

Nr 22.

Av herr **Lindhagen**, om *Svinesunds trafikfrågor — landskommunikationer och världsförbindelser.*

Ett tretusenårigt visdomsord från Orienten säger: Betrakta det lilla som stort. Svinesund är ett litet ting, den trånga flodliknande passagen, i vilken Idefjorden krymper samman i sin vinkelarm mot havet. Denna vattengräns mellan två riken avspeglar dock på samma gång en stor sak. Det gäller landskommunikationer och världsförbindelser.

Handeln har sedan urminnes tider varit pionjären för fredliga förbindelser mellan folken. Samtidigt ha konkurrensen om marknader och lockelsen till herravälden frammanat krigen, handelskrig och annexioner med vapenmakt. Fredlig handel oftast och vilda blodbad ofta hava sålunda hand i hand präglat sammanträffandet mellan folken.

På detta sätt ha för att taga ett exempel även skandinaverna och ostbalterna blandat blod under årtusenden och nu slutligen sammansmultit till rasgemenskap. Från ett besök sistlidne sommar i de ostbaltiska centralländerna jämte det av Polen ockuperade Vilnaområdet förde jag med mig det starka uttrycket av dessa genom världskriget befriade folks längtan efter verkliga vänner. Deras håg inom alla läger står som bekant efter samförstånd i handel, vandel och fredlig utrikespolitik med skandinaverna. Från detta sålunda vidgade småstatliga kulturområde äro omsider nationalkrig uteslutna. Annorlunda var det som sagt fordomtima. Vid mitt besök i Semgallen, letternas klassiska land, nåddes även den »heliga sjön». Där stod en gång ett slag mellan semgallerna och inträngande skandinaver, vilka senare sökte skapa sig en handelsväg till det ofantliga Österns trolska möjligheter.

I vår tid har mänskligheten kommit oss närmare. Efter det ärftliga europeiska enväldet stormade frihetsrörelserna fram. De vårades ur den franska jorden och böljade ut över Europa. Näringsfrihet jämte frihandel ingick i det omfattande programmet. Näringsfriheten sporrade emellertid den vita rasen att göra sig till herre över dolda naturkrafter. Tekniska upptäckter avlöste varandra. Maskinerna voro deras barn. Juridiska personer, liksom maskinerna saknande själ, togo dem i sin tjänst. Industrialismen kom. Storstäder växte upp. Materialismen triumferade. Anden, som ensam gör levande, pensionerades. Främlingskapet mellan produktion och behov bröt in. Näringsfriheten för handens arbete förvandlades till sin motsats. En rasande konkurrens mellan individer, stater och världsdelar står nu om de materiella vinningar maskinerna ställa i utsikt.

Utvecklingens orm biter sig emellertid fortfarande i stjärten. Efter vinter kommer alltid vår. Staterna börja söka någon räddning genom återgång till

gamla tiders självförsörjning. Men ingenting kan hindra samfärdseln mellan folken. Världsordningens fyra grundvalar individen, hemmet, landet och mänskligheten äro ofrånkomliga. Handelns naturlag bryter skrankorna. Ett tecken därtill är att handelstraktater fortfarande slutas med bemödanden dock av jämvikt mellan de fördragslutande parternas export och import. Ett annat tecken, det påtagligaste, är att samfärdsmedlen till lands, på haven och i luften oförtrutet utvecklas, som om ingenting hänt.

Därmed är jag inne på Svinesunds aktualiteter för vår tid.

Nordiskt samarbete.

Titt och ofta sammantråda nordens stats- eller utrikesministrar till rådslag om »ett vidgat nordiskt samarbete». Något program föreligger icke. Det enda som åtgjorts synes vara försöket att i samförstånd även med Holland, Belgien och Luxemburg knåpa något litet på tullarna. Därtill skapades den ostridigt tämligen livlösa s. k. Osloententen, den lilla rätta, som berget fött, lilleputtkonventionen med mera dylikt, som den kallades i svenska riksdagen. Det produktiva diskussionsämnet på denna punkt är väl den inom varje nordiskt land rådande frihandels utsträckning till alla länderna. Problemet kallas även för en nordisk tullunion. Stormakternas väldiga territorier regeras ju med frihandel inom sig. Saken ställer sig visserligen mycket svårare, när territoriet är delat mellan olika riken. Problemet uppluckras säkerligen endast genom en nyskapande gemensam utrikespolitik såsom föregångare.

En sak, som däremot kan genomföras, är ett fullkomnande åtminstone av de *nordiska ländernas gemensamma kommunikationer*. I dessa tider, då för avhjälpande av arbetslösheten med hjälp av statsmedel och allmän beskattning byggas en mängd både nyttiga och obehövlige vägar, ja till och med autostrador för lyxturister, borde man väl ej förglömma högviktiga, mellanfolkliga landskommunikationer.

Vi ha redan flera landsvägar och järnvägar mellan Norge och Sverige. Den gamla kungsvägen över Svinesund ligger däremot i förfall, *ett offer för s. k. vissnepolitik*. Landsvägen upprätthålles torftigt, medeltidsaktigt. Sammanknytningen mellan de norska och svenska statsbanenäten — en sträcka på endast 21 km från svenska stationen Skee och 7 km från norska stationen Berg till sundet — sover sin törnrosasömn, omspunnen av enskilda särintressens spindelväv.

Det gäller nu den gamla frågan att sammanbinda Norge i kommunikations-avseende till lands centralt och rakt med södra Sverige och Danmark samt vidare till den europeiska kontinenten och därifrån till andra delar av världen. Detta är ett intimt gemensamt intresse för Norden och även för den övriga mänskligheten. Denna utfart går enligt gamla traditioner över Svinesund. Redan en blick på kartan säger, att där bör den nordiska kontinentaltrafiken gå fram.

Med anledning av min godkända interpellation 1934 därom till statsministern i riksdagens första kammare skrev Göteborgsposten bland annat: »Vägen

mellan norra Bohuslän och nuvarande Östfold har alltid gått fram just över Svinesund. Det var Olof den Heliges kungsväg för bortåt tusen år sedan, när han färdades till och från sitt Viken. Där drog Sigurd Jorsalafarare fram, när han lämnade Kongahälla efter vendernas angrepp. Och där gick i senare tid den kontinentala posttrafiken fram. På Karl Johans tid och ända tills Dalslands- och Bergslagsbanorna byggdes fanns just vid Svinesund Norges största postkontor. Den väldiga träbyggnaden står ännu kvar som ett minne från den tiden. Det var ju också de svenska statsbanornas tanke när Bohusbanan byggdes, att järnvägen skulle fortsättas norrut från Strömstad — rättare från Skee — och på nordsidan av Svinesund få anknytning till Östfoldbanan, därmed skapande en rakast möjlig bana till Oslo. Den tanke, som ligger bakom interpellationen, kan således sägas ha mycket gammal hävd.»

I början av år 1934 inträffade emellertid två händelser, som gjorde, att enligt min mening Sverige icke längre kunde slå sig till ro i stilla bidan med armarna i kors. Svinesund började spöka. Den gamla landsvägen, utbyggd ståtligt på svenska sidan, hotades att ej få följa med sin tid och sammanknytningen av de båda statsbanorna med att ej komma till stånd inom överskådlig tid. Med utgångspunkt från dessa äventyr övergår jag nu till en granskning av Svinesunds två trafikfrågor.

Landsvägsförbindelsen.

Då båda rikenas landsvägstrafik förmedlas strax invid Svinesund västerut av två små färjor, en norsk och en svensk. De rymma vardera med möda en bil, som bogseras över vattnet av en liten ålderdomlig motorbåt.

