

**Nr 130.**

Ankom till riksdagens kansli den 21 maj 1929 kl. 5 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anskaffande för statens järnvägars räkning av en isbrytande godsfärja för leden Trälleborg—Sassnitz.*

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 3 maj 1929 avlåten, till statsutskottet hänvisad proposition, nr 235, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att medel ur statens järnvägars förnyelsefond må, i enlighet med vad i statsrådsprotokollet förutsättes, användas för anskaffande av en isbrytande godsfärja för leden Trälleborg—Sassnitz.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

*Järnvägsstyrelsen* har i skrivelse den 14 mars 1929 framställt förslag om anskaffande av en isbrytande godsfärja för leden Trälleborg—Sassnitz varvid anförts, bland annat, följande:

Järnvägsstyrelsen ansåge, att en kombinerad isbrytare- och godsfärja borde anskaffas. Ett sådant fartyg borde under isperioderna dels i första hand självt utföra en avsevärd del av godstrafiken (i nödfall även persontrafik medelst å färjan placerade personvagnar) och dels även vid tillfällen, då isförhållandena så medgåve, såsom eskorterande fartyg bryta farbar led för personfärjorna, bland annat vid inloppet till hamnarna.

Ett fartyg med maskinstyrka om cirka 5,000 indikerade hästkrafter, lika de nuvarande personfärjornas, torde kunna anskaffas för en kostnad av cirka 3 miljoner kronor. Anskaffningen borde, i enlighet med tidigare underhandsförhandlingar, göras av statens järnvägar, men årskostnaderna, i enlighet med de allmänna grunderna för avtalet angående färjelinjen, delas mellan Sverige och Tyskland. Förhandlingar och tilläggsavtal med tyska riksbanelaget måste föregå fartygets beställning.

Anskaffningskostnaden borde enligt järnvägsstyrelsens mening bestridas av statens järnvägars förnyelsefondsmedel, vadan särskilt anslag icke skulle erfordras. Förnyelsefonden för statens järnvägars ångfärjemateriel uppvisade för närvarande en behållning av cirka 4.4 miljoner kronor.

De årliga drifts- och underhållskostnaderna, under förutsättning att fartyget hölles i trafik fyra månader årligen, nämligen december—mars, hade

preliminärt beräknats till 255,000 kronor. Lades härtill förnyelsefundsav-sättning med 4 % och ränta med 5 %, bleve totalkostnaden 525,000 kronor.

Det vore möjligt, att en stor del av denna kostnad representerade en ren merutgift, vilken dock borde komma att delas mellan statens järnvägar och tyska riksbanorna. Vid den mera ingående utredningen skulle emellertid undersökas möjligheten att anordna trafiken, så att åtminstone en del av denna merkostnad inbesparades på de övriga färjornas driftkonto. I allt fall vore det uppenbart, *dels* att personfärjematerielen komme att mera skonas genom tillkomsten av denna nya färja, *dels ock* att den isbrytande godsfärjan även under normala perioder representerade ett kapacitetstillskott och en reserv för färjelinjen, som hade sitt stora ekonomiska värde.

De jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 22 mars 1929 tillkallade *isbrytar-sakkunniga* hava tillstyrkt järnvägsstyrelsens förslag.

*Departementschefen* har i ärendet anfört bland annat följande:

»Det hade naturligen varit önskvärt, att den ingående tekniska och ekonomiska utredning i förevarande anskaffningsfråga, som, på sätt jag inledningsvis meddelat, igångsatts av järnvägsstyrelsen, redan nu kunnat föreligga avslutad. På grund av utredningens omfattning har detta dock icke varit möjligt. Enligt vad jag inhämtat är denna utredning avsedd att med hjälp av särskilt tillkallade fackmän bedrivs sålunda, att först ett tekniskt-ekonomiskt program för förslaget vidare bearbetning skulle utformas, varvid huvudsynpunkten bliver att söka åstadkomma en godsfärja, som med största möjliga transportförmåga och billigaste möjliga drift äger största möjliga isbrytarförmåga. Därefter skulle anbud infordras från olika varv med frihet för dessa att inom ramen av programmet avgiva sina förslag till konstruktioner för färjans skrov och maskiner samt sina leveransanbud. Sedan vid prövning av dessa förslag och anbud den bästa typ av färja erhållits, skulle slutliga driftkalkyler och kostnadsberäkningar utföras. Då det synes böra uppställas som en förutsättning, att de tyska riksbanorna skola deltaga i årsomkostnaderna för den nya färjan, torde vederbörande tyska myndigheter få hållas underrättade om utredningsarbetets fortgång och överenskommelse under förbehåll om Kungl. Maj:ts godkännande med dem träffas, innan den slutliga utredningen och förslag i ämnet underställas Kungl. Maj:ts prövning och avgörande. Ärendets framläggande i slutligt skick för Kungl. Maj:t torde emellertid kunna ske å sådan tid, att beslut kan fattas och byggandet av färjan igångsättas redan under innevarande år, vilket med hänsyn till behovet av frågans snara lösning är synnerligen önskligt.

