

N:o 231.

Af herr **F. W. Thorsson**, i anledning af Kungl. Maj:ts proposition angående beviljande af anslag för anordnande af ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland m. m.

I Kungl. Maj:ts nådiga proposition n:o 20 äskas af Riksdagen 7,050,000 kronor för anordnandet af en ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland, och under förutsättning af bifall härtill äskar Kungl. Maj:t i proposition n:o 24 af Riksdagen 4,500,000 kronor för inköp af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg, således tillsammans 11,550,000 kronor.

Af den redogörelse som lämnas i proposition n:o 20 framgår, att Kungl. Maj:t den 10 juni 1898 uppdrog åt dåvarande cheferna för väg- och vattenbyggnads- samt järnvägsstyrelsen, generaldirektörerna L. Berg och C. F. T. Nordström, att till Kungl. Maj:t inkomma med utredning och förslag angående anordnande af direkt ångfärjeförbindelse mellan Skåne *företrädesvis Trelleborg* och Tyskland *företrädesvis Sassnitz*, med befallning att därvid efter särskild undersökning tillika afgifva yttrande, huruvida en sådan ångfärjeförbindelse borde uteslutande afse godstrafik, eller om skäl förefunnes att inrätta densamma jämväl för befordran af post och passagerare.

På Kungl. Maj:ts önskan uttalade herrar generaldirektörer i ett den 20 maj 1903 ingifvet utlåtande, att såsom utgångs- och slutpunkter för den ifrågasatta ångfärjeförbindelsen i främsta rummet borde väljas i Sverige Trelleborg och i Tyskland Sassnitz. Den 7 december 1906 tillsatte Kungl. Maj:t den s. k. ångfärjekommissionen för att undersöka bland annat »hvilken hamn i Sverige vore lämpligast såsom utgångs-

punkt för en sådan ångfärjeförbindelse, och hvilken hamn i Tyskland vore den från svensk synpunkt lämpligaste anknypningspunkten för ångfärjeförbindelsen». I fråga om hamnanläggningar å tyska sidan synes kommissionen icke velat ge företräde åt den hamn, som slutligen blifvit föreslagen till anknypningspunkt. Angående utgångspunkten från svensk sida har kommissionen föreslagit Trelleborg, samt att staten borde inlösa järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinentens järnväg från Malmö till Trelleborg. På sidan 24 i Kungl. Maj:ts proposition anför Kungl. Maj:t med stöd af kommissionens utlåtande följande. »Frågan om ångfärjeförbindelsens ändpunkter å ömse sidor har varit mycket uppmärksammasad, i synnerhet hvad angår landningspunkten i Tyskland. I Sverige kunna endast ifrågakomma hamnarna i Malmö, Trelleborg och Ystad. Malmö hamn lämpar sig dock, på grund af sitt läge, icke för något annat än en enbart godslinje, företrädesvis till Warnemünde, hvarom ju nu icke är fråga. *Ystads hamn kan otvifvelaktigt ställas i ordning till en lämplig ångfärjehamn*, men dess läge i förhållande till det svenska järnvägsnätet är, såsom ångfärjekommissionen närmare utredt, så ogynnsamt, att dess användande för nu ifrågavarande ångfärjeförbindelse icke kan föreslås. Det skulle ock medföra inlösandet af enskilda järnvägar i alltför stor utsträckning. På svenska sidan återstår då endast *Trelleborg, hvars hamn med vidtagande af nödiga anordningar är så lämplig som förhållandena medgifva*. De, som haft att yttra sig i frågan, hafva ock enat sig om denna hamn.»

Själftva den formulering Kungl. Maj:t gifvit sitt här ofvan citerade yttrande angående möjligheten att åstadkomma en lämplig ångfärjehamn i Ystad befriar mig från att närmare yttra mig i den saken. Det återstår då att något beröra Ystads hamns läge till det svenska järnvägsnätet; en blick på kartan visar att från Ystad utgå järnvägar västerut till Malmö (63 km.), nordvest till Eslöf (76 km.) och Hästveda (127 km.).

