

Nr 127.

Av herr Lindman m. fl., *angående upprättande av reguljär ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Finland.*

Som bekant bemyndigade den 29 september 1911 Kungl. Maj:t dåvarande chefen för finansdepartementet att tillkalla 6 sakkunniga för att genom dem i nämnda departement verkställa utredning, huru sjöfartsförbindelserna mellan Sverige och Ryssland skulle ytterligare kunna utvecklas samt därvid särskilt undersöka möjligheten och lämpligheten av inrättandet av en ny reguljär linje mellan de bägge länderna.

Denna kommission avgav i början av år 1917 sitt betänkande, vilket emellertid är av hemlig natur. Så mycket är emellertid känt, att kommitterade utrett frågan om en ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Ryssland och därvid kommit till den uppfattningen, att en dylik linje innebär stora utvecklingsmöjligheter och att den även, oavsett en transitohandel och transitotrafik över vårt land, snart nog torde bliva ett lönande företag.

Genom de efter avgivandet av kommittébetänkandet i Ryssland inträffade politiska förhållandena har kommittén för närvarande tydligen icke kunnat fullfölja sina förhandlingar med ryska myndigheter, vadan frågan i detta avseende tills vidare blir vilande. Så mycken tid är emellertid redan förlorad vid denna frågas handläggning, att det vore synnerligen beklagligt, om den skulle för obestämd tid läggas åt sidan. Den torde också hava kommit i ett annat läge därigenom, att Finland blivit en självständigt förhandlande part, vilket gör att sjöfartsförbindelserna med detta land nu även måste upptagas till närmare bedömande.

Huru än förhållandena komma att utveckla sig i Ryssland, så måste detta land så småningom återvinna sin stora köpkraft och bör med tiden kunna bliva ett betydligt större avsättningsfält för svenska produkter, förut-

satt bland annat att vi väl organisera våra kommunikationer med landet ifråga.

Sverige har före kriget tyvärr allt för litet beaktat den ryska marknaden, vilket bland annat framgår därav, att Sveriges totala export till Ryssland år 1913 blott hade ett värde av 32,437,853 kronor enligt svensk statistik, under det att exempelvis exporten till Tyskland uppgick till 179,076,592 kronor, till Danmark 70,205,080 kronor, Norge 54,034,006 kronor och till Finland 14,539,932 kronor. Under kriget har visserligen exporten till ryska riket betydligt ökats, så att denna enligt svensk statistik för år 1915 hade ett värde av 75,909,240 kronor, men är naturligtvis denna ökning särskilt att söka i de uppdrivna prisen och delvis i de genom kriget framkallade onormala förhållandena, som avstängt Ryssland från dess förutvarande huvudleverantörer. När normala förhållanden åter inträda, få vi emellertid bereda oss på en betydligt ökad konkurrens och är det då för oss av största vikt, att vi hava våra kommunikationer, med Ryssland och Finland så ordnade, att de verkligen motsvara modärna krav.

Ur nationalekonomisk synpunkt skulle det för vårt land givetvis vara synnerligen viktigt, om vår handel med Ryssland och Finland kunde på ett kraftigt sätt utvidgas. Det bör i detta sammanhang särskilt påpekas, hurusom den svenska helfabrikatsindustrien snabbt växer, och att Ryssland för den erbjuder stora möjligheter. För att emellertid kunna utnyttja dessa är det nödvändigt, att sjöfartsförbindelserna mellan länderna förbättras. Vad Ryssland beträffar ha ju före kriget vissa åtgärder i detta syfte vidtagits genom upprättandet av en ångbåtslinje Stockholm—Riga. För Finlands vidkommande har däremot trafiken helt och hållet legat i finska företags händer, vilket ej alltid varit till fördel för svenska exportintressen. Behovet av verkligt tillfredsställande sjöfartsförbindelser är därför trängande och kommer att med ökad styrka göra sig gällande, när affärerna mellan Sverige och Ryssland på allvar åter komma i gång. Med tanke på de möjligheter som därvid komma att föreligga ha också många svenska industri- och handelsföretag inriktat sitt intresse på Ryssland och där börjat organisera sig för framtiden. För att dessa strävanden skola kunna göras fruktbringande för vårt land, måste statsmakterna också i tid vidtaga vederbörliga förberedelser, och gäller detta särskilt kommunikationsfrågorna, vilka ej kunna lösas på enskilt initiativ. Med hänsyn till vår industriella och kommersiella framtid böra därför de av 1911 års kommitterade utarbetade förslagen ej ligga nere i avvaktan på krigets slut, utan äro positiva åtgärder nödvändiga för

att vi ej skola helt försitta fatalierna. Detta är dessutom nödvändigare, som byggandet av vederbörligt tonnage under nuvarande förhållanden måste taga flera år i anspråk, så att det ändå kommer att dröja en avsevärd tid, innan vi äro i besittning av tillräckligt moderna, direkta kommunikationsmedel. Den tid, under vilken så småningom den internationella konkurrensen åter kommer i gång, får emellertid ej i onödan förlängas, ty därigenom riskera vi att komma sist i konkurrensen.

