

N:o 95.

Af herr **G. O. Wallenberg**, *angående inrättandet af en ångfärjeförbindelse emellan hamn i Skåne och Lübeck, i syfte att främja den svenska exporten till Tyskland.*

Hänvisande till hvad jag anfört i annan motion beträffande vigten af goda kommunikationer för utveckling af vår handel, tillåter jag mig i det efterföljande framlägga förslaget om inrättande af ångfärjeförbindelse emellan en skånsk hamn och Lübeck (Travemünde).

I nyss nämnda motivering har jag uttalat mina tvifvelsmål angående lämpligheten af inrättandet af linier till aflägsna länder. Detta tvifvelsmål härrör till hufvudsakligaste del deraf, att vår handel på dessa länder för närvarande är så obetydlig. Men jag har dermed naturligtvis icke velat säga, att vi icke borde sträfva efter att deltaga i täflan på äfven de mest aflägsna marknader vid utbudande af industrialster. Det har synts mig, att frågan är för tidigt väckt och att vi under ännu många år skulle kunna begagna oss af andra nationer tillhöriga redan befintliga kommunikationsleder.

Det gäller blott dervid att på ett bekvämt och praktiskt sätt nå befintliga liniers ändpunkter.

Dervid är naturligt, att tanken i första hand riktas mot det oss närmast belägna, stora världshandelscentret Hamburg, som med sin frihamn utgör den stora internationella stationen för transoceanal linier till alla jordens olika delar.

Väglängden emellan Malmö och Travemünde är omkring 220 kilometer. Från Trelleborg till samma plats är omkring 20 kilometer kortare.

Med det föreställningssätt, som hos många säkerligen gjort sig

gällande och som härrör af hvad vi redan under många år sett i de danska farvattnen, kunde det synas betänkligt att inrätta en ångfärjelinie af denna omfattning. Erfarenheten från de stora amerikanska sjöarna utvisar emellertid motsatsen. Der ha sedan många år för gods- trafik användts stora ångfärjor till betydlig utsträckning och under nautiska förhållanden, som äro fullt öfverensstämmande med dem, som existera i södra Östersjön.

Detta konstaterades ock till fullo genom den noggranna och utredande berättelse, som afgafs af löjtnanten vid väg- och vattenbyggnadskåren Enblom, efter en på officiellt uppdrag företagen resa för att inhemta kännedom om dessa färjelinier. Man föreställer sig, att placera- det af ett tungt jernvägståg på däck af ett fartyg skulle blifva för stabiliteten vådligt, men då man å andra sidan tager i betraktande, att det numera icke är ovanligt, äfven i Östersjön, att vi se fartyg med trä- laster, uppgående ända till 1800 standards, hvaraf icke mindre än 800 äro placerade på däck, och då vigten af dessa 300 standards är 2,400 ton, så torde det inses, att ett fullt lastadt jernvägståg, placeradt på däck och bestående af 20 vagnar, hvars vikt inclusive full last icke öfver- stiger 360 ton, icke behöfver innebära någon risk äfven å ett betydligt mindre fartyg. Jag tror nog, att det stöter mångens föreställningssätt, men, som jag nyss anført, det är ett konstateradt faktum, att å de stora amerikanska sjöarne färjorna på stora sträckor öfverföra jernvägs- tågen, och att från konstruktionssynpunkt intet hindrar byggandet af dylika fartyg.

Dylika färjor, afsedda för gång i öppen sjö, äro emellertid icke så konstruerade som de färjor vi vant oss vid i de danska farvattnen. För att vara i allo sjövärdiga måste de konstrueras med full bog och hög back, hvadan alltid jernvägsvagnarne intagas akterifrån.

En dylik ångfärjelinie skall hafva godstrafik till sin hufvudsakliga sysselsättning. Att å dem öfverföra passagerarevagnar så, som man tänkt sig på den under byggnad varande färjelinien emellan Gjedser och Warnemünde, har ej visat sig vara tillfredsställande, och det är min fasta öfvertygelse, att man i Danmark begått ett misstag, då man plan- lägger en internationel förbindelse, med öfverförande af passagerare- vagnar. Först och främst måste man fasthålla vid att med en dylik färjelinie sträfva efter inrättandet af »godståg öfver hafven». Färjorna

skola därför icke tänkas med större transporthastighet än cirka 10 knop. De blifva derigenom ekonomiska. Att använda allt för stor kraft hämnar sig sjelf. Anläggningskostnaden blir vida dyrbarare än behöfligt, och driftkostnaden kommer att blifva ruinerande.

Det är gifvet, att man sommartiden bör kunna påräkna äfven någon passageraretrafik, för hvilken de stora utrymmena medgifva beqväma anordningar. Men detta får, som förut nämnts, icke vara hufvudsaken, och man må akta sig för att vid inrättandet af kommunikationer sära en af dess viktigaste grundlagar, nemligen att icke sammanblanda trafik af olika natur. Riktigheten häraf torde ingen bestrida, om jag hänför tanken på orimligheten af att köra godståg med snälltågsfart.