Tidigare ha svenska och norska järnvägsmyndigheter övervägt att sammanbinda järnvägstrafiken med en statlig omnibusförbindelse mellan Strömstad och Halden (f. d. Fredrikshald). Olika linjealternativ ha dryftats. Ett såsom nu med färja över Svinesunds bredare del, ett annat med färja omkring 1.5 km västerut mellan Saltbacken och Sponviken. För närvarande har tanken på nämnda automobilförbindelse förfallit. Järnvägsmyndigheterna ha ansett det böra ankomma på ländernas vägmyndigheter att uppta frågan om förbättringar av färjeförbindelsen. Under tidigare överläggningar lär det blivit klart, att man från norsk sida var intresserad endast av Svinesundsalternativet. Det andra alternativets företrädare skulle vara, att växlingarna mellan ebb och flod från havet där åstadkomma mindre ström än i det trånga Svinesund.

På svenska sidan kommer landsvägen från Dyne fram till Nordby invid sundet att tjäna bägge alternativen. Denna väg är nu under rationell omläggning. Arbetet handhaves av statens arbetslöshetskommission såsom statligt reservarbete. För att få platsen för färjläget avgjord hänvände sig landshövdingen i Göteborgs och Bohus län, von Sydow, den 12 december 1933 till kommunikationsministern med begäran om bemyndigande att med norska myndigheter överlägga om platsen för färjläget samt kostnaderna för ny färja eller

nya färjor jämte omläggning eller anläggning av väg från respektive länders sidor. Framställningen tillstyrktes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Svenska regeringen har därefter den 12 januari 1934 bemyndigat landshövdingen att med norska myndigheter förhandla i frågan.

I detta sammanhang må erinras, att vid 1932 års riksdag fyra ledamöter i första kammaren och åtta i andra kammaren påyrkade underhandlingar med norska myndigheter rörande gemensamt utförande av en landsvägsbro av sten över Svinesund. Såsom huvudmotiv anfördes, att byggnaden i sin mån utgjorde en lämplig åtgärd till bekämpande av arbetslösheten inom stenindustrin på svenska och likaså på norska sidan av Svinesund. Bron blev, sadet det, även till »utomordentlig nytta för det allmänna, vida utöver de många vägföretag, som till lindrande av arbetslösheten bruka igångsättas».

Järnvägsstyrelsen avgav en promemoria till statsutskottet. Styrelsen hade ej något emot framställningen, men erinrade att bron borde utföras så, att den framdeles kunde användas för en sammanbindningsbana och förlades i den på sin tid planerade tracén. Om en bana kom till stånd, måste landsvägs- trafikerna bortflyttas från bron till en sannolikt då nyskapad och förbättrad färjeled.

Statsutskottet hemställde om avslag. Nio reservanter tillstyrkte bifall. Första kammaren biträdde utskottets förslag och andra kammaren reservanternas hemställan. Därmed har saken förfallit.

Av handlingarna till landshövdingens initiativ framgår, att krav på en landsvägsbro i stället för färja icke varit under övervägande. Detta har väckt förvåning i Bohuslän, såsom jag erfor vid ett besök i trakten påsken 1934. Biltrafiken ökas årligen trots den dåliga förbindelsen. På bron kunde ju, om man så vill, upptagas avgift för motorfordon. Tid besparas genom bron och även tid är ju pengar. Stenarbetarna äro i synnerhet anhängare av bron, som skulle, sade de, även om den utfördes i betong, bidra till arbete för dem. Till och med de svenska färjkarlarna, med vilka jag samtalade, funno bron självklar och undrade blott, hur det då skulle gå för dem. Färjförbindelsen kunde icke bli annat än ett provisorium, men den skulle för lång tid undanskjuta en *rationell* landsvägsanläggning.

Frågan har ock klarnat på det sättet, att man allmänt förordar *en dubbelbro på det ena eller andra sättet för landsvägs- och järnbanetrafik*.

I interpellationen frågades: 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?

Statsministern svarade, att en bro för närvarande icke kunde anses, i varje fall ur ekonomisk synpunkt, tillräckligt motiverad. Om annat material än natursten användes kom det ej heller att medföra nämnvärda fördelar för arbetslöshetens lindrande. Intet vore att erinra mot, att alternativet till landsvägsbro också inginge i förhandlingarna. Därmed vunnes kännedom även om norsk inställning till en dylik lösning.

Regeringen har sedan utvidgat landshövdingens uppdrag att omfatta även förhandlingar om en bro.

Enligt nyligen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda beräkningar skulle en landsvägsbro av järn och betong på segelfri höjd av 50 meter och fri brobredd av 6 meter kosta 1,300,000 kr. Kostnaden för anslutningsvägar blev av mindre betydelse. Bygges bron av natursten bleve kostnaden enligt nu reviderad beräkning 2,500,000 kr. (År 1923 beräknades den till 2,300,000 kr.) Statsministern framhöll i riksdagen, att brofrågan borde prövas även ur arbetslöshetssynpunkt och då bör stenbron ock komma under allvarlig prövning.

En ny färjanläggning har beräknats draga: engångskostnad 60,000 kr. för en motorfärja av betong med största lastförmåga av 40 ton samt 60,000 kr. för erforderliga landfästen och landningsbryggor. Drift- och underhållskostnaderna beräknas till 25,000 kr. för år motsvarande, efter 5 %, i kapital 500,000 kr. Tillhoppa skulle alltså en ny färjanläggning representera ett värde av omkring 620,000 kr.

Riksdagens andra kammare uttalade sig ju också år 1932 utan omsvep för en bro. Den planerade stora chaussén eller autostradan genom norra Bohuslän är nu också framförd intill Svinesund. Meningen är väl då att därmed skapa en förnämlig landsvägsförbindelse mellan rikena, en återuppståndelse av den gamla kungsvägen. För övrigt, sällan kan väl tänkas, att man numera vid en större landsvägsanläggning underlåter att bygga bro över ett smalt vatten samt i stället i grannskapet anordnar på öppnare vatten en färjförbindelse. Allra minst vid en så förnämlig trafikled som den förevarande.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ha tillhandahållits mig följande uppgifter om mellanriksvägarna i de förevarande orterna, vilka vägar samtliga trafikeras, nämligen:

Vägen Uddevalla—Svinesund har en bredd av 6 m och är nu i det närmaste färdigbyggd till Nordby.

Vägen Hällevadsholm—Vassbotten är 5 m bred och fullt färdig vad beträffar sträckningen.

Vägen över Kornsjö har ungefärligen 5 m vägbredd och är ej av särskilt god beskaffenhet.

Vägen över Tyslingemon (norskt namn) är 4.5—5 m bred och av ganska god beskaffenhet.

Landsvägen över Svinesund är således en bredare och förmodligen till utrustningen den modernaste av de övriga vägarna. Och det är väl någon mening även med ett sådant förhållande. Enligt verkställda trafikräkningar den 6, 7 och 8 juli 1934 vid Svinesunds färja å vägen Uddevalla—Oslo passerades den nämnda dagar av 328 fotgängare, 91 trampeyklar, 17 motorcyklar, 122 personbilar, 140 specialfordon och släpvagnar, 1 omnibus, men inga fordon med dragare och inga lastbilar. Detta är ett vittnesbörd om vilken trafik, som omöjliggöres genom den dåliga färjförbindelsen. Färjkarlarna sade mig ock, att åtskilliga bilister vända om, enär de ej våga begagna sig av de nuvarande färjorna. De förmälde också, som sagt, att trafiken årligen ökats. Man bör sålunda kunna förstå, att trafiken på denna väg med historiska anor och åtminstone på svenska sidan hädanefter den bäst utrustade innebär ut-

sikter till en omfattande ökning, om vars närmare storlek dock endast erfarenheten kan giva oss belägg.

