

Nr 248.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående utredning rörande frågan om förbättrade sjöfartsförbindelser med England; given Stockholms slott den 5 maj 1916.

Under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härigenom föreslå riksdagen medgiva,

att av statens järnvägars trafikmedel må användas ett belopp av högst 75,000 kronor för verkställande av en allsidig utredning rörande frågan om anordnande genom svenska statens försorg av en daglig regelbunden förbindelse medelst ångfärjor eller ångfartyg mellan Göteborg och engelsk hamn.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Oscar von Sydow.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 5 maj 1916.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

Den 18 juli 1913 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för finansdepartementet att tillkalla högst fyra personer för att såsom sakkunniga inom nämnda departement verkställa utredning rörande de åtgärder, som från svenska statens sida borde vidtagas för åstadkommande av, så vitt möjligt, daglig reguljär ångfartygsförbindelse mellan Göteborg och engelsk hamn, samt avgiva det förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Sedan chefen för nämnda departement såsom sådana sakkunniga tillkallat numera statsrådet D. Broström, vice konsuln J. O. Carlbom, direktören E. A. R. Lillienau samt grosshandlaren T. Alpen, av vilka statsrådet Broström, efter sin utnämning till statsråd och chef för sjöförsvarsdepartementet, den 25 februari 1914 ersatts med numera avlidne skeppsredaren W. R. B. Lundgren, hava de sakkunniga den 31 mars 1914 avgivit betänkande.

De sakkunniga hava kommit till det resultatet, att förutsättningar för närvarande saknades för att staten skulle vidtaga åtgärder för åstadkommande av den ifrågasatta dagliga förbindelsen. Emellertid hava de sakkunniga upprättat kostnadsberäkningar för tvenne alternativa dagliga linjer mellan Göteborg och England. De stora summor, som dessa beräkningar utvisade i årlig driftförlust, ansågo de sakkunniga visa ej allenast att det vore omöjligt för ett enskilt företag att upprätta den ifrågasatta linjen, utan även att varje tanke på att staten skulle på ett eller annat sätt medverka till åvägabringande av en dylik linje måste anses utesluten. Vid sådant förhållande hava de sakkunniga icke inlåtit sig på frågorna, om linjen borde drivas av staten själv samt på vad sätt samtrafik med järnvägar i England borde anordnas m. m.

Betänkande
av sakkun-
niga.

Däremot hava de sakkunniga undersökt, huruvida icke åtgärder från svenska statens sida borde vidtagas för åstadkommande av en mindre vittgående förbättring i ångfartygsförbindelserna mellan Göteborg och Englands ostkust. I avseende därå hava de sakkunniga föreslagit — under framhållande emellertid, att det slutliga målet borde vara en daglig regelbunden ångfartygsförbindelse — en utveckling av bestående förbindelser på det sätt, att dels linjen Göteborg—London (Harwich), som omfattade en tur i veckan i vardera riktningen, under tiden maj—september utökades med ännu en sådan tur och dels linjen Göteborg—Newcastle Quay, som uppehölles med en tur varannan vecka i vardera riktningen, ombildades till veckoförbindelse. För åstadkommande av sålunda förbättrade förbindelser hava de sakkunniga ifrågasatt, att dels rederilån dels understöd i form av anslag utan återbetalningsskyldighet med angivna belopp skulle lämnas ångfartygsaktiebolagen Thule och Svitiod.

En av de sakkunniga, vice konsuln Carlbom, har avgivit reservation mot de sakkunnigas utlåtande. Reservanten har ägnat de sakkunnigas kostnadsberäkningar för en daglig förbindelse en ingående granskning. Han anmärker bland annat, att de sakkunniga angående såväl gods- som persontrafiken i allt för hög grad utgått från den dittills varande, enligt reservantens åsikt genom dåliga reguljära förbindelser och höga fraktsatser i sin utveckling hämmade trafiken samt sålunda för framtiden räknat med mycket för låga siffror i dessa hänseenden. Jämväl beträffande en daglig linjes inkomst av postbefordran har reservanten kommit till betydligt högre belopp än de sakkunniga. Frånsett av de sakkunniga kalkylerade avskrivningar och assuranser har reservanten — med utgångspunkt i övrigt från av de sakkunniga beräknade

