

N:o 27.

Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 10 mars 1908.  
— — — — Andra Kammaren den 10 — —

*Riksdagens skrifvelse till Konungen, i anledning af framställda förslag om anordnande af ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland samt om förvärfvande för svenska statens räkning af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg.*

(Statsutskottets utlåtande n:o 41.)

Till Konungen.

I en till Riksdagen den 24 sistlidne januari aflåten proposition (n:o 20) har Eders Kungl. Maj:t föreslagit Riksdagen:

*dels* att till anskaffande af två ångfärjor att insättas i trafik mellan Sverige och Tyskland bevilja ett belopp af 4,500,000 kronor äfvensom

*Bih. till Riksd. Prot. 1908. 10 Saml. 1 Afd. 1 Band. 18 Haft. (N:is 27, 28.)*

bemyndiga riksgäldskontoret att i mån af behof och, efter Eders Kungl. Maj:ts beslut i hvarje särskildt fall, jämväl under innevarande år tillhandahålla järnvägsstyrelsen nämnda belopp;

*dels* att till anläggande af ångfärjelägen i Trelleborgs hamn med tillhörande broklaffar och spårförbindelser, rangerings- och uppställningsbangård samt stationspaviljong bevilja ett belopp af 900,000 kronor äfvensom bemyndiga riksgäldskontoret att i mån af behof och, efter Eders Kungl. Maj:ts beslut i hvarje särskildt fall, jämväl under innevarande år tillhandahålla järnvägsstyrelsen nämnda belopp;

*dels ock* att bemyndiga riksgäldskontoret att, på det Eders Kungl. Maj:t må blifva i tillfälle att från rederiaktiebolaget Sverige—Tyskland öfvertaga bolagets två ångfartyg »Prins Gustaf Adolf» och »Prinsessan Margareta» jämte inventarier för ett belopp af högst 1,501,008 kronor 11 öre jämte 6 procent ränta därå från och med den 1 januari 1908, dock med afdrag för den nettovinst, som för bolaget efter den 31 december 1907 uppkommer, till Eders Kungl. Maj:t efter ingången af år 1909 på rekvisition utanordna erforderligt penningbelopp.

Vidare har Eders Kungl. Maj:t i proposition (n:o 24) af den 1 nästlidne februari föreslagit Riksdagen att, under förutsättning att vederbörliga beslut under innevarande år fattades om anordnande af en ångfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz, med godkännande till hufvudsakliga delar af det vid statsrådsprotokollet för nämnda dag fogade förslagskontraktet angående förvärfvande för svenska statens räkning af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg, ej mindre bemyndiga riksgäldskontoret att på rekvisition af järnvägsstyrelsen utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för järnvägen skall kontant till dess ägare utbetalas samt för fullgörande af räntelikvider och kapitalafbetalningar å de i järnvägen in-tecknade obligationslån, än äfven för år 1909 anvisa till kompletteringsarbeten å järnvägen 84,000 kronor att utgå af riksgäldskontoret.

Riksdagen har funnit sig öfvertygad därom, att varuutbytet mellan Sverige och Tyskland har en så betydande omfattning och en sådan möjlighet af ytterligare utveckling, att goda skäl tala för att för detta varuutbyte söka ordna de bästa möjliga tillfällen till direkt och regelbunden trafik.

Den befintliga, med statsmedel understödda postångfartygsförbindelsen mellan Trelleborg och Sassnitz är, enligt hvad som uttryckligen uttalades vid dess inrättande och enligt erfarenhetens vittnesbörd, väsentligen till nytta för befordran af post och passagerare. På teknikens

nuvarande ståndpunkt och med ett afstånd af endast omkring 100 kilometer är för godset en ångfärjeförbindelse påtagligen det enda riktiga, hufvudsakligen på den grund, att en dyrbar och ofta för godset skadlig omlastning därigenom undvikas och att endast genom ångfärjedrift möjliggöres att regelbundet sända gods i sådana lämpliga kvantiteter, att kostnaden för hållande af lager på konsumtionsorten väsentligt nedbringas. Den praktiska möjligheten att å ett farvatten af den utsträckning och beskaffenhet som hafvet mellan Sverige och Tyskland drifva ångfärjetrafik med fullgod säkerhet och punktlighet är genom erfarenheten ådagalagd.

