

Nr 9.

Av herr **Lindhagen**, om *Bohusbanan och Svinesunds trafikfrågor*.

Undertecknad får till fullföljd av mina riksdagsinlägg rörande Bohusbanan och Svinesunds trafikfrågor härmed ytterligare anföra följande.

Förhandlingarna mellan riksmarskalken Oscar von Sydow och vederbörande norska myndigheter om *landsvägsförbindelsen* äro ännu ej kända. Från norsk sida synes denna sak för tillfället stå på följande sätt enligt vad jag inhämtade vid ett besök i Norge sommaren 1935.

Oslos Handelstandsforening hade som bekant till den 25 oktober 1934 till sin festsal utlyst ett möte för diskussion av både landsvägens och järnvägens framdragande över Svinesund, med uppdrag åt mig att hålla inledningsföredraget.

Staden Hallden önskar emellertid, att icke blott den internationella järnvägen utan även den stora autostradan mellan Bohuslän och Norge skall för all framtid gå genom staden, och har därför vinnlagt sig om, att jämväl denna landsvägslinje skall läggas över Bullaredalen. För ändamålet har staden nämligen anordnat en studieresa för Oslos Handelskammares bestyrelse till de sålunda av staden förordade trakterna. Handelskammaren läser uttalat sig gynnsamt om Bullarelinjen dock med vissa omläggningar och särskilt en ökning av bredden samt ställt i utsikt att till högre norsk myndighet avgiva ett yttrande i sådant syfte. Denna upplysning erhöll jag i Oslo.

Emellertid har *vägingenjören i Ostvold, Munch*, gått kraftigt in för norska mellanriksvägens anknnytning till den svenska autostradan till Svinesund. På hans kontor i Moss tog jag del av yttrandet, som var grundat på omfattande undersökningar och kostnadsberäkningar samt av honom överlämnats till högre myndighet. Han ansåg någon annan inriktning icke kunna komma i fråga samt kritiserade skarpt den internationella landsvägens sträckning över Hallden och Bullaredalen. Han uppgav också att ett visst anslag förelåg för att påbörja en ny internationell väganläggning inom Ostvold samt att Fylkestinget för sin del ej gjort någon erinran mot Munchs för tinget framlagda förslag till vägens sträckning.

Det bör ånyo erinras, att den vid mötet efter den 25 oktober från norsk sida framförda uppfattningen, att svenskarna först avsett att den

nya vägen över Bullaren skulle även bli den internationella landsvägen, beror på något misstag. Då vägen av landshövdingen i Bohuslän invigdes, förklarade denne uttryckligen, att vägen uteslutande var avsedd såsom en lokalväg och icke byggts som någon internationell autostrada. Den nu i det närmaste färdiga autostradan till Svinesund har byggts såsom ur svensk synpunkt den naturligaste mellanfolkliga huvudvägen. Därför ha ock från svensk sida upptagits förhandlingar med Norge, hur denna väg bör fullföljas in i Norge med färja eller bro över Svinesund.

Det kan synas osannolikt att förbindelse med färja väljes. Befolkningen i norra Bohuslän är på det klara med, att endast en bro kan ifrågakomma, och enligt en tidningsnotis skulle även landshövdingen vid besök i Strömstad uttalat sig därför. Även på norsk sida synes man vara på det klara med, att lösningen bör inriktas på en bro.

Ingenjör Munch hade uppgjort och kostnadsberäknat ett broförslag, som förevisades mig. Den på Norge belöpande kostnaden blev något mindre än den svenska, därför att på svensk sida fordrades kostbarare landfästen. Detta förslag avsåg, såvitt jag minnes, icke en stenbro.

I Sverige har vid beräkning av kostnaden för landsvägs- och järnvägsbroar över sundet räknats även med stenbroar. Dessa broar bli i sig själva monumentalare, varaktigare och billigare även ur reparationssynpunkt. På denna plats framträder en stenbro dessutom som symbol för det så kallade »stenriket» å omse sidor om sundet. Såsom ett bidrag för tillfället till arbete åt svenska och norska stenarbetare slår en stenbro också mer i spann än terrasseringar för en bro av armerad betong eller järn.