Reservation.

utgifter ävensom inkomster för post och gods, men från egna beräkningar för passagerartrafiken — kommit till det resultat, att en daglig linje från Göteborg till Immingham i England skulle lämna en vinst av omkring $4\frac{1}{2}\%$ på i företaget nedlagt kapital. Vid en jämförelse med statens uppoffringar i fråga om ångfärjeförbindelsen Trällebog—Sassnitz, vilken, enligt reservantens uppgift, fränsett assuranser och avskrivningar visade en nettovinst av $4,41\%$ å i färjorna nedlagt kapital, har reservanten funnit liknande uppoffringar vara lika väl motiverade beträffande daglig linje till England.

Reservanten har såsom sin bestämda uppfattning uttalat, att en daglig förbindelse mellan Sverige och sådan hamn i mellersta England, som till sig kan förena post-, passagerar- och expressgodstrafik såväl till London (med samma restid som över Harwich) som till de för vår handel och industri så utomordentligt viktiga distrikten i mellersta och även norra England (med kortare restider än över Harwich), skall komma att visa sig vara den enda och rätta lösningen av denna fråga. Då enligt reservantens mening såväl den av de sakkunniga företagna utredningen som deras därpå grundade förslag måste anses i hög grad otillfredsställande, har reservanten hemställt, att den förevarande betydelsefulla frågan måtte ånyo underkastas en allvarlig, ingående och opartisk utredning och prövning.

Utlåtande av
kommers-
kollegium.

Till följd av remiss har kommerskollegium den 28 mars 1916 avgivit utlåtande i ämnet. Kommerskollegium har till en början lämnat en redogörelse för kollegium från skilda håll tillhandakommen utredning i ämnet. För egen del har kollegium framhållit, hurusom förbättrandet av våra samfärdsförbindelser med främmande länder inginge såsom ett viktigt led i främjandet av vårt lands ekonomiska utveckling. Ett förbättrande av ångfartygsförbindelserna med England måste anses vara av särskilt stor betydelse, då jämte Tyskland England vore det land, med vilket vi hade de största handelsförbindelserna.

Efter att hava meddelat en omfattande samling statistiska uppgifter, vilka äro belysande för den föreliggande frågan, har kommerskollegium vidare framhållit, att statistiken med all tydlighet visade, vilken avsevärd betydelse handelsutbytet mellan Sverige samt Storbritannien och Irland ägde för de båda rikena. Fog funnes ock för det antagandet, att förutsättningar vore för handen för en tillväxt av denna handelsomsättning. Ehuru synnerligen omfattande, hade de hittillsvarande sjöförbindelserna mellan Sverige och England visat sig i viss mån otillräckliga. Alla vore ock ense därom, att något borde åtgöras

för att förbättra desamma. Endast rörande omfattningen av dessa förbättringar hade delade meningar yppats.

Det förslag i ämnet, som framlagts av de sakkunniga, syntes emellertid under alla förhållanden kunna anses otillräckligt. Redan i många av de yttranden, som i frågan avgivits till de sakkunniga, hade förordats daglig förbindelse. Även reservanten bland de sakkunniga hade uttalat sig därför. På andra håll, där man tidigare ställt sig tveksam till behovet av dagliga förbindelser, hade man också numera ändrat mening och anslutit sig till tanken på sådana förbindelser. För egen del hade kommerskollegium kommit till den uppfattningen, att endast dagliga regelbundna förbindelser utgjorde en tillfyllestgörande förbättring av de dittillsvarande förhållandena och öppnade möjlighet för utveckling av handelsutbytet mellan de båda länderna.