Af den lämnade utredningen synes ock framgå, att, då man bestämt sig för att föra öfver godset med ångfärja, det är klokast att låta färjorna blifva kombinerade, så att de samtidigt med godsvagnarna kunna medtaga post- och passagerarevagnar, hvilket för både post- och passagerare skulle medför större trygghet och precision samt bekvämlighet vid öfverfarten. Visserligen ökas härigenom både anskaffnings- och driftkostnaden, men de höga subventionsbeloppen till de nuvarande postfartygen och de goda inkomster, som äro att vänta af passageraretrafiken på ångfärjorna, tala dock för att staten bör frigöra sig från det kontrakt, som i oktober 1905 för tiden 1 maj 1907 till samma dag år 1917 afslutats med rederiaktiebolaget Sverige—Tyskland om postbefordringen på linjen Trelleborg—Sassnitz. Enligt utredningen kan uppgörelse om kontraktets upphäfvande träffas på två olika sätt. Antingen öfvertager staten bolagets båda ångfartyg »Prins Gustaf Adolf» och »Prinsessan Margareta» jämte en del inventarier för 1,501,008 kronor 11 öre jämte ränta från den 31 december 1907, men med afdrag af bolagets nettovinst efter sistnämnda dag. Eller ock betalar staten, utan att öfvertaga fartygen, hälften af nyssnämnda belopp, eller alltså 750,504 kronor 5 öre med tillägg af 100,000 kronor, såsom ersättning för den risk, bolaget löper genom att behålla dessa genom sin speciella byggnadsart svårplacerade båtar. För en enskild person vore antagligen det förra alternativet att föredraga, men för staten synes detsamma vara mindre tilltalande i betraktande af den ganska stora risken, att fartygen komme att för statens räkning blifva liggande osålda och utsatta för värdeminskning i afvaktan på en tillräckligt fördelaktig försäljning. Riksdagen anser det därför vara bättre, att staten för kontraktets upphörande betalar bolaget ett fast belopp af 850,504 kronor 5 öre.

Det är visserligen att antaga, att denna utgift skulle blifva mindre, ju längre man dröjde med ångfärjelinjens inrättande, liksom det är tydligt, att utgiften skulle alldeles bortfalla, om man anordnade ångfärje-

trafik först under år 1917, då postkontraktet upphör att gälla. Men man kan icke rimligen för att undgå denna utgift dröja så länge med att inrätta den för vår handel och vår industri så betydelsefulla direkta ångfärjeleden. Man skulle då för det gods, som bör fraktas med ångfärja, få åtnöjas med den längre och följaktligen dyrare transporten öfver befintliga, hufvudsakligen främmande färjeleder, där godset mellan Sverige och Tyskland ock är utsatt för att försenas genom användandet af tre ångfärjor på hvardera vägen.

Såsom anknypningspunkt på svenska sidan har Eders Kungl. Maj:t föreslagit Trelleborgs hamn. Enligt Riksdagens mening måste det ock anses vara ådagalagdt, att af de svenska platser, som kunna ifrågakomma såsom utgångspunkt för ångfärjeförbindelsen, Trelleborg gifvet är den lämpligaste.

Beträffande anknypningspunkten på tysk sida kunde väl ur synpunkten att finna den kortaste och snabbaste väg vara att önska, att man lyckats finna någon annan punkt än Sassnitz. Men då i alla händelser vid andra eventuellt lämpligare punkter skulle fordras betydande anläggningar af hamn och förbindelsejärnväg, skulle påtagligen företagets genomförande fördröjas vida längre, än som är rätt förenligt med Sveriges intresse för ångfärjeförbindelsens tillkomst. Det har ock blifvit vitsordadt, att i Sassnitz alla behöfliga anordningar kunna vidtagas för den trafik, som skäligen är att vänta under den närmare framtiden. Man bör därför utan synnerlig olägenhet kunna börja ångfärjeförbindelsen med Sassnitz såsom ändpunkt på tysk sida.