En stenbro lär ock representera en större bärkraft. Om sålunda det föreslås en stenbro för landsvägstrafik över sundet, så anses den kunna uppbära även en överbyggnad för en eventuell järnvägsbro, vilken därigenom skulle i sin tur ställa sig billigare. Om Norge för tillfället har omak av att finansiera, bör väl Sverige träda emellan i någon form. Svenska riksdagen biföll ju år 1931 ett regeringsförslag att låna de tyska statsbanorna 18,000,000 kronor, såsom bidrag till byggande av en järnvägsbro från Rügen till tyska fastlandet.

I sällskap med ingenjör Munch och fylkesmannen i Ostvold bereddes mig tillfälle att företaga en biltur från Moss över färjan vid Svinesund till Strömstad. Därvid utpekades den av Munch föreslagna sträckningen av autostradan på norska sidan med omläggning delvis av redan befintliga landsvägar.

Beträffande sträckningen av *järnvägslinjen*, som eventuellt en gång skulle sammanbinda de svenska och norska statsbanorna, upplyste Munch, att undersökningar givit vid handen, att en järnvägsbro över Svinesund ej lämpligen kunde kombineras med landsvägsbro. På grund av terräng-

förhållandena borde den läggas något öster om det för en landsvägsbro lämpliga läget. Därför avsåg Munchs broförslag endast en bro för landsvägstrafik.

Vid färjläget tillfrågades vi av betjäningen, om icke en bro nu med det snaraste kunde omsider förväntas. Trafikens stegring krävde det oavvisligen. Vinsten i tid och bekvämlighet med en bro skapade enligt sakens natur en ytterligare kraftig ökning av trafikfrekvensen. Därtill kommer att trafik med lastbilar och bussar i stor utsträckning ej kan äga rum med färjorna. Av intresse var färjfolkets meddelande, att även Halldensbor börjat få intresse för broförbindelsen och sagt sig få fördel av densamma.

Vid den nyligen hållna konferensen i Bohuslän om *hjälpaktionen till stenhuggarebefolkningen* »efterlyste socialministern till sist i sitt anförande andra uppslag, som kunde bidra till att lösa problemet, och utlovade en välvillig prövning av varje sådant uppslag».

Detta föranleder en erinran, att *kommitterade alldeles förbisett* kommunikationsfrågorna. Redan byggandet av landsvägsbron innefattar ett bidrag till arbete och ökad samfärd, och bygges den såsom synes sannolikast av sten, blir bidraget än större.

Särdeles betydelsefullt är dock nu att i detta sammanhang upptaga frågan om utbyggnad omsider även av Bohusbanan till Svinesund och i samband därmed även att börja ånyo åtminstone diskutera sammanbindningen av de båda statsbanorna över Svinesund.

Vid slutet av Bohusbanans byggande 1897 och 1898 uttalade sig riksdagen med styrka enhälligt för en sådan sammanbindning, som man ansåg borde »inom en ej avlägsen framtid» kunna motses.

Riksdagen betonade starkt längdbanans internationella natur. Därför *måste*, sade riksdagen, *banans egenskap av mellanriksbana* anses vara av större vikt än hänsynen till särskilda orters intressen. Unionsupplösningen avbröt sakens fullföljd. Anläggningens stora betydelse för detta tätt befolkade län ansåg riksdagen ock vara obestridlig.

Unionsupplösningen avbröt sakens fullföljd. Därefter avgåvo 1914 och 1917 års riksdagar påminnelser. Slutligen tog Hovedstyret för Norges statsbanor initiativ år 1919, vilket ledde till den svensk-norska mellanriksbanekommissionen. Denna medgav i sitt betänkande 1923 enhälligt, att Svinesundslinjen var »både ekonomiskt och i trafikavseende» överlägset andra linjer. Enhälligt förordade ock kommissionen, att spörsmålet »snarast möjligt bringas till lösning». Staden Halldens opposition anfördes såsom huvudskäl för de norska ledamöterna att i alla fall förorda den s. k. Bullarelinjen genom de glesast befolkade delarna av Bohuslän.

En annan fråga åter är uppfattningen på vissa håll i Norge om före-

trädesrätt till en början för andra järnvägsarbeten, som för landet äro viktigare. Varje land står det ju öppet att välja den tid för arbetets utförande, som bäst passar landet. Sverige har nu byggt sin autostrada fram till Svinesund, och denna beslutsamhet har avkastat, att dess sammanbindning över sundet med en motsvarande väg på andra sidan gränsen mognat till förverkligande även i Norge.