Den av kommerskollegium lämnade utredningen gäve vid handen att tillräckligt fraktgods för en dylik linje redan nu förefunnes från Sverige till England. Även syntes det kunna påräknas transitogods till sistnämnda land från Ryssland och Finland. Åt trafiken från England till Sverige syntes icke det senare landets import från England lämna tillräckliga kvantiteter av gods, om man fränsåge stenkol och koks, vilka givetvis icke lämpade sig såsom fraktgods för den ifrågasatta linjen. Emellertid syntes man här kunna räkna med avsevärda kvantiteter engelskt transitogods till Ryssland. Den nya förbindelsen borde avses jämväl för personbefordran. Därvid kunde förhoppningar hysas, att resandeströmmen mellan England och Ryssland samt vice versa skulle komma att, därest förbindelserna bleve goda och bekväma, begagna sig av dessa. En daglig, tillräckligt snabb ångbåtsförbindelse skulle även kunna ombesörja posttrafiken.

Den nya linjen borde ägas och drivas av staten. I likhet med vad fallet vore med den svenska ångfärjeförbindelsen Trälleborg—Sassnitz borde driften anförtrös åt järnvägsstyrelsen.

Såsom ändpunkt för linjen i Sverige kunde enligt kollegii mening ingen annan hamn ifrågakomma än Göteborg. Frågan om den lämpligaste ändpunkten i England syntes icke kunna bedömas förrän efter noggranna undersökningar och underhandlingar med vederbörande på ort och ställe. I varje fall borde linjen hava endast en ändpunkt i England liksom i Sverige.

Beträffande spörsmålet, om den tilltänkta förbindelsen borde uppehållas med ångfärjor eller vanliga expressångare, ansåge kommerskollegium, att ångfärjetrafik skulle vara bäst ägnad att förläna den nya förbindelseleden en icke allenast lokal, utan även verkligt nationell

betydelse. Enligt kollegii tanke talade starka skäl, som av kommerskollegium närmare utvecklats, för att planerna på den nya linjen åtminstone i dess definitiva gestaltning inriktades på möjligheten av ångfärjedrift.

Med hänsyn till vissa av kollegium angivna omständigheter, bland annat de nuvarande förhållandena på fraktmarknaden, hade kollegium funnit det omöjligt att för närvarande uppgöra en något så när tillförlitlig inkomst- och utgiftsberäkning för ifrågavarande kommunikationsföretag. Förutom att detta utgjorde en lucka i materialet för bedömandet av frågan om ändamålsenligheten av det ena eller andra slaget av drift, saknades helt eller delvis utredning om åtskilliga andra faktorer av den största betydelse för ett sådant bedömande. Sådana faktorer vore exempelvis samtrafik med järnvägarna och särskilda exporttariffer för transporten å desamma. Dessa och ett flertal andra med förevarande spörsmål sammanhängande frågor syntes kollegium böra bli till föremål för utredning, innan den definitiva gestaltningen av linjen kunde bestämmas.

Ehuru således en definitiv gestaltning av den ifrågasatta dagliga regelbundna ångbåtsförbindelsen mellan Sverige och England icke nu omedelbart kunde åvägbringas, syntes det kollegium å andra sidan vara av synnerlig vikt, att åtgärder av provisorisk natur för omedelbart upprättande av sådana förbindelser bleve vidtagna. De åtgärder, som sålunda skulle kunna komma ifråga, kunde, i den mån statens medverkan kunde krävas för ändamålet, tänkas bestå i inköp eller förhyrning för statens räkning av lämpliga ångfartyg eller subventionering av något eller några svenska rederiföretag för linjens uppehållande eller olika kombinationer av dessa utvägar. Emellertid borde dessa förhållanden omedelbart göras till föremål för ytterligare undersökning. I samband därmed borde även undersökas möjligheterna att redan under provisoriet tillgodose den skånska livsmedelsexportens transportbehov.

Med åberopande av vad sålunda och i övrigt anförts har kommerskollegium hemställt, att Kungl. Maj:t måtte dels låta skyndsamt verkställa en allsidig utredning angående möjligheterna för upprättande, så fort ske kunde, av daglig, regelbunden ångbåtsförbindelse av antydd beskaffenhet och omfattning mellan Sverige och England, eventuellt medelst ångfärjor, dels ock föranstalta om erforderliga åtgärders vidtagande i syfte att, i avvidan på resultatet av nyss förordad utredning, regelbunden och, så vitt möjligt, daglig ångbåtsförbindelse mellan Sverige och England komme till stånd på det sätt och på de villkor i övrigt, som efter företagen undersökning kunde befinnas lämpliga och möjliga att genomföra.