Dessa båda senare järnvägar kunna hvar för sig med samma fördel som järnvägen Malmö—Kontinenten inpassas i det svenska statsbanenätet. Ångfärjekommissionen hade emellertid ansett, att då dessa banor äro längre än den nu till inlösen föreslagna, så skulle det ur ren affärssynpunkt bli ofördelaktigt för staten att inköpa någon af dem och af den anledningen stannat med sitt val på Trelleborg som utgångspunkt från Sverige. Hvad angår inlösen af Ystad—Eslöfs järnväg framträder här det faktum att staten här komme i besittning af en järnväg, som under många år varit en vinstgifvande affär, samt att denna bana har ett mycket stort trafikområde. Väglängden för den genomgående

trafiken från Stockholm blefve visserligen 10 kilometer längre öfver Ystad, men *tidsutdräkten* blefve ej längre därför, ty nu skola alla tåg först göra en visit i Malmö banhall, innan de få gå till Trelleborg, och samma visit skall göras på återvägen, då de genomgående tågen utan några särskilda uppehåll kunde passera fram och åter öfver linjen Stockholm—Eslöf—Ystad.

Vill man tänka sig Hästveda som utgångspunkten från stambanan, skulle visserligen staten under förutsättning att järnvägsförbindelsen hela vägen borde vara i statens ägo nödgas inlösa 131 kilometer enskild järnväg, men skulle vägen från Stockholm till Ystad blifva 7 kilometer kortare än till Trelleborg. I den framtida järnvägstrafiken är detta ingen obetydlighet att räkna med, då stora ansträngningar göras för att förkorta vägen emellan vår hufvudstad och kontinenten. Den nu föreslagna förbindelsen skall väl vara ett led i sträfvandet att underlätta förbindelserna emellan oss och den s. k. stora världen. Man har väl tänkt sig, att den en gång färdig skall gagna hela landet, men då vestra Sverige öfver Malmö och Helsingborg redan äger två goda förbindelser med utlandet, torde vid detta tillfälle östra Sveriges intressen främst böra tillgodoses, och det sker onekligen bäst genom att draga trafiken så långt öster ut som möjligt.

Äfven om ångfärjetrafiken ledes öfver Trelleborg, lär det ej vara möjligt hindra att Danmark fortfarande tar trafiken af såväl gods som passagerare så snart det gäller förbindelse med västra Tyskland, och man kan tryggt påstå att all trafik från Norge och Västkusten letar sig öfver Helsingborg och Malmö såsom den kortaste och bekvämaste vägen.

Då Sverige är lika intresserad i alla färjeförbindelserna, synes som om staten ej skulle ha något intresse af att inrätta dessa förbindelser för nära hvarandra; det trafikområde som skall mata den nya förbindelsen bör ej, där det kan undvikas, klämmas ihop med de trafikområden, som finnas för redan befintliga förbindelser mer än nödigt är. Det synes mig, att östra och nordöstra Skåne, Blekinge och för öfrigt stora delar af Småland skulle ha större fördel af att få varutransporten förmedlad öfver Ystad än via Malmö och Trelleborg utan att detta skulle inverka hämmande för exporten eller importen från andra delar af riket.

Af Kungl. Maj:ts proposition framgår, att staden Trelleborg förbundit sig att för en beräknad kostnad af 829,000 kronor iordningställa sin hamn för ångfärjetrafiken. Stadsfullmäktige i Ystad ha uti sin till Kungl. Maj:t afgifna skrifvelse förbundit sig att iordningställa

en fullt rymlig och passande ångfärjehamn med rak och bekväm insegling till ångfärjeläget för en kostnad af intill 1 million kronor.

Då jag icke blifvit öfvertygad om att det förslag Kungl. Maj:t framlagt för Riksdagen är ägnadt att på det mest ändamålsenliga sätt ordna den direkta förbindelsen mellan Sverige och Tyskland, synes mig i sakens intresse ärendet böra återförvisas till förnyad ompröfning af lämpligaste utgångspunkten från Sverige.