På samma sätt kommer det kanske att gå med järnvägsförbindelsen, blott Sverige fullföljer beslutsamt de gamla planerna på egen mark. Bohuslän är ett landskap, som har lika mycket anspråk på fullkomnade kommunikationer som andra landskap. Centralbanan har nu stannat vid Skee station. Detta är ej nog. Den bör framdragas även till landskapets norra gräns vid Svinesund. Därigenom tillgodoses omsider befolkningen i hela länet med sin centralbana. Banan kan vid Idefjord med ett stickspår sättas i förbindelse med någon lastbrygga öster eller väster om Svinesund, invid vilken jämväl stenpartier lagras. På den nya landsvägen med bro över sundet kan tillsvidare på svenska och norska statsfordon, person- och lastbilar, förmedlas trafik även mellan Svinesunds svenska järnvägsstation samt Hallden och norska statsbanan vid Bergs station, som givetvis bör utbyggas. Med den bohuslänska banans framdragande sålunda till sundet i samband med tillkomsten av landsvägsbron kommer de båda statsbanornas sammanbindning över sundet ett jättesprång mot sitt förverkligande även i den norska mentaliteten.

På detta sätt kan i orter, »som Gud glömde», uppblomstra ett broderskap mellan två riken och två städer (Strömstad och Hallden) samt ett mångsidigare näringsliv i stenproduktion, skogsavkastning, jordbruksalster och småindustri med stöd av järnvägstrafik, landsförbindelser och skeppsfart. För att nu ej tala om det Eldorado av sommarvistelser av en köpstark publik på de trolska branterna mot Svinesund med dess salta vatten och utsikter mot havet.

Ett sådant program för ett varaktigt gagn i den arbetslösa bohuslänska befolkningens intresse synes mig ej böra saknas vid sidan av de framlagda förslagen väsentligen för tillfällig stödaktion.

En *utbyggnad av Bohusbanan för sina nutida uppgifter är också påbörjad*. Skenorna på sträckan Göteborg—Uddevalla om 89 kilometer banlängd och 103 kilometer spårlängd skola nu utbytas mot nya räls, som kunna uppbära de tunga och kraftiga elektriska D-loken. Arbetet beräknas vara färdigt senast våren 1937. Återstår sedan sträckan Uddevalla—Skee utgörande 85 kilometer banlängd.

Statens järnvägsstyrelse har vidare i sin framställning till Kungl. Maj:t den 27 september 1935 angående anslag för nya byggnader samt anläggningar m. m. begärt anslag för fullföljd av elektrifieringen av

statsbanelinjerna Laxå—Charlottenberg, Södertälje Södra—Eskilstuna med bilinjer samt Uppsala—Gävle ävensom en del smärre utvidgningar av pågående elektrifieringsföretag m. m. Dessutom har under rubriken nya statsbanebyggnader äskats anslag för fortsättande av arbetena å Inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare.

Samtidigt har järnvägsstyrelsen erinrat, att de redan beslutade elektrifieringsföretagen närmade sig snabbt sin fullbordan. Fråga uppstod således, huruvida elektrifieringen skulle utvidgas att omfatta jämväl någon eller några av övriga linjer eller om den nu sedan drygt ett årtionde tillbaka funktionerande elektrifieringsorganisationen, vilken nått en mycket hög grad av effektivitet, skall under den närmaste tiden avvecklas åtminstone till sin huvudpart.

Resultaten av undersökningen härom vore i så måtto negativa, att numera vid statens järnvägar icke återstår någon huvudlinje, vars elektrifiering — såsom självständig uppgift — är företagsekonomiskt försvarbar.

En eventuell fortsättning måste alltså motiveras »med hänsyn till de samhällsekonomiska vinster, vilka tillfalla befolkning och näringsliv inom berörda bandelars trafikområden». Förutom norrlandslinjerna Ånge—Boden och Bräcke—Storlien hade nu därför ingående studerats även linjen Göteborg—Uddevalla.

Styrelsen framhåller emellertid, att linjen Göteborg—Uddevalla träder som elektrifieringsobjekt fram i första linjen. Det betonas utförligt Bohusbanans stora betydelse för samfärdseln i dess helhet inom landskapet och utvecklas, vilken för den växande trafiken och andra omständigheter välgörande verkan en elektrifiering av denna bana nu omedelbart skulle vara. Då emellertid resultatet av utredningen om denna linjes elektrifiering blivit från affärsekonomisk synpunkt starkt negativt samt beräkningsresultaten om de två norrlandslinjerna äro ännu ogynnsammare, har styrelsen velat inskränka sig till den i framställningen gjorda anmälan om de tre linjerna.

