

Nr 11.

Av herr **Widlund m. fl.**, om skrivelse till *Kungl. Maj:t* angående inrättande av en ångfärjeförbindelse mellan Göteborg och Fredrikshamn.

Inom vissa länder har under senare tiden en synnerligen livlig industriell verksamhet och handel uppstått, och Sverige har härvidlag betydande framsteg att teckna sig till godo. Denna uppblomstrande verksamhet har givetvis även medfört allt mera ökade krav på kommunikationer och samfärdsel. Sjöfarten har uppdrivits till en förut oanad intensitet, och järnvägarnas transportförmåga har sedan lång tid ställts på de allra hårdaste prov. De olika åtgärder, som vidtagits för att avlasta och lätta kommunikationsledningarnas arbete, hava visat sig endast bereda tillfällig lättnad och nya anordningar hava oupphörligt krävts.

Redan före denna högtrafiksperiod hade man emellertid i Sverige medhunnit en del betydande förbättringar i transportväsendet, mot vad förut varit fallet, och en av de främsta förbättringarna torde vara de direkta järnvägsvagnöverföringarna medelst ångfärjor mellan Danmark och Sverige samt mellan Tyskland och Sverige. Dessa färjeanläggningars historia och utveckling torde här ej behöva närmare beröras. Det kända faktum, att trafiken med färjorna stadigt ökats för varje år, bevisar utan några som helst vidare kommentarer anläggningarnas betydelse.

Det måhända förnämsta beviset för den nytta ångfärjetrafiken medfört torde dock vara den omständigheten, att man på sakkunnigt håll allvarligt dryftat frågan om inrättande av en ännu större färjeförbindelse, nämligen mellan Sverige och England.

Den trafik som pågår mellan Sverige och Danmark är av avsevärd omfattning. Under år 1914 överfördes mellan Malmö och Köpenhamn 94,093 vagnsaxlar, eller beräknat 47,046 vagnar. Överföringen omfattade

79,632 resande och 271,848 ton gods. Läggas härtill den trafik som av Danmark ensamt uppehålls mellan Hälsingborg och Hälsingör torde tydligt nog framgå, att förbindelserna mellan de två länderna äro synnerligen viktiga och trafiken av betydande storlek.

Den svensk-danska samtrafiken berör givetvis till största delen södra Danmark (öarna och Syd-Jylland) under det trafiken på Nord-Jylland är av mindre omfattning. Enahanda är förhållandet med den danska lokaltrafiken. Under det järnvägssträckorna på Själland, Fyen och södra delarna av Jylland äro starkt belastade, lämna sträckorna i norra Jylland ännu möjligheter till avsevärt ökad trafikmängd. Det vore således ur transportsynpunkt till stor nytta för de svenska järnvägarna att kunna dirigera en del av sin danska trafik över norra Jylland, emedan sträckorna omkring Malmö och Hälsingborg därigenom kunde avlastas åtskilligt, och framförandet av såväl den svenska lokaltrafiken som delvis samtrafiken med Danmark kunde ske i ett betydligt raskare tempo, än som nu är fallet.

Detta skulle låta sig göra genom anordnande av en ångfärjeled mellan Göteborg och Fredrikshamn. Som torde vara känt, finnes redan en förbindelse mellan dessa platser, ehuru av mindre värde i transporthänseende. Ett privat danskt rederi uppehåller nämligen trafiken med en mindre ångare 3 gånger i veckan. Om ångfärjor av lämplig storlek insattes på denna route, skulle en avsevärd del av den till och från Danmark gående trafiken kunna överföras till de danska statsbanorna vid Fredrikshamn och den svenska västkustbanan och till densamma anslutande tvärbanor betydligt snabbare avlastas än genom att som nu draga allt över Hälsingborg, resp. Malmö. Den kortare tariff längd och på grund därav mindre fraktsumma, som i vissa fall komme svenska järnvägar till del, torde kunna uppvägas av den större möjlighet till ökat utnyttjande, som vunnas genom en snabbare omsättning av den rullande materielen, och de på grund av kortare transporteringsväg minskade transportkostnaderna. Såväl svenska som danska vagnar skulle givetvis kunna returlastas över Fredrikshamn, och möjligheterna till ett livligare varuutbyte mellan norra Jylland och Sverige på samma gång ökas. Vidare är ej att förglömma, att de många besökande å Skagen under sommartiden genom anordnande av goda förbindelser kunde lockas till turistfärder i trakten av Göteborg, Trollhättan m. fl. orter, liksom ock att den svenska allmänheten i långt större omfattning än nu är fallet kunde lära känna Skagens egendomliga skönhet. Det är för övrigt en känd sak, att goda kommunikationer i avsevärt hög grad höja utvecklingen på alla områden, och det bör därför även i detta

fall finnas utsikter för att framskapa nya möjligheter inom de områden, som närmast komma att beröras av ovannämnda anläggning.

Då Göteborg nu står inför betydande hamnutvidgningar, och goda skäl finnas för att antaga, att en allt livligare sjötrafik kommer att utvecklas, såväl på kortare lokala sträckor som till avlägsnare orter, och en undersökning av vattenvägarnas trafikmöjligheter inom landet redan är anbefalld, torde det samtidiga upptagandet av här ovan nämnda fråga väl kunna anses vara lämpligt.

På grund av vad vi sålunda anfört, få vi härmed hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning rörande möjligheterna för inrättande av en ångfärjeförbindelse mellan Göteborg och Fredrikshamn, avsedd att kunna direkt överföra järnvägs-vagnar med passagerare och gods mellan Sverige och Jylland.

Stockholm den 19 januari 1917.

Thure Widlund.

C. Winberg.

Fabian Månsson.

C. O. Johansson, Sollefteå.