I detta sammanhang må göras en erinran. Huvudvägarna på landsbygden byggas numera mindre som landsvägar utan företrädesvis som autostrador. Fotgängare, cyklister, ja, även städernas spårvagnar sägas i vår tid vara till »hinder för trafiken». Det vill säga motortrafiken, som anses äga företrädesrätt till vägarna. För den får all annan trafik vika. Motorfordonets förmåga av större hastighet må naturligtvis få göra sig tillbörligen gällande. Men det bör finnas gränser även för privilegierna, i synnerhet när de äro livsfarliga. Mellanriksvägar borde gå i spetsen för en omkastning i tänkesättet. De borde byggas med åtminstone anspråkslösa tillflykter för fotgängaren och invid dem särskilda cykelvägar.

Järnvägsförbindelsen.

Den nordiska kontinentalbanan, som i sin mån skulle komplettera den gamla kungsvägen över Svinesund, har *allt sedan 1886 varit föremål för överväganden* och förslag. Från svensk officiell sida har städse betonats, att den måste gå över Svinesund. För detta ändamålet bland annat skapade Sverige en statsbana från Malmö till Göteborg genom statsinköp av fem enskilda järnvägar. Därefter fortsattes denna statens västkustbana genom Bohuslän till Strömstad med avsikt att från Skee station, belägen 7 km från Strömstad, framdraga den till Svinesund, en sträcka av 21 km. På bron över Svinesund med en vattenbredd av 60 meter skulle banan på norskt område gå fram till den väster om staden Halden belägna Bergs station på norska statsbanan, en sträcka av 7 km. Den norska bansträckan från Berg till Halden är 6 km.

Emellertid sammanknöts västkustbanan provisoriskt med det norska statsbanenätet från Göteborg över Dalsland till gränsstationen Kornsjö genom förmedling av de två enskilda svenska järnvägarna Bergslags- och Dalslandsbanorna.

Den ursprungliga tanken att förbinda de båda stambanorna genom statsbanor över Svinesund var dock fortfarande levande. Påminnelser gjordes därom bland annat vid *1914 och 1917 års riksdagar*. I båda fallen föreslogs utförande av förenämnda avsikter.

Svenska järnvägsstyrelsen hördes. Den ansåg förslaget fortfarande äga giltighet. Men då de största fördelarna stannade på norsk sida, syntes styrelsen mindre lämpligt, att initiativet till nya förhandlingar utginge från svensk sida.

Motionerna blevo under hänvisning till detta yttrande icke bifallna. En dylik eftergivenhet synes mig ej påkallad. Varför skulle ej riksdagen kunna begära nya förhandlingar? Saken låg nog så till, att synnerligt motstånd väntades från Bergslagsbanan, i vilken dessutom Göteborgs stad ägde ett avsevärt antal aktier, samt från Dalslandsbanan och staden Halden. Det var otrevligt för statens järnvägar och i varje fall syntes det onödigt att utkämpa en konflikt med dessa så kallade »mäktiga» enskilda intressen. Därför till-

kom nämnda formulering att avvakta norskt initiativ, vilket sedan alltjämt gått igen, när frågan dykt upp.

Sammanknytningen mellan de båda statsbanorna är viktig för båda rikena. Och detta är skäl nog för ett friskare svenskt mod till eget initiativ. Att saken är viktig även för Sverige är en svensk folkmening i vida kretsar. Det officiella Sverige har ju ock gått in för en sådan uppfattning genom sina praktiska initiativ på svensk mark.

Nu tog emellertid *Hovedstyret for Norges Statsbaner* åren 1919 och 1920 i stället initiativ genom att föreslå Svenska järnvägsstyrelsen en gemensam utredning om sammanknytning av de bohuslänska och norska järnvägsnäten och den lämpligaste sträckningen därför. I anledning härav beslöto de bägge regeringarna år 1921 en sådan undersökning. Det tillsattes sakkunniga, fem från vardera landet. Till ledamöter av kommissionen, vilken benämndes *svensk-norska mellanriksbanekommissionen*, utsågos på svensk sida chefen för statens järnvägar A. Granholm, tillika ordförande på svensk sida, överingenjören H. J. Fogelmarck, chefen för järnvägsstyrelsens statistiska kontor L. Akselson, landstingsmannen, kaptenen F. Andersson i Tingvall, Bullaren, och rådmannen i Strömstad V. Larson samt på norsk sida chefen för Norges statsbanor Th. Holtfodt, tillika ordförande på norsk sida, direktören för byggnadstekniska angelägenheter vid Norges statsbanor O. Aubert, föreståndaren för statistiska kontoret vid Norges statsbanor, ingenjören L. Foss, stortingsmannen, direktören W. Blakstad i Fredrikstad och stortingsmannen, lantbrukaren A. Dahl i Idd vid Fredrikshald. År 1922 inträdde i stället för Holtfodt chefen för Norges statsbanor L. Rasmussen såsom ledamot och ordförande på norsk sida.

Kommissionen avgav *betänkande i december 1923*. Detta utmynnade med kursiveringar i texten dels i uttalanden, att inom kommissionen vunnits enighet om att förorda, att det föreliggande mellanriksbanespörsmålet snarast möjligt bringas till lösning, och dels i hemställan, att svenska och norska regeringarna måtte träda i förhandlingar för att träffa avtal om anläggande av en mellanriksbana över gränsen i norra Bohuslän att införlivas i de båda ländernas statsbanenät.

Denna principiella enhet i huvudsaken bröts dock av att kommissionen splittrade sig mellan två olika linjeval. Det svenska linjevalet drog linjen från Hällevadsholm vid den svenska statsbanan till Skee, därifrån över Svinesund till Bergs station på den norska statsbanan (*Svinesundslinjen*). Den norska linjen gick från Hällevadsholm väster om Bullarsjöarnas långsträckta vattendal, därefter över Vassbotten vid gränsen till Prästbackens station på den norska banan och därifrån på samma bana över Halden (*Prästbacke—Bullarelinjen*). Till den norska Prästbacke—Bullarelinjen anslöto sig alla norrmännen jämte herr Andersson, bosatt vid Bullaren. Till den svenska Svinesundslinjen anslöto sig övriga fyra svenskar, som sålunda stannade i minoritet. Från norrmännen hade ock ifrågasatts att draga deras linje från gränsen vid Vassbotten längs östra sidan av Idefjorden direkt på Halden (*Idelinjen*). Denna linje har dock icke förordats av någon i kommissionen.

På grund av dessa skiljaktigheter dog frågan bort. Svenska järnvägssty-

relsen ansåg Svinesundsalternativet vara från svensk sida oeftergivligt. Enligt styrelsen har förbindelsen i övervägande grad ett norskt intresse. Initiativet borde därför fortfarande stanna i Norge. Således samma inställning, som styrelsen intagit till motionerna 1914 och 1917 i svenska riksdagen.

Kommissionen var dock sålunda enig om, att sammanbindningen mellan de båda statsbanenäten borde ske genom en statsbana. Båda linjevalen togo avstånd från att fortfarande låta kontinentalförbindelsen irrationellt och komplicerat förmedlas genom de enskilda Bergslags- och Dalslandsbanorna. Något svenskt statsinköp av dessa banor för ändamålet är väl också uteslutet.

Vidare förordade kommissionen enhälligt, att spørsmålet snarast möjligt upptogs till lösning, men nu ha 11 år förflutit utan att något avhörts.