Såvidt jag kan finna af utredningen angående den ekonomiska bärigheten af den föreslagna förbindelseleden, skulle någon ekonomisk förlust ej tillskyndas staten genom ett uppskof, den tidpunkten framflyttades, då staten nödgades för 1,500,000 kronor inköpa rederiaktiebolaget Sverige—Tyskland svårplacerade båtar; för öfrigt har statens ombud så sent som den 11 oktober 1905 undertecknat kontrakt, hvarigenom bolaget har skyldighet att från och med den 1 maj 1907 upprätthålla förbindelsen mellan Sverige och Tyskland under 10 år; således finnas ännu 9 år kvar af detta kontrakt, och skall i någon mån den ekonomiska synpunkten beaktas, tala alla skäl för att vi icke nu binda staten för så stora utgifter som ångfärjeförbindelsen kräfver, och att vi under väntetiden företaga förnyade undersökningar. Den nya ångfärjeförbindelsen skulle enligt Kungl. Maj:ts beräkningar ge en räntefkastning af 55,000 kronor, ett obetydligt belopp på en kostnad af 7,000,000 kronor, och så kommer därtill att medlen skola af staten upplånas. Kungl. Maj:t har i fråga om förräntningen af köpeskillingen för kontinentaljärnvägen kommit till det resultatet, att denna järnväg skulle i statens ägo ge 3,5 %. De nuvarande ägarne hembjuda staten att öfvertaga 270,140 kronor förfallna räntebetalningar, som bolaget ej mäktat honorera, men nu heter det att så snart staten får järnvägen under sin ledning skall den ge 3,5 %. Jag befarar, att Kungl. Maj:t räknat något för optimistiskt. Äfven om Kungl. Maj:ts beräkningar å kontinentaljärnvägen skulle vara riktiga, synes ändå företaget i sin helhet ge anledning till betänkligheter, om man tar hänsyn till järnvägsfinanserna i sin helhet. Af riksgäldskontorets redogörelser angående skillnaden mellan statens utgifter för järnvägslån och statens inkomster dels af behållna järnvägstrafikmedel, dels af enskilda järnvägstrafikmedel, dels af enskilda järnvägsaktiebolags annuiteter, framgår, att statens utgift under 1907 för järnvägslånen var 16,813,568 kronor 45 öre. Till statskontoret inlevererad behållning af statens järnvägstrafiks inkomster 12,000,000 kronor, till riksgäldskontoret inbetalda räntor och amorteringar af enskilda järnvägsbolag 2,236,331

kronor 44 öre = 14,236,331 kronor 44 öre. Ett underskott således af 2,577,237 kronor, som måste *gäldas af andra statsmedel, skattemedel eller nya lån.*

Till dessa brydsamma förhållanden kommer också, att 1907 års Riksdag beslöt bygga statsjärnvägar för i rundt tal 30,000,000 kronor, däraf den längsta sträckan säkerligen ej kommer att betala trafikkostnaderna, långt mindre förränta anläggningskapitalet. De svenska järnvägarnes finanser inbjuda icke till nya förlustbringande anläggningar. I statsrevisorernas till innevarande Riksdag inlämnade berättelse meddelas, att riksgäldskontoret under 1907 upptagit ett nytt statslån å 65 millioner francs. Inför denna situation synes mig, att Riksdagen har all anledning att med försiktighet skrida till byggandet af den nu föreslagna ångfärjeförbindelsen, och, om den efter förnyad undersökning skulle befinnas oundgängligen nödvändig, denna förbindelse då finge den utgångspunkt från Sverige, som kan lämna landets folk det bästa utbytet af uppoffringarna.

På grund af hvad jag sålunda anfört, tillåter jag mig hemställa,

att Riksdagen ville besluta, med afslag å Kungl. Maj:ts proposition angående anordnande af ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland, hos Kungl. Maj:t begära förnyad utredning angående lämpligheten af att för en eventuell ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland utgångspunkten å svenska sidan förläggas längre österut å Skånes sydkust, exempelvis till Ystad.

Stockholm den 14 februari 1908.

*F. W. Thorsson.*