I sakens nuvarande läge hava kostnaderna för den nya färjan kunnat endast approximativt angivas; järnvägsstyrelsen har sålunda beräknat anskaffningskostnaden till omkring 3 miljoner kronor och årskostnaden — inberäknat ränta och avsättning till förnyelsefonden — vid fartygets hållande i trafik under fyra månader årligen till omkring 525,000 kronor. Beträffande sistnämnda kostnadsbelopp är emellertid att märka, att, såsom i det föregående nämnts, en väsentlig del av denna kostnad bör bestridas av de tyska riks järnvägarna samt att den nya isbrytande färjan medför en minskning i de övriga färjornas driftkostnader, enär dessa vid ishinder icke behöva i så stor utsträckning, som hittills skett, utföra den påfrestande färden genom isen. Även om den nya färjan kommer att medföra en viss årlig merkostnad för leden Trälleborg—Sassnitz, torde denna merkostnad väl uppvägas av betydelsen och fördelarna för landet av en i möjligaste mån regelbunden ångfärjeförbindelse å denna led även under svåra isförhållanden.

Därjämte bör bemärkas, att, såsom järnvägsstyrelsens utredning giver vid handen, Trälleborg—Sassnitzleden numera är en så god affär, att densamma kan och, när så erfordras, även bör bära en dylik merkostnad.

Det lämpligaste sättet att tillgodose Trälleborg—Sassnitzledens behov av isbrytarhjälp och av ytterligare tonnage för godstransport torde sålunda vara att anskaffa en isbrytande gods färja, varför jag anser mig böra förorda järnvägsstyrelsens förslag härutinnan.

För täckande av kostnaden för den nya färjan, vilken kostnad, såsom nämnts, preliminärt beräknats till omkring 3 miljoner kronor, har järnvägsstyrelsen ifrågasatt användande av medel ur statens järnvägars förnyelsefond, till vilken för ångfärjematerielen för närvarande finnas avsatta omkring 4.4 miljoner kronor. På sätt i det föregående utvecklats torde genom den nya färjan komma att vinnas ett synnerligen värdefullt tillskott i fartygsbeståndet å färjeleden i fråga och därmed en väsentlig motvikt till den kapitalvärde-minskning, som den nuvarande fartygsmaterielen naturligen undergått genom ålder och användning. Förnyelsefondsmedel synas alltså lämpligen kunna komma till användning för ändamålet, varför jag anser mig jämväl i detta avseende kunna tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag. Såsom järnvägsstyrelsen också förutsatt, läser riksdagens medgivande härtill böra utverkas.»

Som ett betydelsefullt svenskt samfärdselintresse läser obestriddligen få betraktas, att ångfärjeförbindelsen Trälleborg—Sassnitz utan avbrott kan upprätthållas. Trafikens orubbade fortgång på denna vår södra utfartsled till kontinenten är ej minst viktig under våra vintrar, då övriga förbindelser hotas av avspärrning. Den så gott som totala avsaknaden av någon isbrytarutrustning på leden måste därför anses som en betänklig brist, vilket också belyses av de inträffade trafikrubbingarna såväl sistlidne vinter som ock redan tidigare vintern 1924. Att erfarenheterna hittills ej blivit mera ogynnsamma, läser i ej ringa mån få tillskrivas det lyckliga förhållandet, att senaste årtiondena utmärktes av jämförelsevis milda vintrar.

Under nu anförda förhållanden torde det få anses välbetänkt att man ej längre dröjer med åtgärders vidtagande för ledens förseende med en förbättrad isbrytarberedskap. På sätt Kungl. Maj:t föreslagit, tillstyrker utskottet att detta sker genom anskaffning av en isbrytande gods färja.

Som önskligt har visserligen framstått, att de utredningar, varpå riksdagens beslut i ärendet skall grundas, varit såväl tekniskt som trafikekonomiskt fullständigare. Med hänsyn till vanskligheterna av ett uppskov med frågan har utskottet emellertid ej velat motsätta sig att det begärda bemyndigandet nu lämnas Kungl. Maj:t, varvid dock bör förutsättas, att de framtida drifts- och underhållskostnaderna för den nya färjan, häri inbegripna även avsättningar till förnyelsefond och beräknad ränta å anskaffningskapitalet, delas mellan statens järnvägar och vederbörande tyska järnvägsförvaltning, på sätt järnvägsstyrelsen också förutsatt.

Under återopande härav hemställer utskottet,

att riksdagen må medgiva, att medel ur statens järnvägars förnyelsefond må, i enlighet med vad i statsrådsprotokollet över

*Utskottets  
yttrande.*

kommunikationsärenden den 3 maj 1929 förutsättes, användas för anskaffande av en isbrytande gods färja för leden Trälleborg—Sassnitz.

Stockholm den 21 maj 1929.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:  
från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius, J. L. Widell, Olof Olsson, O. Bergqvist, J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *C. A. Carlsson* i Gävle, *C. G. V. Hammarskjöld, J. G. Walles, E. A. Lundell, I. Hj. E. Pauli* och *K. A. W. Björck*;  
från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *P. M. Olsson* i Blädinge, *A. Å:son Törnkvist* i Karlskrona, *B. F:son Holmgren, E. J. Wigforss, S. Persson* i Fritorp, *O. Nilsson* i Örebro, *E. G. E. Eriksson* i Stockholm, *A. Danielsson* och *F. V. Sandwall*.

---