Vid sidan av de ovannämnda två enhälliga deklARATIONERNA innehåller betänkandet en utförlig utredning, till vars detaljer måste här allenast hänvisas.

Kommissionen fann banan ha betydelse för genomgångstrafik, provinsial trafik och lokaltrafik i inskränkt bemärkelse.

Vidare, säger kommissionen, åstadkommes genom förslaget en väsentlig förbättring av kommunikationerna mellan Norge samt Göteborg, södra Sverige, Danmark och kontinenten. Oslos läge exempelvis, mätt efter transporttid eller transportkostnad, hade varit vida mer avlägset från kontinenten än Stockholms. Även Sverige fick nytta av direkta inkomster och vidgad handelsgemenskap och måste gärna önska tillgodose grannlandets behov av förbättrade internationella kommunikationer. Bohusläns kommunikationsproblem kunde icke heller lösas, förrän visshet vunnits om mellanriksbanans läge.

Anmärkningsvärt är att *kommissionen i själva verket enhälligt också givit Svinesundslinjen principiellt företräde*. Majoriteten förklarade nämligen, att »de verkställda utredningarna visade, att Svinesundslinjen både ekonomiskt och i trafikavseende erbjuder så stora fördelar framför en Prästbacke—Bullarelinje att, såvida man endast hade valet mellan dessa båda alternativ, måste Svinesundslinjen givas företräde». Men med hänsyn till »Fredrikshalds starka invändningar» mot denna linje samt »andra inverkanse norska intressen» tillstyrkte norrmännen sin linje. Haldens formanskap preciserade sin ståndpunkt sålunda: »I. Fredrikshald är fullt tillfreds med sin nuvarande järnvägsförbindelse med utlandet och har intet särskilt intresse av att få någon ny. — II. Svinesundslinjen skulle verka såväl psykologiskt som ekonomiskt nedslående och ruinerande för Fredrikshald. — III. Med Bullarelinjen skulle Fredrikshald framgent bibehålla sitt gamla läge vid stambanenätet. — IV. Staden och dess befolkning ha stora ekonomiska intressen i Dalslandsbanan, som befaras gå förlorade genom byggandet av en ny järnvägsförbindelse med Sverige, att den förväntar att dess intressen i Dalslandsbanan skola bliva tillvaratagna.»

Den svenske ledamoten kapten Andersson, Bullaren, hade särskild motivering: Sammanknytningen, sade han, av de båda statsbanorna är av så stor betydelse för svenska statens järnvägar oavsett linjealternativ, att norrmännens enhälliga krav borde tillmötesgå. Detta även för de konsekvenser för statens järnvägar, som frågans strandande eventuellt kan medföra genom andra då

upprättade förbindelser från Norge till utlandet. Genom det norska alternativet tillgodosågs även Bullardalens trängande trafikbehov. En järnvägsbro över Svinesund vore även olyckligt i händelse av konflikt med annat land, varigenom förbindelsen skulle kunna avbrytas genom brons lätta tillintetgörande sjövägen.

Haldens invändningar och de svenska medlemmarnas svar äro närmare utförda i betänkandet. Herr Anderssons antydanden om Norges uppsökande av andra förbindelser syfta förmodligen på en diskuterad förbindelsejärnväg Oslo—Kristiansand och därifrån färja till fiskläget Hirtshals på norra Jyllands västkust.

De svenska ledamöterna betonade, att de tvekat, huruvida Sverige borde lämna sin medverkan till banan. I stort sett fingo de svenska järnvägarna bära de uppförringar, som motsvara vinsterna huvudsakligen för de norska trafikanterna. Bullarlinjen var byggd på smärre lokala intressesynpunkter med uppförande av de stora rikssynpunkterna. Fördelarna kommo i främsta rummet Norges samfärdsel och handelsliv till godo. Sverige kunde icke medverka annat än till det tekniskt och ekonomiskt bästa möjliga och det ekonomiskt lättast överkomliga linjeavtalet. Underordnande av de stora synpunkterna inför ett lokalintresse förutsatte dessutom ett utförande, som sakligt vore för trafikförhållandena vida ogynnsammare, samt pålade Sverige en extra börda av 2,000,000 kr. större kapitalutlägg och 300,000 kr. sämre driftresultat.

I min interpellation frågades på denna punkt: »Håller ej regeringen före, att nya förhandlingar böra upptagas med Norge om en mellanriksbana över Svinesund och detta icke minst med anledning av den nu sökta koncessionen på elektrifiering av Dalslandsbanan?»

Statsministern svarade med att hänvisa till järnvägsstyrelsens yttranden, att Norge hade det helt övervägande intresset och att därför icke heller för närvarande något svenskt initiativ syntes böra ifrågakomma.

Kostnadsfrågan.

Det göres ibland gällande även officiellt, att broarna var för sig och än mer tillsammans skulle bli för stor belastning för rikena. Siffrorna äro som sagt enligt färska officiella beräkningar för landsvägsbro av järn och cement 1,600,000 kr. och av sten 2,300,000 kr. samt för järnvägsbro av järn 1,800,000 kr. och av sten 2,500,000 kr. Det kan hända, om saken uppskjutes, att mass-tillverkningen av nödiga såväl som mindre nödiga landsvägar med broar så uttömmar svenska statens förmåga, att den längre fram ej kan bygga något alls. Invändningen är oförklarlig. Kalkylerna om järnvägen visa att kostnaderna förränta sig. Man kan ju välja det billigaste alternativet, om honnören för rikenas stendistrikt ej anses kräva stenbroar. En nordisk kontinentalbana står väl ut därmed hellre än att aldrig komma till.

Det lilla Danmark har byggt en kombinerad landsvägs- och järnvägsbro över Lilla Bält för 34,000,000 kr. För närvarande anlägges en sådan ännu mycket större bro, Storströmsbron, från Själland till Falster för en kostnad av 40—

50,000,000 kr. med uppgift att förbättra Danmarks kommunikationer med kontinenten. Det diskuteras till och med en bro över Stora Bält, förmodligen dock en utopi.

Jag känner tre svenska landsvägsbroar, som kostat en halv miljon kronor vardera, och på det nuvarande byggnadsprogrammet stå förslag till två landsvägsbroar vardera med en beräknad kostnad av 2,500,000 kr. jämte andra ända upp till 1,000,000 kr.

I Stockholm och dess omgivning är vi härdade av miljonrullningar. Lidingöns sammanknytande med fastlandet genom en bro belöpte sig, visserligen under högkonjunktur, till en kostnad av 10,243,000 kr. och tillfarterna 381,000 kr. Den nyligen invigda Tranebergsbron kostade 4,000,000 kr., tillfarterna 2,910,000 kr. och spårvägsanläggningar 550,000 kr. Västerbron, som nu bygges över Mälaren, är kostnadsberäknad till 10,326,000 kr., tillfarterna till 4,622,000 kr. och spåranläggningarna till 700,000 kr. I översta Norden är föreslaget att i trakter med 50 invånare anlägga en autostrad för lyxturister för 3,600,000 kr., lanserad för tävlan med Finland och turisttrafiken till Ishavet.

Utgifterna för nya bananläggningar bli vida större för båda länderna enligt Prästbacke—Bullarelinjen än enligt Svinesundslinjen. För Norge inskränker sig enligt Svinesundslinjen kostnaden för en ny kontinentallinje till en ny järnväg från Berg till Svinesund om 7 km jämte halva kostnaden för bron över Svinesund. Sveriges bana upp till Strömstad förfelar sin huvuduppgift och blir en för stor grenbana, om Prästbacke—Bullarelinjen väljes till kontinentalbana. Det bör ock erinras, att tracén till och från den stora höjden vid Prästbacke är ostridigt obekvämt och kostsam såväl för den gällande som den från norsk sida 1923 ifrågasatta nya snälltågslinjen över Prästbacke.

