

Nr 348

Av herr Nelander m. fl., om visst anslag till byggandet av en ny färja för leden Trelleborg—Sassnitz.

(Lika lydande med motion nr 241 i Första kammaren)

När riksdagen på regeringens förslag 1908 beslöt att satsa 11,5 milj. kronor på färjeleden Trelleborg—Sassnitz och kontinentalbanan Malmö—Trelleborg, skedde detta efter grundliga utredningar. Man hade inga överdrivna förhoppningar om lönsamheten, även om man höll det »långt ifrån otroligt», att förbindelsen framdeles skulle bli en betydligt bättre affär än man vågat kalkylera. I varje fall ansåg man vinsten av en omedelbar svensk förbindelse med Tysklands järnvägsnät — genom lättare utfartsmöjligheter för industriproduktion, genom befrielse från mellanhänder och genom direkta vagnar till och från Berlin och ännu längre för persontrafikens behov — så stor att den syntes fullkomligt motivera färjeledens inrättande.

Det senaste halvseklets utveckling har visat, att de förhoppningar som järnvägsstyrelsen och statsmakterna hyste beträffande denna kungsled, denna vår egen direktförbindelse med kontinenten, inte bara infriats utan vida överträffats. Frånsett de båda världskrigens förvecklingar och temporära avbrott har trafiken över denna led företett en jämn stegring. Gods- trafikerna har givetvis här den avgjort största betydelsen och är alltfört det bärande momentet i ekonomiseringen.

Under andra världskriget kom man upp till en överförd godsmängd av över 500 000 ton per år. Denna siffra har emellertid de senaste åren vida överträffats och var under 1960 inte mindre än ca 860 000 ton.

För att belysa utvecklingen under 1950-talet kan följande siffror anföras:

År	1938	1951	1953	1956	1959	1960
Antal överförda gods- vagnar	49 380	23 480	28 463	49 903	75 959	93 392
Antal överförda mo- torfordon	—	41	6	1 603	5 029	7 726
Antal resande	176 838	4 913	5 200	44 334	180 922	247 476

De båda 1909 och 1910 insatta tåg färjorna Drottning Victoria och Konung Gustav V är fortfarande trots sin höga ålder i användning som reservfärjor å Sassnitz- och Köpenhamns-lederna samt sommartid å Trelleborg—Travemünde-leden. Godsfärjan Starke går så gott som ständigt i godstrafik på Sassnitz.

En högst nödvändig upprustning skedde genom de båda nya storfärjorna »Trelleborg» — SJ:s i april 1958 insatta motorfärja, den största i Europa — och »Sassnitz» — den tyska motsvarigheten, vilken insattes vid ledens 50-årsjubileum den 6 juni 1959. Båda är på 7 000 ton d. v., gör 19 knop och tar upp till 1 000 passagerare, 30-talet bilar å andra däck samt 35—40 godsagnar.

Järnvägsstyrelsen berörde hösten 1959 i sina *petita* frågan om byggande av ännu en ny storfärja och angav ett anslagsbehov för förskottslikvid av 3 milj. kr., vilket emellertid ej togs upp i statsverkspropositionen 1960.

I sina äskanden för budgetåret 1961/62 har järnvägsstyrelsen ånyo tagit upp frågan och begär ett anslag på 3 milj. kr. till förskottslikvid för utläggande av en beställning under det kommande budgetåret, så snart färjetypen fixerats. Departementschefen förklarar sig emellertid i bilaga 28 till statsverkspropositionen (kapitalbudgeten för kommunikationsdepartementet sid. 71) »inte beredd att på grundval av föreliggande material ta ställning till förslaget om en ny tåg färja».

Då vi anser det högst angeläget, att ett principbeslut nu fattas om byggande av en ny tåg färja för Sassnitz-leden, förordar vi bifall till järnvägsstyrelsens äskande om ett anslag av 3 milj. kr. till förskottslikvid och ber att med det tidigare anförda statistiska materialet som bakgrund ytterligare få motivera detta yrkande.

Erfarenheten under de senaste åren — efter de båda storfärjornas tillkomst — har visat, att kapaciteten för leden är otillräcklig. Trots att ransonering ständigt sker vid utlämning av godsagnar för lastning över leden, har besvärliga stockningar gång på gång inträffat, särskilt då någon av storfärjorna tillfälligt måst tagas ur trafik. Reklamen för leden har på grund av detta — bl. a. från speditörshåll — inte kunnat drivas så hårt som annars skulle ha skett. Prognoser för framtiden utvisar att det senast 1963 måste sättas in ännu en storfärja. Det har ryktats, att en ny östtysk storfärja kommer att byggas, men huruvida och i vad mån denna kommer Sassnitz-leden till godo torde vara mycket ovisst. Frånsett detta blir ytterligare en färja behövlig ett par år senare.

Givetvis ställer det sig också mindre ekonomiskt fördelaktigt att i fortsättningen använda de minsta färjorna med deras ringa kapacitet. En fyrsparig färja med liknande utrymmen för godsagnar och bilar som »Trelleborg» och »Sassnitz» torde vara den mest rationella lösningen för denna led. Skulle man välja en mindre typ, kommer enligt vår mening ytterligare en färja att behöva anskaffas under 1960-talet. Även om en Öresundsbro kommer till stånd och även med hänsynstagande till fågelflyktslinjen över Danmark kommer den egna svenska kontinentleden säkert att inte bara försvara sin ställning utan också att — under förutsättning att fredliga förhållanden bevaras — ytterligare utvecklas.

En förutsättning för att den ökade trafiken skall flyta så friktionsfritt som möjligt är givetvis också att bangården i Trelleborg utbygges utan dröjsmål.

Ett ytterligare uppskjutande av principbeslut om byggande av en ny tåg-färja skulle enligt vår bestämda uppfattning vara hämmande för utvecklingen av Trelleborg—Sassnitz-leden och därmed även inverka menligt på vårt lands handelsförbindelser med kontinenten.

Vi får därför hemställa,

att riksdagen vid behandlingen av kapitalbudgeten, kommunikationsdepartementet, för budgetåret 1961/62 måtte besluta, att det av järnvägsstyrelsen äskade anslaget å 3 milj. kronor ställes till förfogande som förskottslikvid för byggande av en ny färja för leden Trelleborg—Sassnitz.

Stockholm den 25 januari 1961

Eric Nelander

Eric Nilsson

Nils G. Hansson

i Svalöv

i Skegrie

Hans Levin

Eric Svenning

Harry Carlsson