 5.53 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.

Fredagen den 25 maj.

Kammaren sammanträdde kl. 4 e. m.; och dess förhandlingar leddes av herr förste vice talmannen.

Justerades protokollen för den 18 och den 22 innevarande månad.

Anmälades och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 262, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under fjärde huvudtiteln gjorda framställning angående anslag till tidskriften »Underrättelser för sjöfarande»; och

nr 269, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående omorganisation av gymnastiska centralinstitutet jämte i ämnet väckta motioner.

Anmälades och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 273, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om vissa ändringar i förordningen den 11 juni 1926 angående tillverkning och beskattning av brännvin, m. m.; samt

nr 274, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om fortsatt tillämpning av förordningen den 8 juni 1923 (nr 155) angående omsättnings- och utskänkningskatt å spritdrycker.

Föredrogs och hänvisades till bevillningsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 276, angående sättet för anordnande i visst fall av importreglering.

Föredrogos, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran statsutskottets utlåtanden nr 120—126 och andra lagutskottets utlåtande nr 42.

På framställning av herr förste vice talmannen beslöts att statsutskottets utlåtanden nr 120 och 121 skulle i nu angiven ordning uppföras näst efter andra lagutskottets utlåtanden nr 37—39 å föredragningslistan för morgondagens sammanträde.

Anmälades och bordlades

statsutskottets memorial nr 127, i anledning av kamrarnas skiljaktiga beslut i vissa frågor rörande anslag till kommunikationsverken;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 61, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till vapenkungörelse ävensom i ämnet väckta motioner;

nr 62, i anledning av Kungl Maj:ts proposition med förslag till lag om förbud mot vissa sammanslutningar ävensom i ämnet väckta motioner;

nr 63, i anledning av väckta motioner angående åtgärder mot statsfientlig verksamhet; och

nr 64, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till kungörelse angående handel med farmaceutiska specialiteter m. m. ävensom en i ämnet väckt motion;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 40, i anledning av väckta motioner rörande lagstiftning om rikets kolonisation och komplettering av ofullständiga jordbruk samt tillägg till allmänna expropriationslagen för jordbruksändamål; och

nr 41, i anledning av väckta motioner rörande ändringar i arrendelagstiftningen med mera; samt

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 89, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för kapitalökning för jordförmedlingsfonden;

nr 90, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för beredande av understöd åt vissa fiskare m. m. jämte i hithörande ämnen väckta motioner;

nr 91, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa åtgärder för främjande av fiskarens avsättning av färsk strömming; och

nr 92, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående åtgärder till lindrande av foderbristen i Norrbottens och Västerbottens län.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 4.12 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.