Den största kostnaden blir förmodligen elektrifieringen sträckan Göteborg—Oslo såsom fortsättning på den nu pågående elektrifieringen av statsbanan Malmö—Göteborg. Då komma Trollhättan och de norska vattenfallen att mötas. Den svensk-norska kommissionen anser det särdeles lämpligt att omedelbart elektrifiera banan Göteborg—Oslo i samband med sammanknytningen av statsbanenäten. Därmed kan ju dock anstå, om kostnaderna anses bära fördelas på olika perioder. De äro emellertid kalkylerade att bära sig.

Särintressena.

Här möta *Bergslagsbanan och förmodligen vissa kretsar i Göteborg*, som äga aktier och en eventuell majoritet i järnvägen. Det framkastas ibland att Bergslags- och Dalslandsbanorna komma att »med händer och fötter» motarbeta den rationella kungsvägen för Nordens kontinentalbana. Denna ståndpunkt kan väl av de båda rikena icke godkännas. Enligt kommissionens båda linjeval äro de båda banorna ock satta utanför. Motionerna i svenska riksdagen ansluta sig till samma uppfattning. Likaså Bohusläns representanter för Bohusläns landsbygd i riksdagens första och andra kammare, vilka uppvaktade statsministern till förmån för interpellationen. I Göteborg och även i Dalsland talas ibland

om den bohuslänska statsbanans dåliga utrustning för ändamålet. Järnvägsstyrelsen blir eld och lågor inför detta ovederhäftiga påstående, såsom styrelsen kallar det. Någon ombyggnad av bohusbanan behövs ej; blott rälsutbyte Uddevalla—Skee samt vissa mindre kompletteringar för snälltågstrafik, betingande sammanlagt en kostnad på c:a 1.5 milj. kronor.

Dalslandsbanan jämte dess klientel framförde i första kammaren genom sin styrelses ordförande, häradshövding Mellén, en protest mot interpellationen och sammanknytningen av rikenas statsbanor. Dalslandsbanan blev nog inte ruinerad, sade han, men degraderad till sekundärbana. För Dalsland bleve det en stor olycka — ett orimligt påstående, vilket ock beriktigades bl. a. av en talare i kammaren för Bohusläns lantbefolkning, som i nordligaste delen av Bohuslän icke har någon bana alls. Det framhölls ock, att broarna blevo för dyra. Även hystes det betänkligheter mot den bergiga terrängen vid Svinesund. Norge, som anlagt Bergensbanan, reder sig dock säkerligen, de svenska ingenjörerna likaså. Beträffande landsvägsförbindelsen betonades, att andra landsvägar helt fyllde behovet av landsvägstrafik mellan Norge och Sverige. De hade ock större frekvens av motortrafik än vägen över Svinesund. Även av de officiella statistici antydes ibland samma synpunkt utan att fästa avseende vid svinesundstrafikens ofullkomliga organisation och den svenska nu fulländade autostradan fram till sundet.

Nu har emellertid inträffat, att den 23 januari 1934 ingingo till svenska regeringen *framställningar från Bergslags- och Dalslandsbanorna om koncession på elektrifiering av bandelen Göteborg—Åmål respektive Korsjö—Mellerud.*

Järnvägsstyrelsen avgav utlåtanden den 17 mars 1934. Styrelsen hade intet att erinra mot att tillstånd till elektrifieringen av bandelen Göteborg—Åmål lämnades omedelbart. Denna bana hade sin stora trafikuppgift och kvarstod som en av huvudådrorna i landets kommunikationsnät.

Med hänsyn till mellanriksbanefrågan nödgades styrelsen däremot förorda att med behandlingen av framställningen från Dalslands järnväg måtte anstå, till dess klarhet vunnits om norska regeringens ställning och utsikterna för en ny direkt förbindelse mellan de svenska och norska statsbanenäten. Iakttages ej detta, kunde befaras, att de elektriska anläggningar, för vilka koncession nu sökts, i framtiden komme att framföras som ett skäl mot den nya mellanriksbanan. Styrelsen ansåge därför tillstånd till elektrifiering av Dalslandsbanan böra lämnas endast, för så vitt regeringen kan komma att på en förfrågan hos norska regeringen erhålla det beskedet, att Norge för sin del definitivt — eller åtminstone för överskådlig framtid — frångått tanken på att sammanbinda ländernas statsbanor över Svinesund.

Svenska regeringen har ännu icke fattat beslut i dessa två koncessionsärenden och ej heller ingått till norska regeringen med den av svenska järnvägsstyrelsen ifrågasatta förfrågan, vilken väl ock är en ganska vansklig sak i den föreslagna formen. I interpellationsdebatten i första kammaren betonade emellertid ordföranden i Dalslandsbanans styrelse, att »Dalslandsbanans styrelse, innan ansökan om koncession gjordes, naturligtvis satt sig i förbindelse med de norska statsbanemyndigheterna». Vid förhandlingarna fick styrelsen klart

för sig, att Norge ville elektrifiera. Landet ville komma i hastigare förbindelse med utlandet. Men på samma gång stod det klart för styrelsen, att de norska statsbanemyndigheterna icke hade någon tanke på Svinesundslinjen. Det senare skulle framgå däraf att »det vore allmänt känt, att till norska regeringen ingivits ansökan om koncession att elektrifiera linjen Oslo—Kornsjö». Elektrifiering hade dock beviljats, tillade talaren, endast för elektrifiering av lokaltrafik söder om Oslo till stationen Ski. Koncessionsansökningen hade ingivits för att kunna bibehålla den utländska trafiken. Järnvägen kom icke att utnyttja en bifallen koncessionsansökan, förrän det avgjorts att järnvägen får behålla utlandstrafiken. Det är därför ingen risk, sade herr Mellén, för regeringen att bifalla koncessionen.

En så beskaffad ansökan bör väl ej kunna bifallas. Den är ju byggd på ett förbehåll om monopol på den utländska trafiken. I varje fall måste väl riksdagen och även Norge förut höras, innan dylika framställningar i strid mot bohusbanans tillämnade rationella uppgift och svensk-norska mellanriksbanekommissionens enhälliga inställning bifalles av Sverige. Detsamma gäller väl också Bergslagsbanan ifall det visar sig att bakom dess framställning ligger ett liknande förbehåll.

Vad som hittills stjälpit den nordiska kontinentalbanans fulländning synes främst vara betänkligheterna från *staden Halden* (f. d. Fredrikshald). Om stadens aktieinnehav i Dalslandsbanan har kommissionen haft ett särskilt yttrande. Kommissionen har också undersökt frågan om ersättning till de båda Bergslags- och Dalslandsbanorna för inkomstminskning. Uti de av svenska regeringen den 27 juni 1929 givna föreskrifter angående godssamtrafik finnas i § 11 föreskrifter om rätt till ersättning i följd av ändrad transportväg.

Beträffande staden Haldens huvudsakliga erinringar må det tillåtas mig berätta, att i Sverige blomstra industri- och handelssamhällen utan belägenhet invid någon av våra två kontinentalbanor. Det finns å andra sidan dylika samhällen vid dessa banor, som ha det dåligt ställt. Halden har ju sin hamn med närliggande utfart till världshaven. På Dalslandsbanan, som dock kommer att bestå, får den fortfarande tillförsel av svenskt trävirke och exportmöjligheter till olika delar av Sverige. Genom en anknytning av de båda statsbanorna över Svinesund med slutpunkt i Norge vid Bergs station, 6 km ifrån Halden, får denna stad ju en ny utfartsväg med lätt ordnad samtrafik till Sydsverige, Danmark och Europa. Vad kan man väl mera begära? För övrigt, vad betyder 6 km i vår tid? Städer finnas, som ha icke blott uthamnar utan ock utstationer. Bergs station ligger praktiskt taget inom Halden och blir kanske förr eller senare även formellt inkorporerad med densamma.