Det visar sig sålunda, att problemet för dagen är en elektrifiering av Bohusbanan till halva dess längd eller en nedskrivning av den nuvarande effektiva elektrifieringsorganisationen. Det framlyser emellan raderna i järnvägsstyrelsens framställning såsom särdeles önskligt, att det förra alternativet väljes med hänsyn till »de nämnda samhällsekonomiska vinsterna».

Sträckor av den norrländska stambanan, som är under elektrifiering, lämna förmodligen därutinnan i lika mån eller ännu mer ett negativt ekonomiskt resultat. Inlandsbanans fortsatta utbyggande, låt vara för ångkraft, är väl tillkommen företrädesvis i försvarssyfte. Och inför det rikliga penningbeviljandet för bilrouter, som ej själva lämna någon ekonomisk avkastning, bör, synes mig, järnvägsstyrelsens förtäckta förhopp-

ning om Bohusbanans elektrifiering till en början till Uddevalla icke få gäckas. Järnvägarna äro dock det menige folkets främsta fortskaffningsmedel för långresor.

Därtill måste ock läggas den betydelsefulla framryckning detta vore för svenska statens och även från norsk sida ej avböjda politik att till gagn för de båda rikena sammanbinda de båda statsbanorna på den för »rikena» ostridligt lämpligaste Svinesundslinjen. Därmed vidgas ock förhoppningar om varaktig frigörelse någon gång för Bohusläns betryckta befolkning.

Till denna framsyn knyter sig även, såsom redan framhållits, att staten nu, på sätt ovan sagts, till en början terrasserar banans slutsträckning till Svinesund eller en banlängd av 21 km. Därmed beredes ytterligare ett avsevärt tillfälligt arbete åt stenarbetarna. Detta dessutom på en plats, där sannolikt en myckenhet stenarbetare kunna från sina egna hem med buss, velociped eller till fots komma till arbetsplatsen. Därmed har också banan liksom autostradan gjort sig påmind vid sin slutpunkt på svenska sidan, vilket såsom erinrats betecknar ett jättesprång mot den rationella lösningen.

I Norges Handels- og Siöfartstidende för den 18 oktober 1935 står en artikel med rubrikerna: »*Kontinentförbindelse gjennom Bohuslen? Striden står mellem Hallden og Strömstad. Velges Bullaren?*»

Artikeln erinrar, att broförbindelsen Stralsund—Rügen blir färdig till maj och möjliggör en timmas kortare resetid Berlin—Oslo. Emellertid äro Sveriges rutter till hinder för en slik tidsvinst. Detta har väckt misstämning i Norge. En svensk järnvägsman har under ett samtal med redaktionen här till erinrat, att Norge kunde få en både kortare och för trafikanterna billigare resa genom att gå in för Bohuslänslinje över Svinesund.

Tidningen hade förelagt detta spörsmål för norska Jernbaneauktoriteter. Dessa medgävo, att Svinesundsprojektet betyder en ganska fördelaktig tracé samt kortare och billigare resa för trafikanterna, »men ingen her synes å ville ta initiativet».

Jernbanen synes mera stämd för alternativet Bullaren, som också anbefalles av Oslo Handelskammare, efter att kommunikationskommittén i juni hade varit på utfärd.

Artikeln slutar med följande ord: Svenskarna ha rimligtvis större intresse av en Svinesundsbro, så att Strömstad blir genomfartsstad. Men här i Norge får man ta mera hänsyn till Hallden och de norska distrikten. Därför konkluderas, att såväl väg- som järnbaneförbindelser böra gå genom Bullaredalen. Spörsmålet vill för övrigt, efter vad tidningen erfarit, bli ytterligare belyst, i det att landshövding von Sydow i nära framtid kommer till Oslo för att ventilera saken.

Striden om kontinental- och mellanriksförbindelserna mellan Norge och Sverige i söder står *mellan de båda riksintressena å ena sidan och vissa lokalintressen i båda rikena å den andra*. Allra minst är det en *strid mellan småstäderna Hallden och Strömstad*.

Svenska riksdagen beslöt nämligen storstilat att bygga Bohusbanan som en mellanriksbana och förbjöd allt obehörigt gynnande av lokalintressen i Bohuslän. Därför förbigicks Strömstad, som får uppsöka centralbanan på en bibana om 7 kilometer. Samma politik har lett anläggningen av autostradan till Svinesund. Strömstad är förbigånget på samma sätt här.

