

## Nr 103.

Ankom till riksdagens kansli den 30 april 1917 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om skrivelse till Kungl. Maj:t angående inrättande av en ångfärjeförbindelse mellan Göteborg och Fredrikshamn. (4:e avd.)*

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 2, av herr *F. Ström*, och den andra inom andra kammaren, nr 11, av herr *T. Widlund* m. fl., vilka motioner för förberedande behandling remitterats till statsutskottet, har hemställts, 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 järnvägsvagnar med passagerare och gods mellan Sverige och Jylland.

Rörande de skäl motionärerna anført till stöd för sina förslag får utskottet hänvisa till motionerna.

Utskottet, som begärt Kungl. Maj:ts befallning till järnvägsstyrelsen att avgiva yttrande över ifrågavarande motioner, har med föranledande härav mottagit såsom bilaga vid detta utlåtande fogade yttrande. Under åberopande av vad järnvägsstyrelsen därutinnan anført får utskottet hemställa,

att förevarande motioner icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 30 april 1917.

På statsutskottets vägnar:

AXEL EKMAN.

Närvarande: Se under utlåtandet nr 100.

*Bilaga.*

Genom nådigt beslut den 13 februari 1917 har Eders Kungl. Maj:t anbefallt järnvägsstyrelsen att inkomma med underdånigt yttrande över bland annat två motioner, nr 2 i första kammaren och nr 11 i andra kammaren, om åvägbringande av utredning rörande möjligheterna för inrättandet av en ångfärjeförbindelse mellan Göteborg och Fredrikshamn. Med anledning härav får styrelsen i underdånighet anföra följande.

Motionärerna anföra såsom motiv för åvägbringandet av en sådan ångfärjelinje, dels att det ur transportsynpunkt skulle vara till stor nytta för de svenska järnvägarna att till en sådan kunna avlasta en del av trafiken på sträckorna omkring Malmö och Hälsingborg, dels att färjeleden skulle medföra livligare varuutbyte och större persontrafik mellan norra Jylland och Sverige.

För att kunna bedöma vikten av det första motivet har styrelsen låtit verkställa en approximativ beräkning av de godsmängder mellan Sverige och Norge å ena sidan och Danmark å andra sidan, som möjligen skulle komma att dirigeras över en dylik färjeled. Styrelsen har därvid räknat trafikområdet mycket vidsträckt och förutsatt, att över färjeleden skulle gå dels trafiken mellan området norr om linjen Göteborg—Stockholm, denna linje inberäknad, och hela Jylland, dels trafiken mellan området söder om denna linje men norr om linjen Halmstad—Alvesta—Vislanda—Kalmar inkl., och Jylland med undantag av dess sydligaste del. Siffrorna avse år 1913, det senaste normala året; klart är att de i framtiden skulle behöva förhöjas, men detta inverkar icke på proportions talen, som äro de viktigaste för frågans bedömande.

Det visar sig då, att i riktning till Danmark kunna beräknas 24,500 ton av den trafik som nu går via Malmö och 7,900 ton av den som nu går via Hälsingborg. Då hela godstrafiken till Danmark år 1913 uppgick till 166,300 ton via Malmö och 64,600 ton via Hälsingborg, framgår att den del som skulle bortledas blir skäligen obetydlig. Huvudanledningen härtill är att ingen trafik till de danska öarna och icke heller trafiken från Skåne till Jylland kan beräknas komma att ledas över Göteborg—Fredrikshamn, och hit hör den alldeles översvägande delen av trafiken från Sverige till Danmark.

I riktning från Danmark skulle endast 2,200 ton komma att gå över Fredrikshamn—Göteborg.

Den uppkommande avlastningen (i båda riktningarna) utgör för statens järnvägars linjer till Malmö omkring 26,000 ton, vilka till större delen skulle komma att överföras till statsbanelinjerna till Göteborg, delvis till enskilda järnvägar. Hela trafikintensiteten på linjen Alvesta—Malmö uppgick år 1913 till 653,000 ton i medeltal, avlastningen skulle således uppgå till 4 %. Från västkustbanan skulle bortgå omkring 5,000 ton (återstoden går nu över Skåne—Smålands med flera enskilda järnvägar) eller 2 % av hela trafiken å västkustbanan, som år 1913 var 252,000 ton i medeltal för hela sträckan. Om överflyttningen även skulle omfatta den trafik mellan Norge och Tyskland, som nu ledes över

Danmark, skulle avlastningen från västkustbanan ökas med omkring 2,800 ton och inalles komma att stiga till 3,1 % av hela trafiken på denna linje.

Det framgår härav, att den uppkommande avlastningen från linjerna till Malmö och Hälsingborg icke överstiger 4 % av trafiken på dessa linjer. Då statens järnvägar under år 1916 ombesörjde en godstrafik som, efter tonkilometer räknat, var fullt dubbelt så stor som år 1913, torde det vara påtagligt att en minskning med 4 % är av skäligen ringa betydelse ur den synpunkt som motionärerna framhålla.