Norska stämningar.

Från talesmän för bergslags- och dalslandsbanornas särintressen brukar företrädesvis betonas, att på norsk sida finnes inget intresse för Svinesundslinjen.

I den svensk-norska mellanriksbanekommissionens betänkande år 1923 voro

de båda rikenas representanter ense om, att Svinesundslinjen hade principiellt företräde. Och i sina slutliga förslag voro de ock ense om, att statsbanenäten borde sammanknytas och att de svenska enskilda banornas tillfälliga förmedling av rikenas kontinentaltrafik på denna punkt borde upphöra. I april 1934 har den norska turisttrafikkommittén erinrat, att Svinesundsalternativet ånyo bör komma under övervägande. Sedan har med anledning av interpellationen i svenska riksdagen Oslo Handelstandsforening inbjudit interpellanten att i dess festsal den 25 oktober 1934 hålla ett föredrag om »Svinesunds trafikfrågor. Världsförbindelser och landskommunikationer». De överenskomna underrubrikerna visa ock, varåt man syftade.

Redan vid mötets öppnande uttalade föreningens vice ordförande Smitt-Housken att genom norska trafikkommitténs hemställan och interpellationen i svenska riksdagen »var Svinesundsprojektet blitt höjst aktuelt». Trots föredragets inställning för den svenska linjen av år 1923 mottogs det med mera allmänna, starka, upprepade bifallsyttringar. Efteråt följde en kort diskussion. En talesman för staden Haldens särintressen erhöll åtskilliga livliga applåder. Det stora flertalet av de närvarande ställde sig vid tillfället passiva inför denna opinionsyttring.

I övrigt yttrade sig allenast tre representanter för det norska vägväsendet. Det framgick, att man trott, att då Sverige började bygga landsvägen Hällevadsholm—Vassbotten, var det meningen, att denna skulle bli den stora mellanriksvägen. Sedan hade Sverige utan att fråga Norge ändrat sig, sades det, genom anläggningen av den ännu förnämligare autostradan genom hela Bohuslän, som nu nått Svinesund. Man ville dock respektera det senare linjevalt helst fortsättningen blev billigare för Norge. En sammanbindning med bro måste nog förr eller senare komma till stånd. Två mellanriksvägar kunde båda bli till nytta. Dock framhölls tillika att Norge hade många andra viktiga men ofullbordade vägbyggnader, som alla måste till turordningen bedömas i ett sammanhang. Närvarande målsmän för norska statens järnvägar yttrade sig icke, vilket ju kan vara förklarligt. Tillstädesvarande medlemmar i norska trafikkommittén iakttago också tystnad. De hade ju redan uttalat sig.

Den uttalade förmodan att Sverige bytt om linjeval i landsvägsfrågan lär bero på ett missförstånd.

Oslopressens kommentar över mötet blev också ganska upplysande. Ingen tidning tog avstånd från Svinesundsprojektet. Socialdemokratiens organ, Arbeiderbladet, underströk med tydligt ogillande upplysningen, att de svenska enskilda järnvägarna, innan koncession begärdes, förhandlat med norska statens järnvägsfunktionärer med förbigående av svenska staten. Högerns organ Aftenposten började sitt referat sålunda: »Det brygget op til et av de store møter i Handelstanden i går. Svinesundsprojektet stod på dagsordenen.» Bland närvarande uppräknades av tidningen svenske ministern, »projektets födte motstander Halden, representert ved flere border», framstående representanter för statsbanorna och vägdirektoratet, »en rekke av forgrunnsfigurerne i Oslos næringsliv» och medlemmar av turisttrafikkommittén.

En korrespondent om sammanträdet till Göteborgs handelstidning hade valt till rubrik: »Norrmännen kallsinniga om Svinesund». Så mycket borde väl korrespondenten förstått, att åtminstone den inflytelserika handelsföreningen i Oslo ej visat kallsinnighet, då den begärt ett föredrag och organiserat ett fullsatt möte i den väldiga salen just om Svinesund.

Stämningen i Norge för en återupptagen diskussion om Svinesunds trafikfrågor såsom ett norskt riksintresse arbetar uppenbarligen sig fram särskilt från näringarnas praktiska målsmän och turistfolket. Det var ganska tydligt att här stod i själva verket ett Oslointresse mot Haldens »medfödda motstånd». Och vad som är Oslos intresse är förmodligen också ett intresse för hela Norge norr om Oslo och även de flesta övriga landamärena.

Fördelen med Svinesundslinjen ligger i sammanbindningen mellan de två statsbanorna. Samtrafiksproblemet förenklas därigenom. Vidare medför den ju en tidsvinst. Dess storlek skall bedömas med utgångspunkt från de båda linjernas elektrifiering. Än mera avsevärd är skillnaden i fraktkostnader och personavgifter. Detta gäller båda ländernas export såväl som import. Oslotidningen Dagbladet har ock nyligen erinrat om detta senare förhållande.

Vederbörande svenska ämbetsverk.

Kommunikationsdepartementet har nu till åttlydnad av grundlagens föreskrift infordrat yttrande från vederbörande ämbetsverk. Järnvägsstyrelsen har redan i tidigare skede avgivit infordrat yttrande. För dettas innehåll är ovan redogjort. Sedan ha remisser utfärdats till länsstyrelserna i Älvsborgs samt Göteborgs och Bohus län ävensom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Den senare styrelsen har ännu icke yttrat sig. Från länsstyrelserna ha inkommit nedannämnda uttalanden.

Landshövding von Sneidern i Vänersborg, tillika av regeringen utsedd ledamot i Dalslandsbanans styrelse, säger sig vara motståndare till Svinesundslinjen. Han går till och med så långt, att han anser det vara ett betydande svenskt intresse, att en sammanknytning av de svenska och norska järnvägsnäten vid Svinesund icke kommer till stånd. Länsstyrelsen tillstyrker därför båda koncessionsansökningarna. Intresset för Svinesundslinjen har, säges det, de senaste tiderna varit i avtynande i Norge. Och då Norge av olika skäl ej finner det lockande att vara med om en linjeändring och vore villigt att betala för den längre transporten, syntes det orimligt från svenskt håll ivra för en omläggning, som ock skulle medföra betydande engångskostnader och sänkning av landets uppbörd av transitotrafiken. Ett transiteringsland kunde endast ha fördel av så långa transporter som möjligt. Järnvägsoptimismen vore för övrigt nu död och med bilist- och luftfart måste man räkna. Särskilt belysande, säger landshövdingen, är, att hovedstyrelsen för Norges statsbanor 1934 hos sin regering föreslagit östfoldbanans elektrifiering från Oslo ända fram till svenska gränsen vid Kornsjö.

Landshövdingen förbigår således de av svenska statsmakterna uttalade avsikterna med bohusbanans anläggning, att därmed skulle skapas en kontinen-

talbana med anslutning till norska statsbanenätet över Svinesund. Likaså be-
traktas 1923 års uttalanden av mellanriksbanekommissionen som föråldrade
och således jämväl svenska järnvägsstyrelsens yttrande i detta ärende och stats-
ministerns anslutning därtill vid förra riksdagen.