Järnvägsstyrelsen, som på uppdrag av mig redan förut verkställt åtskilliga preliminära utredningar i ämnet, har den 5 maj 1916 avgivit inforordrat utlåtande, därvid styrelsen anfört, bland annat, följande:

Utlåtande av
järnvägs-
styrelsen.

Vad först beträffade de sakkunnigas förslag att genom understöd till vissa linjer åstadkomma någon ökning av de regelbundna turerna mellan Sverige och England, instämde styrelsen fullständigt i kommerskollegii uttalande att detta förslag under alla omständigheter måste anses otillräckligt. Staten torde icke behöva träda in för att åstadkomma en dylik mindre förbättring av förbindelserna, då en betydlig trafik med England redan förefunnes och det alltså icke, såsom i andra fall, gällde att understödja *upparbetandet* av en trafik.

Skulle staten ekonomiskt ingripa, borde det enligt styrelsens åsikt endast vara i den avsikten att åstadkomma en fullgod, *daglig* förbindelse mellan Sverige och England. Att en sådan förbindelse vore i hög grad önskvärd, därom torde icke vara tvivel. Säkerligen skulle Sveriges handelsförbindelser med England i hög grad främjas, därest en förstklassig regelbunden, daglig förbindelse kunde åstadkommas. Härigenom skulle, utom den svensk-engelska godstrafiken, även persontrafiken och under vissa förutsättningar postbefordringen underlättas. Därjämte torde måhända en dylik förbindelse, i förening med en förbindelse mellan Sverige och Ryssland, kunna draga till sig en del transitotrafik, ehuru väl detta ännu måste anses ovisst.

Styrelsen hade redan tidigare haft anledning att låta verkställa en undersökning över möjligheterna för en daglig förbindelse mellan Sverige och England, dels med ångfärjor, dels med vanliga ångfartyg. Denna undersökning hade visserligen varit av helt preliminar natur, men styrelsen ansåge, emellertid, att den lämnat två viktiga resultat. Det ena vore att, under för övrigt jämförliga förhållanden — d. v. s. om färjorna icke toges alltför stora i jämförelse med ångfartygen — en ångfärjeförbindelse hade större utsikter till bärighet än en ångbåtsförbindelse, vartill komme, att ångfärjor medgäve en väsentligt snabbare befordran av godset än ångfartyg. Det andra vore, att en daglig ångfärjeroute hade ganska goda utsikter att inom jämförelsevis kort tid lämna en tillfredsställande avkastning, förutsatt dock att färjorna icke tilltoges alltför stora och dyrbara.

Såsom en viktig synpunkt beträffande den ifrågasatta linjen ansåge sig styrelsen böra framhålla, att densamma — vars ändamål ju icke så mycket kunde bliva att nyskapa trafik mellan Sverige och England som att koncentrera och underlätta den trafik, som redan nu

funnes, samt möjliggöra dess vidare utveckling — såvitt möjligt borde planeras så att den hade utsikter att kunna bära sig själv.

Vad routens anordning för övrigt beträffade, vore styrelsen enig med kommerskollegium, att den svenska hamnen borde bli Göteborg och att routen i England borde gå till *en* hamn, icke delas på flera. Skulle resultatet bli en ångfärjeroute, vore det givetvis alldeles nödvändigt att välja en enda hamn. Att redan nu utpeka den lämpligaste engelska hamnen låte sig enligt styrelsens mening icke göra; detta förutsatte närmare förhandlingar och överenskommelser med engelska myndigheter, järnvägsbolag och hamnförvaltningar.

På av kommerskollegium angivna skäl ansåge styrelsen uppenbart, att en förbindelse av ifrågavarande natur borde anordnas och drivas av staten, och styrelsen ansåge även, i likhet med kollegium, att den borde förvaltas och drivas genom järnvägsstyrelsens försorg.