De varor, som en dylik linie skulle hafva stor betydelse för, äro trä, snickerivaror och sten. Härvid är dock att antaga, att de oarbetade trävarorna hufvudsakligast såsom hittills komma att befordras från afskeppningsorten direkt till respektive destinationsorter. Dessa varor inköpas af de tyske köpmännen, uppläggas i brädgårdar, ordnas och sorteras samt afyttras i mån af efterfrågan. Härvid kommer hela mellanhandsvinsten den tyske köpmannen till godo.

Skulle vi deremot få en ångfärjelinie, skulle med denna, på sätt som nu sker till Danmark, en ökad afsättning af arbetade trävaror kunna försiggå. Byggmästaren i Lübeck eller i Hamburg hade tillfälle att hos producenten direkt rekvirera sina dörrar, fönsterkarmar eller hyfladt golfvirke och lister. Den många gånger såsom fördelaktig framhållna institutionen med exportmönsterlager skulle först genom inrättandet af så goda kommunikationer kunna sägas vara af nytta, ty derigenom bereddes för konsumenten möjlighet att rekvirera, i hur liten mängd som helst, sådana artiklar, som genom exportmönsterlagret i Lübeck eller i Hamburg kunde erhållas ifrån Smålands snickerifabriker och till billiga priser. Dylik requisition kan nu icke försiggå, därför att försändelse med vanliga styckegodsåtar, der finare trävaror sammanblandas med styckegods af hvarje slag, föranleder, att varorna skadas, och regelbundenheten lemnar för öfrigt så mycket öfrigt att önska, att konsumenten hellre vänder sig åt annat håll och betalar ett högre pris, der han försäkras om en snabb och säker leverans.

Det är så oändligt många tillfällen till afsättning af våra produkter,

som gå förlorade därför att vi icke hafva våra kommunikationer inrättade så, att inkomna order kunna expedieras. Och vår export, synnerligast af hel- och halffabrikat, kommer aldrig att taga fart, förr än vi beaktat nödvändigheten af att inrätta goda kommunikationer till våra närmaste afsättningsorter. I alla andra länder har man beaktat detta.

Det är i sanning lysande tillfällen att skapa en stenindustri, som vi gå miste om. Nu gå de stora stenblocken ut råhuggna, och hela inkomsten för finhuggning efter arkitekternas noggranna ritningar går förlorad därför, att våra stenhuggerier i Blekinge icke se sig i stånd att på dagen effektuera sina order.

Med många andra artiklar är det på samma sätt. Det öfverskott, som alltid uppstår vid en industriel verksamhet, som öfverfyller marknaden och neddrifver prisen, måste beredas afsättningsort på annat håll. Så göra de andra industriidkande länderna. Den, som icke med noggrannhet följer dessa allmänna lagar, han njuter ej heller frukterna af sitt arbete. Väl är det sant, att den inhemska industrien hufvudsakligen bör vara baserad på konsumtion inom landet, men det har öfver allt visat sig alldeles oundgängligt att söka afsättning i andra länder för öfverskotten, synnerligast för sådana artiklar, som särskildt med fördel här kunna tillverkas.

Vi lägga oss vinn om att på sätt, som i andra länder sker, avsluta handelstraktater. Men hvad är i sjelfva verket innebörden af detta arbete, då afsättningen af våra hel- och halffabriker är så obetydlig till främmande länder. Det är meningslöst att endast för råvarorna, som de andra ovilkorligen behöfva, bereda dem dessa fördelar af marknaden i vårt land utan att samtidigt sträfva efter att äfven afsätta våra bearbetade produkter.

För en dylik ångfärjelinie uppkomma ungefär följande kostnader:
 Kalkyl för en *ångfärgeförbindelse* Malmö (Trelleborg)—Travemünde (Lübeck). Distans 130 engelska mil. Tjensten fullgöres af trenne ångfärjor (skruf), 12 knops fart, plats för 20 jernvägsvagnar på tvenne spår, försedda med lastrum och någon passagerareinredning. Trafiken utföres sålunda, att hvarje färja går 6 veckor i sträck, hvarefter den ligger stilla tre veckor. En enkel resa utföres i hvardera rigtningen per dag. Beräknad tid för öfverfarten 13 timmar — en medelfart af 10 knop.