Att mellanriksbanor och andra transiteringsbanor skola söka så många vä-
gar som möjligt i de egna länderna för att dessa skola få största möjliga inkomst
därav, är en uppfattning, för vilken även Haldens representant i Oslo talade.
Eljest är detta väl en sällsynt ståndpunkt för transiteringskommunika-
tioner. Det förljudes, att utlåtandet i denna punkt liksom i andra avseenden
ej vunnit anklang i Norge. Den ifrågasatta koncessionsansökningen i sträck-
kan Oslo—Kornsjö har för övrigt icke motiverats så som Dalslandsbanans sty-
relse antagit. Den lär icke ha skett för att förekomma en sammanbindning
av statsbanorna över Svinesund i förening med deras elektrifiering. Skä-
let uppgives ha varit att då en elektrifiering av norska statsbanorna ändå en
gång måste företagas, har det visat sig vara oekonomiskt och opraktiskt i öv-
rigt att driva en mindre bit av samma bana med annan drivkraft.

Den nyutnämnde landshövdingen i Göteborgs och Bohus län, förut ordförande
i Göteborgs stadsfullmäktige, har icke motiverat sitt uttalande utan på remiss-
akten skrivit allenast ordet »tillstyrkes». Före interpellationens väckande in-
terpellerade jag honom personligen om Göteborgs inställning till saken, som
möjligen kunde delvis förväntas i vissa kretsar bli en annan än befolkningens
i Bohuslän. Han uttalade sig även då till förmån för koncessionsansökningarna
samt trodde bohusbanan vara illa rustad för att övertaga en mellanfolklig
snabbtrafik.

De svenska statsmakternas avsikt med bohusbanan.

Förhållandet är, att vid 1897 års riksdag, då proposition om en längdbana
genom Bohuslän förelåg, förklarade riksdagen på statsutskottets förslag att
bohuslänsbanan icke kunde tänkas såsom statsbana utan förbindelse med de
norska banorna. Det syntes därför riksdagen givet, att innan beslut fattades
om banans anläggning visshet borde vara vunnit, att banan bleve sammanbun-
den med Norges järnvägar och att anslutningen skedde på ett tillfredsställande
sätt.

En skriftväxling hade redan 1896 ägt rum mellan svenska järnvägsstyrelsen
samt styrelsen för Norges statsbanor och norska departementet för de allmänna
arbetena. Det norska departementet hade därvid hemställt, huruvida icke från
svensk sida kunde finnas skäl att underkasta den ifrågasatta linjen genom
Bullaredalen med anslutning till Fredrikshald—Sunnanå järnväg med Präst-
backe station en närmare undersökning. Med anledning av riksdagens nämnda
beslut skedde förfrågan, att om anläggning av en statsbana genom Bohuslän till
Svinesund beslötes, anknytning kunde påräknas från Norge till lämplig punkt
å norska sydbanan. Härpå svarade norska departementet att det för det då-
varande icke såge sig i stånd att ställa i utsikt anläggning av en sådan bana.

Emellertid uppgavs icke i Sverige planen på en längdbana genom Bohuslän.

Järnvägsstyrelsen yttrade den 5 januari 1897, att en bohuslänsk statsbana med slutpunkt i Strömstad under en längre följd av år icke syntes kräva så stor tåghastighet, som en över Svinesund dragen mellanriksbana, vilken bland annat skulle ha till uppgift att åvägabringa en kortare och betydligt snabbare förbindelse mellan Norge och kontinenten. Därest ändrade förhållanden framdeles skulle betinga en starkare överbyggnad, kunde de från början nedlagda skenorna lätteligen utbytas mot tyngre sådana samtidigt med barlastdjupets ökning. De härför nödiga villkoren i avseende på banvallens krönbredd samt sylarnas inbördes avstånd och längd voro på förhand uppfyllda. Det vore ock ytterst sannolikt, att det ej kunde dröja alltför länge, innan en dylik sammanlutning funnes oundgängligen nödig.

Proposition avläts till 1898 års riksdag om anläggning av en längdbana i Bohuslän, till en början till Skee station i avvaktan på en fortsättning. Riksdagen beslöt på statsutskottets förslag bifalla propositionen. Enligt riksdagens mening vore det såsom länk i en blivande mellanriksbana som längdbanan genom Bohuslän hade betydelse för staten. Därför förordade riksdagen till anläggande såsom statsbana endast den del av den föreslagna järnvägslinjen, som sträckte sig från Göteborg till Skee. Den därefter utgående linjen till Strömstad, vore däremot uppenbarligen endast en sidobana. Dess byggande enligt dittills följda grundsatser måste överlämnas åt den enskilda företagsamheten.

Den internationella natur, som längdbanan genom Bohuslän borde äga, och som av riksdagen starkt betonades året förut, ansåg 1898 års riksdag böra medföra, att denna banas egenskaper måste vid bestämmandet av dess sträckning anses vara av större vikt än de möjliga hänsyn till särskilda orters intressen, som kunde göra anspråk på beaktande. Anläggningens stora betydelse för detta tätt befolkade län ansåg riksdagen ock vara obestridlig. Ehuru underhandlingarna om anslutning till det norska järnvägsnätet dittills icke lett till något resultat, ansåg riksdagen dock med hänsyn till det i vår tid allt mera påträngande kravet av snabba, billiga kommunikationer, att ifrågavarande järnväg inom en ej avlägsen framtid skulle bliva sammanbunden med norska järnvägarna.

Emellertid inträffade 1905 upplösningen av unionen mellan de båda rikena. Samverkan mellan dem avbröts då en tid framåt. En följd var, att på förslag av svenska regeringen 1906 års riksdag beslöt inlösen av den privata järnvägen Strömstad—Skee, som kommit till stånd. Ett huvudskäl var att, sedan 1898 års riksdags uttalande gjordes, »utsikten att åtminstone inom en närmare tid få den åsyftade mellanriksbanan till stånd i hög grad förminskats».

Såsom ovan erinrats, återupptogs åter förhandlingar i ämnet. Dessa förandleddes genom påminnelser vid 1914 och 1917 års riksdagar och Hovedstyrets för Norges statsbaner initiativ år 1919. Mellanriksbanekommissionen gav Svinesundslinjen företräde på grund av dess stora fördelar både ekonomiskt och i trafikavseende. Frågan strandade emellertid, som sagt, från norsk sida på Fredrikshalds invändningar och andra inverkanse norska intressen.

De svenska statsmakterna ha emellertid icke uppgivit sin förhoppning om

en nordisk kontinentalbana genom norra Bohuslän, lagd på det rättaste stället för sitt ändamål. De ha så mycket mindre kunnat göra det, som de i tro på att sakens natur en gång skulle segra nedlagt kostnader för byggandet av kontinentalbanan på den svenska sidan och så grundlagd, att den lätt kunde fullkomnas även för sin största uppgift.

Nu har år 1934 tagits initiativ från norska turistintressena och målsmän för näringslivet att även i Norge borde diskuteras om icke den gamla svenska tanken var den riktigaste och produktivaste i alla fall. Den var för övrigt endast en efterföljare för upplivande av den norska kungsvägen över Svinesund.

Det är ju mänskligt och vanligt att vi oroa oss inför det ovissa och ej vilja taga ett språng ut i mörkret. Det är åtminstone ett svenskt lynnesdrag numera, och vi förstå därför också Haldens betänkligheter. Men jag undrar om icke Halden snart kommer underfund med, att den varit offer för en synvilla. Den nya banan ger ju staden ytterligare utvägar och griparmar för sin samfärdsel och dådkraft. Det förefaller som om den nya förbindelseleden under inga förhållanden kunde bli till någon skada för Halden men snarare ställa i utsikt ett oväntat uppsving. En av stadens ledande män sade mig vid samkvämet efter mötet i Oslo — om än icke så särdeles villigt — att han medgav att det kunde vara möjligt att Halden misstagit sig.