Då styrelsen på grund av det anförda vore, i likhet med kommerskollegium, övertygad om betydelsen av en daglig, av staten driven förbindelse med England, anslöte sig styrelsen på det livligaste till kollegii förslag om upptagande till förnyad utredning av frågan om förbindelsen mellan Sverige och England, varvid alltså torde böra undersökas möjligheterna för en daglig, regelbunden, av staten driven förbindelse mellan Göteborg och England medelst ångfärjor eller eventuellt ångfartyg. Under förutsättning att Kungl. Maj:t delade kommerskollegii och järnvägsstyrelsens åsikt, att företaget ifråga borde förvaltas av styrelsen, och med hänsyn till att utredningen till stor del torde komma att röra sig om järnvägsfrågor, varav torde följa, att styrelsen komme att deltaga i densamma, ville styrelsen ifrågasätta, att kostnaderna därför bestredes av trafikmedel, intill ett belopp av högst 75,000 kronor.

Huruvida, i avvaktan på att en dylik förbindelse skulle kunna ordnas, några provisoriska åtgärder behövde vidtagas av staten för att åstadkomma ökning och förbättring av de före kriget existerande linjerna, torde närmast bero på den tidpunkt, då den fullgoda förbindelsen kunde komma till stånd. Denna fråga torde det tillkomma utredningen att besvara. För sin del vore styrelsen ingalunda övertygad om nödvändigheten av sådana provisoriska åtgärder, än mindre om att en provisorisk förbindelse borde bedrivas av staten. Skulle emellertid en provisorisk förbindelse med statsunderstöd komma till stånd, ansåge sig styrelsen böra särskilt framhålla, att uppgörelsen därom borde träffas i sådan form, att icke särskilda kostnader för förbindelsens avveckling uppstode för staten, såsom beträffande Sassnitzrouten blev

fallet på grund av den korta tiden mellan beslutandet av ångfärjeförbindelsen och densamma inrättande.

Betydelsen för vårt näringsliv av att erhålla en daglig, reguljär ångfartygsförbindelse med England torde från de allra flesta håll vara erkänd. Den utredning, som nu föreligger och för vars huvuddrag jag redogjort, har i åtskilliga hänseenden endast kunnat vara av preliminär natur. Den torde dock få anses hava bestyrkt ändamålsenligheten av att en sådan förbindelse medelst ångfärjor eller ångbåtar anordnas genom statens försorg. Emellertid är uppenbarligen en ytterligare, ingående utredning erforderlig, innan man kan bilda sig ett slutgiltigt omdöme i frågan. För min del vill jag därför tillstyrka verkställande av en dylik mera ingående och fullständig utredning. Därvid torde även, på sätt de hörda myndigheterna tänkt sig, böra tagas i övervägande spörsmålet, huruvida, i avvaktan på huvudfrågans slutliga lösning, några provisoriska åtgärder lämpligen böra från statens sida vidtagas för att åstadkomma ökning och förbättring av de hittills existerande linjerna.

Departements-
chefen.

Då en förbindelse av ifrågavarande natur torde böra förvaltas och drivas av järnvägsstyrelsen och utredningen till stor del kommer att röra sig om frågor av trafikteknisk natur, delar jag styrelsens uppfattning, att kostnaderna för den nya utredningen lämpligen böra bestridas av statens järnvägars trafikmedel. Mot det ifrågasatta beloppet, högst 75,000 kronor, har jag ingen anmärkning att framställa. Emellertid synes riksdagens medgivande att för ändamålet använda trafikmedel till nämnda belopp lämpligen böra utverkas.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att av statens järnvägars trafikmedel må användas ett belopp av högst 75,000 kronor för verkställande av en allsidig utredning rörande frågan om anordnande genom svenska statens försorg av en daglig regelbunden förbindelse medelst ångfärjor eller ångfartyg mellan Göteborg och engelsk hamn.

Kungl. Maj:ts Nåd. Proposition Nr 248.

Vad föredragande departementschefen sålunda hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen bifalla; och skulle proposition till riksdagen avlätas av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Nils Adelgren.