Kostnaderna för ångfärjeledens inrättande äro så afsevärdt höga, att de nog skulle mana till försiktighet vid beslut i detta ärende. Å andra sidan kan man dock icke gärna begära, att anstalter, som vidtagas till handelns och industriens upphjälpande, skola omedelbart lämna full afkastning på nedlagdt kapital. Riksdagen har ock fått det intrycket, att beräkningarna af trafikinkomsten på linjen i fråga äro gjorda med en synnerligen stor varsamhet. Anförda exempel ådagalägga äfven, att ångfärjeleder i allmänhet visat en mycket stark trafikökning, så att de från att i början gå med förlust inom kort blifvit vinstgifvande, utan att man behöft i beräkningen taga med vinsten å den trafikökning, som kommit närliggande järnvägssträckor till del. Att genomgångstrafiken mellan Sverige och Tyskland är något att räkna med, kan man ock se på de åtgärder, som vidtagits på annan väg, då Trelleborg—Sassnitzlinjen kom till, i det att ej långt därefter ångfärjelinjen Gjedser—Warnemünde inrättades. Förslaget om en ångfärjelinje mellan Trelleborg och Sassnitz har ock i den danska pressen besvarats med yrkande

på ett skyndsamt genomförande af planen att räta ut järnvägslinjen öfver Seland och bygga bro öfver sundet mellan denna ö och ön Falster.

Förslaget om förvärfvande för svenska statens räkning af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg anser sig Riksdagen böra i allo biträda. Det är viktigt för en välordnad ångfärjetrafik i staternas hand mellan Trelleborg och Sassnitz, att det svenska statsbanenätet är utsträckt ända till Trelleborg, och det synes vara antagligt, att trafiken å järnvägen skall lämna en afkastning, som må under gifna förhållanden befinnas tillfredsställande. I likhet med föredragande departementschefen anser emellertid Riksdagen, att inlösen af järnvägen bör ske endast såvida det är klart, att ångfärjeförbindelsen mellan Sverige och Tyskland verkligen kommer till stånd och sålunda beslut härom blifvit i vederbörlig ordning fattade i båda rikena.

Slutligen vill Riksdagen framhålla önskvärdheten af att åtminstone en af de här ifrågavarande färjorna helst måtte tillverkas i Sverige.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får Riksdagen anmäla:

1:o) att Riksdagen på det sätt bifallit Eders Kungl. Maj:ts proposition n:o 20, att Riksdagen

*dels* till anskaffande af två ångfärjor, att insättas i trafik mellan Sverige och Tyskland, beviljat ett belopp af 4,500,000 kronor äfvensom bemyndigat riksgäldskontoret att, i mån af behof och efter Eders Kungl. Maj:ts beslut i hvarje särskildt fall, jämväl under innevarande år tillhandahålla järnvägsstyrelsen nämnda belopp;

*dels* till anläggande af ångfärjelägen i Trelleborgs hamn med tillhörande broklaffar och spårförbindelser, rangerings- och uppställningsbangård samt stationspaviljong beviljat ett belopp af 900,000 kronor äfvensom bemyndigat riksgäldskontoret att i mån af behof och, efter Eders Kungl. Maj:ts beslut i hvarje särskildt fall, jämväl under innevarande år tillhandahålla järnvägsstyrelsen nämnda belopp;

*dels och* bemyndigat riksgäldskontoret att efter ingången af år 1909 på rekvisition tillhandahålla Eders Kungl. Maj:t 850,504 kronor 5 öre att användas till godtgörelse åt rederiaktiebolaget Sverige—Tyskland för upphäfvande af det mellan generalpoststyrelsen och nämnda bolag i oktober 1905 afslutade kontraktet angående uppehållande af sjöpostförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz; samt

2:o) att, under förutsättning att vederbörliga beslut under innevarande år fattas om anordnande af en ångfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz, Riksdagen, med bifall till Eders Kungl. Maj:ts pro-

position n:o 24, beslutat att, med godkännande till hufvudsakliga delar af det vid statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 1 februari 1908 fogade förslagskontraktet angående förvärfvande för svenska statens räkning af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg, ej mindre bemyndiga riksgäldskontoret att på rekvisition af järnvägsstyrelsen utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för järnvägen skall kontant till dess ägare utbetalas samt för fullgörande af räntelikvider och kapitalafbetalningar å de i järnvägen in-tecknade obligationslån, än äfven för år 1909 anvisa till kompletteringsarbeten å järnvägen 84,000 kronor att utgå af riksgäldskontoret.

Stockholm den 10 mars 1908.

Med undersåtlig vördnad:

---