Men nu återstår vad de norska ledamöterna i den föreliggande mellanriksbanekommissionen yttrade om »andra inverkanande norska intressen». Det förefaller, som om därmed åsyftades de norska statsfinanserna och de många uppgifter, som i Norge trängas om bidrag icke minst på trafikens område.

I en svensk tidning stod en gång en intervju med en norsk tulltjänsteman vid Svinesund. Denne senare framhöll ivrigt, att sakens natur pockade på en proförbindelse mellan de båda rikena just där. När intervjuaren erinrade om Haldens motstånd, slog norrmannen ifrån sig med båda händerna och sade, att här förelåg ett Oslointresse, ett norskt riksintresse. Hans slutsats blev emellertid denna: »Ni i Sverige, som ha så mycket pengar, kunde väl bygga proförbindelsen.»

När jag läste denna intervju kom jag att tänka på att svenska riksdagen år 1931 bifallit ett regeringsförslag att låna de tyska statsbanorna 18,000,000 kronor såsom bidrag till byggande av en järnvägsbro från Rügen till tyska fastlandet. I Tyskland kunde man då nämligen ej upplåna pengar för mindre än 8 à 9 % ränta. Till svenska staten behövde betalas blott 5 %. Emellertid ledde världskrigets efterverkningar till att tyskarna inställde sina räntebetalningar till svenska fordringsägare, och då förföll också tanken på att giva den från svensk sida tillämnade överenskommelsen form av ett definitivt avtal.

Nu förstår jag väl, att norrmännen icke vilja gå in på ett sådant handtag. Kanske icke heller svenska riksdagen är benägen därtill.

Det gäller nu emellertid att även i detta nordiska samförstånd tålmodigt taga itu med var sak för sig utan att därför tappa synen på sammanhangen. Ej heller bör lämnas ur räkningen rimliga krav från både de svenska och norska sårintressena. Det avgörande, som nu står för dörren, är lands-

vägsbro i stället för färjförbindelse. Brons företråde bör vara uppenbart. Den bör snart kunna komma till stånd. Därvid bör den byggas så, att den när tiden är inne, kan kombineras med en järnvägsbro för kontinentalbanan. Så ha danskarna byggt sin bro över Lilla Bält och uppföra nu en bro över Strömsund mellan Alster och fastlandet.

Sammanfattning.

Ibland brukar sägas, att det var skada, att drottning Margareta av Danmark-Norge-Sverige icke lyckades sammanhålla för framtiden de tre länderna till ett rike med ett språk. Nu har det ju i stället artat sig till tre riken. Kanske det också är bäst så, då ju som bekant för stor makt »fördummar». Vi kunna i alla fall hålla samman till gemensam välfärd och betrakta oss såsom ett rike, när vi alla tre hava gagn därav.

Frågan om den gamla kungsvägens över Svinesund återuppståndelse i tidsenligt skick har legat i stöpsleven sedan 1886. Denna långa väntan har börjat uttrötta rikena och stärkt särintressen. Därför måste man nästan säga sig: Nu omsider eller aldrig! Ätminstone synas svenska järnvägsstyrelsen och i dess följe svenska statsmakterna uppfattat situationen så.

Det gäller nu samling om en trafikförbindelse, som mer än någon annan skandinavisk kan kallas för den skandinaviska kontinentalrouten, förbindelsen från Norge över Sydsverige och Danmark och därifrån på olika vägar ut till Europa och mänskligheten.

För Norge blir det ju ingen överansträngning. Ett nytt banstycke från Bergs station till Svinesund på allenast 7 km och så halva kostnaden i två eller en av de projekterade broarna över en vattenyta av blott 60 meters bredd. Kalkylerna garantera ju ock tillbörlig avkastning. Allt det andra ombestyr Sverige.

Någon matematisk uträkning av den olika nyttan för rikena är fåfång och blir aldrig tillbörlig. Båda rikena ha ovanskliga fördelar därav och mer behöver icke sägas. Hade Margaretas dröm gått i uppfyllelse, hade de ifrågasatta förbindelserna för länge sedan kommit till stånd. Vi kunna nu bestå oss med att till gagn icke blott för oss utan även för Danmark och den övriga världen vara ett folk. Allt synes nu väsentligen hänga på, att Norge ock består sig med att klappa den väna staden Halden på axeln samt bedja den lugna sig något och tänka något även på riket, om det ej vill tänka på Norden. Sveriges statsminister meddelade i riksdagen, att norska turisttrafikkommittén förordat ett förnyat övervägande, och däri såg han en förhoppning om möjligheter till norskt initiativ. Sedan kom Oslo handelstands forening med sitt tydliga språk.

Över det lilla Svinesunds trafikfrågor breda sig sålunda åter den stora tanken och det ovanskliga behovet av landskommunikationer och världsförbindelser.

Vid sidan av det huvudsakliga syftet, fredlig handel ochandel, kommer också främjandet av fotgängares, cykelfolkets, buss- och järnvägspassagerares

invandring i det norska landskapets obeskrivliga naturskönheter och därifrån på skilda vägar även in i de svenska lappmarkernas trolska fjärrsyner över land och vatten, landet, där tystnaden talar. När min hustru och dotter för ett par år sedan reste utför Romsdalen fick jag ett brevkort, i vilket stod, att min hustru grät och min dotter skrek av hänförelse.

Denna naturens vederkvickelse och skapande kraft till hälsa är en mänsklighetens gemensamma ideella egendom. Över en sådan förbrödring svävar väl också löftet om andens återkomst för att övertaga ledningen av materien, humanismens statskonst, som, predikad under årtusenden, vill finna den gyllene medelvägen, som ger individen sitt och samhället sitt. Profetiorna därom sedan gammalt och realiteterna i humanismens program, de djupliggande orsakernas gåta, ligger dock utanför ämnet för denna motion.

Moder Svea väntar nu, förtrollad liksom i så mycket annat, även på lösningen av det lilla Svinesunds världsproblem. Hon bidar på riddaren, som skall lösa förtrollningen. Mången frågar sig: »Hvor bliver Ormen Lange, kommer ikke Olav Tryggvasson?» Men i Norge väntar nog mången också på Sverige. En sådan fråga som denna är lika viktig för båda länderna. Den löses endast genom nordiskt samarbete.

Yrkande.

Med åberopande av förestående motivering får jag såsom fullföljd av interpellationen i ämnet vid 1934 års riksdag hemställa,

att riksdagen ville anhålla, att Kungl. Maj:t måtte verka *dels* för byggande redan nu av en landsvägsbro i stället för färjförbindelse över Svinesund *dels ock* för denna bros anläggning så, att den, när tiden är inne, kan sammanlänkas även till en järnvägsbro för den sedan länge diskuterade kontinentalbanan med sammanknytning omsider av de båda rikenas statsbanor,

ävensom för riksdagen framlägga de förslag, vartill dessa överväganden kunna föranleda.

Stockholm den 16 januari 1935.

Carl Lindhagen.

I N N E H Å L L.

	Sid.
Företal	1
Nordiskt samarbete	2
Landsvägsförbindelsen	3
Järnvägsförbindelsen	6
Kostnadsfrågan	9
Särintressena	10
Norska stämningar	12
Vederbörande svenska ämbetsverk	14
De svenska statsmakternas avsikt med Bohusbanan	15
Sammanfattning	18
Yrkanden	19