Strömstad är således icke alls en »gjennemgangsby», som artikelförfattaren trott. »Svenskarne» ha ock förhastat misstänkliggjorts för att offra landskommunikationer och världsförbindelser för en så vilseledd bygdepolitik. Svenska riksdagen, tror jag, kommer aldrig att låna sig till en sådan trångsyn inom rikets gränser.

Sommaren 1935 hade jag ett sammanträde i Strömstad med stadens trafikkommitté samt åtskilliga av stadens och närliggande sockens kommunalmän. En och annan suck hördes väl över, att staden ej blivit »genomfartsstad». Men staden har resignerat och förstår, att den fått sin behöriga andel genom sitt grannskap till ett trafiksystem, som vidgar dess utfartsvägar.

Samma förstånd synes mig Hallden böra tillägna sig. De båda mellanfolkliga trafiklederna passera vid stationen Berg i Norge på endast 6 km. avstånd från Hallden, som redan har både järnväg och dessutom till skillnad från Strömstad har nära järnvägsförbindelse med östra Sverige. Detta är väl en stolt, till broderskap uppmuntrande likställighet mellan de två städerna.

Nu håller dock Hallden och artikelförfattaren före, att »så väl väg- som järnbaneförbindelsen bör gå genom Bullaredalen, d. v. s. genom Hallden.»

Ingen kan hindra Hallden att — även genom norska resebyråer såsom det sagts mig — söka organisera internationell biltrafik med dess rasande fart på den trånga väg, som Sverige ordnat till Bullaren för lokaltrafik med inbjudan till norrmännen att begagna den för samma ändamål. Det förefaller dock knappast lojalt att sålunda söka gratis vinning på bekostnad av svenska lokalanläggningar och de svenska vägdistriktens underhållningsskyldighet. Meningen måste väl nu vara att söka även hindra den kontinentalt byggda autostradan komma över Svinesund på ett försvarligt sätt. Men man må icke föreställa sig, att Sverige — allra minst under sådana förhållanden — breddar sin nya lokalväg till Bullaren.

Vad järnvägsförbindelsen angår äro norska experter eniga om, att Svinesundslinjen även för Norge erbjuder den bästa tracén, den kor-

taste resetiden, den förnämligaste framfärden genom bebyggda trakter och den billigaste kostnaden både i persontrafik och framför allt i frakttrafik, såsom en av järnvägsstyrelsen gjord utredning utvisar. Genom banans alltid avsedda elektrifiering i anslutning till Västkustbanans nu snart avslutade elektrifiering vinnes en tidsbesparing och bekvämlighet, som kungligt motsvarar den som tillika vinnes genom bron mellan Rügen och Stralsund och de nya jättebroarna i Danmark. »De norska distrikt», som även härigenom skulle bli gynnade, äro väl till antalet överväldigande mot det distrikt, som ligger intill Hallden, och som sannerligen ej heller blir lidande på en uppblomstring i liv och rörelse inom Svinesunds undanskjutna nejder.

Den gamla »Kongevej», som de norska kungarna valde på sina färder till det norska Wiken, som Bohuslän då kallades, togs just över Svinesund. Man förlorade sig icke i omvägar till landskapets ringa befolkade skogsbygder i öster. Genaste vägen till mera bebyggda trakter utvaldes.

De två svenska linjerna följa denna förebild. Sverige kan icke ställa trakter inom den viktigaste delen av det stora landskapet utan möjlighet till moderna kommunikationer samt giva sina redan utförda anläggningar därför till spillo blott för Halldens vackra ögons skull.

»Måttligt skola kaplanerna hava det» sade en gammal svensk konung. De svenska statsmakterna ha givit Strömstad en sådan tillbörlig måttlighet. Mången i Sverige synes det vara på tiden, att även de norska statsmakterna sätta någon måtta på den väna Halldens storhetsdrömmar.

Med åberopande av förestående motivering tillåter jag mig i *den sociala välfärdens, den internationella förbrödringens och det berömda skandinaviska samarbetets intresse* hemställa,

att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t förorda

1) Bohusbanans begynnande framdragande till Svinesund genom utförande till en början av denna bandels terrassering;

2) påskyndande av utredningen om en landsvägsbro över Svinesund;

3) Bohusbanans elektrifiering till en början åtminstone från Göteborg till Uddevalla.

Stockholm den 13 januari 1936.

Carl Lindhagen.