<i>Hyror:</i> befälhafvaren	kronor	6,000: —	
1 styrman	”	1,800: —	
2 styrmän à 1,200	”	2,400: —	
1 öfvermaskinist	”	2,500: —	
3 maskinister à 1,200	”	3,600: —	
10 eldare à 720	”	7,200: —	
8 matrosor à 720	”	5,760: —	
1 steward	”	800: —	
1 kock	”	800: —	
2 biträden i köket à 600 ...	”	1,200: —	
1 uppappare	”	600: —	
1 städerska	”	400: —	
Summa 32 personer	kronor	33,060: —	
<i>Kosthåll:</i> 32 man à 1,35	”	15,768: —	
Summa	kronor	48,828: —	
för tre färjor	kronor	146,484: —	
<i>Kol:</i> 1,200 ind. hkr à 1 kg. × 2 × 13			
= 31,2 ton per dag eller pr år		11,388 ton	
för lossning och lastning samt be-			
lysning per dag för i gång varan-			
de 4 ton, för stillaliggande 1			
ton = 5 ton		1,825 ”	
		= 13,213 ton	
eller i rundt tal 14,000 ton à 22 kronor	”	308,000: —	
<i>Konsumtionsartiklar för maskin</i> 15 procent af kol-			
förbrukningen	”	46,200: —	
<i>Konsumtionsartiklar å däck</i>	”	12,000: —	
<i>Hamnafgifter, fria</i>			
<i>Fyr- och båkafigifter, fria</i>			
<i>Lotspengar</i>	”	1,000: —	
<i>Arbetspengar</i> per ton à 1 kr. in och 1 kr. ut,			
25 tons lös last per resa	”	36,500: —	
<i>Reparationer</i>	”	15,000: —	
<i>Diverse</i>	”	5,000: —	
<i>Fartygens underhåll:</i> 3 färjor à 6,500 —	”	19,500: —	
<i>Expeditionskostnader</i> å begge platserna	”	10,000: —	
<i>Blanketter, trycksaker och porto</i>	”	5,000: —	
Transport	kronor	604,684: —	

	Transport kronor	604,684: —
<i>Annonser</i>	„	5,000: —
<i>Förvaltningskostnader</i>	„	20,000: —
		<hr/>
	kronor	629,684: —

Härvid äro icke upptagna kostnader för assurans, räntor och afskrifningar.

Inkomster:

Om 10 lastade vagnar à 8 ton medföras	per resa =	58,400 ton,
och 12 1/2 ton löst gods i rum	„ „ „ =	18,250 „
		<hr/>
	tillsammans	76,650 ton

och då medeltalet af transportväg för godsförbindelse, enligt hvad som torde kunna antagas, är på svenska statens banor i medeltal 100 kilometer, således tillsammans med sjöfarten 300 kilometer, och afgifterna i öre per tonkilometer enligt statsbanornas medeltariff för 300 kilometer är 5,0 öre, så belöper sig hvarje ton transporteradt gods i samtrafik i genomgående jernvägsvagn å 10 kronor.

Alltså en inkomst af 58,400 × 10	kronor	584,000: —
samt för det lösa godset 18,250 à 6 kr. pr ton	„	109,500: —
		<hr/>
	kronor	693,500: —

Då emellertid rentabiliteten af linien helt och hållet beror på den transporterade godsmängden och denna i sin tur endast är att påräkna i den mån behöfliga aftal samt tariffer utarbetas, och detta allt, enligt hvar erfarenheten visat, icke kan vinnas utan statens jernvägars kraftiga medverkan, så skulle jag icke vilja tillråda någon enskild — om än detta i öfrigt vore det önskvärdaste — att befatta sig med anskaffandet af de behöfliga färjorna, alldenstund det kunde inträffa, att dylika samtrafikstariffer allt för länge låte vänta på sig. Det vore nog därför bäst, om färjorna inrättades genom statens försorg. Då emellertid så stora fordringar ställas på budgeten under de närmaste åren, att man i hvarje afseende måste eftersträfvat att befria staten från allt för stora kapitalutgifter, så kunde måhända vederbörande finna någon form, under hvilken linien kunde upprättas på enskild väg, men med rätt för staten att sedermera öfvertaga densamma. Jag anser här icke skäl föreligga att närmare ingå på detta

spörsmål, emedan åt regeringen härvidlag bör lemnas fria händer att handla efter sig teende omständigheter. Hufvudsaken är, att Riksdagen ville göra ett principiellt uttalande med erkännande af det rigtiga i att våra kommunikationer utöfver landets gränser, afseende att sammanknyta vårt jernvägsnät med granuländernas, böra förbättras.

Med hänvisning på hvad jag sålunda anfört, tillåter jag mig föreslå,

att Riksdagen ville besluta att uppdraga åt Kongl. Maj:t att gå i författning om inrättandet af en ångfärjelinie emellan skånsk hamn och Lübeck (Travemünde) samt att, om aftal med enskildt bolag om anskaffande af de behöfliga färjorna kunde träffas, dervid förbehålla svenska staten rätt att inlösa färjorna, äfvensom slutligen att af jernvägens trafikmedel utanordna de belopp, som, intill dess linien kunde anses bära sina egna kostnader, äro behöfliga.

Om remiss till statsutskottet anhålles.

G. O. Wallenberg.