Principiellt anholder styrelsen därjämte att få framhålla, att det ingalunda bör betraktas som något önskemål att avlasta trafik från statens järnvägar. Tvärtom är det naturligtvis för järnvägarna ett önskemål att få så stor trafik som möjligt. Under normala förhållanden har det heller aldrig varit tal om att avlastning skulle vara något önskvärt. Att motionärerna nu synas anse detta, torde få antagas bero på svårigheterna att ombesörja den oerhört starka trafik, som statsbanorna sedan krigets utbrott haft att besörja och som år 1916 uppnådde nyssnämnda höga omfattning. Men att statens järnvägar icke kunna utan svårighet mottaga och ombesörja en trafik av denna storlek beror, såsom styrelsen i annat sammanhang haft tillfälle att framhålla, endast på att den icke kunnat förutses och att statens järnvägar följaktligen icke kunde vara rustade att *nu* mottaga den. Härav får ingalunda dragas den slutsatsen, att det skulle vara önskvärt att för framtiden befria statsbanorna från trafik. Då normala förhållanden ånyo inträda och trafiksiffrorna under någon tid framåt säkerligen icke komma att uppnå 1916 års siffror, finnes det ingen anledning att uppställa såsom ett önskemål, att någon del av statsbanornas trafik överföres till andra linjer, än mindre att för ett sådant ändamål nedlägga betydande kostnader, vilka med större fördel kunna användas till höjning av statsbanornas egen trafikförmåga.

Vad beträffar de även berörda avlastningarna från danska linjer, torde de motivera åtgärder från svensk sida endast om överbelastning av danska sträckor medför svårighet att mottaga från Sverige kommande vagnar vid övergångsstationerna. Detta har visserligen vid åtskilliga tillfällen inträffat under krigstiden, men har då berott på att även de danska statsbanorna under denna tid haft att ombesörja en alldeles onormalt stegrad trafik, som med all sannolikhet, då normala förhållanden åter inträda, kommer att återgå till mera vanliga mått, svarande mot en utveckling sådan den torde hava tett sig om ej krigstiden kommit rubbade emellan. Före kriget förelåg från svensk sida ingen anledning till klagomål över danska statsbanornas trafikförmåga; skulle denna framdeles bli otillräcklig, torde det vara all anledning att antaga, att de danska statsbanorna själva sörja för behövlig utveckling. Den här ifrågavarande avlastningen torde i detta hänseende icke spela någon större roll, då den på sin höjd uppgår till 35,000 ton av å färjeleden Korsör—Nyborg under år 1913 befordrade 542,000 ton.

Styrelsen får således såsom sin åsikt uttala, att den av motionärerna åberopade avlastningen icke bör få tillmätas något värde såsom motiv för en ångfärjelinje Göteborg—Fredrikshamn.

Vad beträffar motionärernas andra skäl för en sådan förbindelse; är det givetvis sannolikt, att densamma skulle medföra en viss ökning av trafiken mellan Sverige och Jylland. Dock torde motionärerna ha överskattat dess betydelse i detta hänseende. Faktiskt finnas och begagnas redan nu förbindelser mellan Sverige och Jylland, möjliggörande transporter i direkta vagnar för frakter, som ingalunda kunna anses oöverkomliga. I nedanstående tabell äro sammanställda frakterna pr 100 kg. för sågade trävaror — det varuslag som i alldeles övervägande grad skulle komma till befordring över den ifrågavarande linjen — i fulla vagslaster från Nässjö och Bollnäs (lämpliga centralpunkter för de viktigaste exportområdena) till en centralt belägen jylländsk station Viborg. Frakterna ha därvid beräknats efter de före kriget gällande tarifferna; för sträckan Göteborg—Fredrikshamn ha inräknats samma — i och för sig fullt rimliga — fraktandelar, som nu tillkomma denna linje i samtrafik med Tyskland.

	över Köpen- hamn	över Göteborg— Fredrikshamn	
Bollnäs—Viborg	189 öre	179 öre	Minskning 10 öre
Nässjö— »	131 »	136 »	Ökning 5 »

Då fraktnedsättningen icke alldeles uteblir, blir den icke större än att den, om den skulle befinnas behöfelig, utan svårighet kan åstadkommas genom nedsättning för nuvarande trafikväg. Den kortare transporttiden, som i viss trafik skulle inträda genom att järnvägstransporten förkortas, är likaledes obetydlig och spelar för sådana varor som trävaror och järn i regel ingen roll. Av någon mera väsentlig nytta skulle förbindelsen således icke bli vaarken för Småland eller för norra Sverige, utan endast för mycket inskränkta områden, nämligen trakten mellan Göteborg och Väneren å svensk sida och nordligaste Jylland å den danska. Att för sådana begränsade områden vidtaga den ifrågasatta dyrbara åtgärden kan styrelsen icke finna motiverat.

Vad beträffar den av motionärerna berörda persontrafiken från Sverige till Skagen och därifrån till Göteborg, Trollhättan med flera orter, torde den utan svårighet kunna tillgodoses genom utveckling av den nu befintliga ångbåtsförbindelsen. Att för denna persontrafiks skull, som blott under sommaren kan bli va av större omfattning, inrätta en ångfärjeled med genomgående personvagnar kan svårigen vara motiverat, så mycket mindre som vagnarna ifråga icke kunna framdragas till Skagen; den befintliga järnvägen Fredrikshamn—Skagen är nämligen smalspårig.

Stockholm den 17 mars 1917.

Underdånigst  
AXEL GRANHOLM.

*John Flodin.*

*Nils Ahlberg.*