Man torde knappast behöva närmare ingå på betydelsen av dagliga direkta förbindelser, ty erfarenhetens vittnesbörd giva vid handen, att handelsutbytet mellan två närbelägna länder icke kan nå sin högsta möjliga utveckling så länge dagliga direkta förbindelser saknas. I den moderna handelskonkurrensen har alltid det land svårt att göra sig gällande — även om det är ett naboland — vars affärsmän på grund av dåliga kommunikationer sakna möjligheten att hastigt och punktligt fullgöra åtagna förbindelser. Snabbhet i post- och persontrafik är jämväl en förutsättning för att handelsutbytet mellan länderna skall kunna erhålla största möjliga omfattning.

Utom förbättrade möjligheter till en ökad avsättning av svenska varor i Ryssland, vilket måste vara ett gemensamt intresse för hela landet, samt äfven underlättandet av importen af de många varuslag, som vi från nämnda land behöva, måste rationellt ordnade sjöfartsförbindelser med Ryssland för vårt land medföra ökade möjligheter att utnyttja våra förutsättningar som transitoland. I syfte att bland annat söka få till stånd en inkomstbringande och ur nationalekonomisk synpunkt synnerligen viktig transitohandel, pågå för närvarande i Stockholm, Göteborg och Malmö omfattande arbeten för anläggandet av stora, moderna djuphamnar. Stödda på dessa och våra under de sista 15 åren tillkomna stora transoceanaliner böra vi också hava goda förhoppningar på att framdeles kunna driva en inkomstbringande transitohandel, men för denna är det då en nödvändig betingelse, att förbindelserna med Ryssland äro på ett tillfredsställande sätt ordnade. Även ur denna synpunkt brådskar saken, ty redan innevarande år beräknas Stockholms nya djuphamn vara så långt kommen, att den, om ock i början i begränsad skala, kan tagas i anspråk för sitt ändamål. Bliva vi i kommunikationsförhållande ej minst lika gynnsamt ställda som våra utländska konkurrenter, så torde vi få synnerligen svårt att vinna tillräcklig terräng. Det borde alltså kunna förväntas, att statsmyndigheterna även söka rusta för framtiden genom att i vad på dem ankommer, omedelbart vidtaga nödiga åtgärder för att vår handel, industri

och sjöfart efter kriget skola kunna säkerställas och vidare utvecklas. I detta sammanhang hänvisas även till de vid 1915 års riksdag väckta motionerna nr 63 i första kammaren och nr 186 i andra kammaren, däri hemställes, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning och i övrigt företaga de förberedanda åtgärder, som krävas för att sätta Sveriges handel, industri och sjöfart i stånd att på bästa möjliga sätt tillvarataga och utnyttja de möjligheter till utveckling och ökad inkomst, som efter världskrigets upphörande skola för dem erbjuda sig på olika marknader.

Utan att i alla delar biträda den av motionärerna förebragta motiveringen, må ur densamma, vad beträffar Ryssland, bland annat anföras följande:

»Den svenska handeln med Ryssland har gått framåt på senare tiden. Det är sant. Men några riktiga jättsteg har den ändock icke tagit. Den officiella svenska handelsstatistikens uppgifter avse år 1912, varunder hela Sveriges utförsel till europeiska Ryssland steg till ett värde av 27 mill. kr. Om man erinrar sig, att detta handelsområde innesluter en folk-mängd av 133 mill. människor och att Sveriges årsexport till Finland med dess 3 mill. invånare samtidigt uppgick till ett värde av 15 mill. kronor, så framstår redan därigenom och utan anlitande av några andra statistiska jämförelsetal vår andel i den ryska exportmarknaden såsom verkligen blygsam.»

Första kammarens andra tillfälliga utskott, och andra kammarens tredje tillfälliga utskott, till vilka ifrågavarande motioner hänvisades, inhämtade yttrande i ärendet av kommerskollegium, som bland annat anförde: »För vinnande av det med motionen avsedda syftet är en möjligast långt gående förbättring av kommunikationerna, särskilt sjöfartsförbindelserna med närliggande länder av avsevärd, för att icke säga avgörande betydelse. Här är nämligen efter kollegii förmenande den i motionen upptagna, mycket omfattande och betydelsefulla frågans utan jämförelse viktigaste moment att söka. Därför böra också statens ansträngningar särskilt inriktas på lösningen av kommunikationsproblem, som här i främsta rummet komma i betraktande. Otillräckligheten och bristfälligheten i våra reguljära sjöfartsförbindelser med Ryssland och England ha länge gjort sig kännbara.»

Utskotten hemställde var för sig, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, det Kungl. Maj:t ville taga i övervägande, vilka åtgärder som med hänsyn till tidsförhållandena lämpligen borde vidtagas för utvecklingen av Sveriges handel, industri och sjöfart.

Vid ärendets behandling i kamrarna biföllo dessa var för sig vad vederbörande utskott hemställt.

Under den tid som sedermera förflutit hava förhållandena i våra östra grannländer visserligen icke varit sådana, att förhandlingar om ordnande av sjöförbindelserna kunnat med fördel upptagas, men på sista tiden hava i detta avseende ändrade förutsättningar inträtt, som göra det möjligt och nödvändigt, att utan dröjsmål återupptaga frågan.

Vi riskera eljest att först många år efter det normala förhållanden inträtt, erhålla för vår handel och industri tillfredsställande sjöfartsförbindelser med Finland och Ryssland.

Även om nuvarande förhållanden i det ryska riket ej medgifva frågans definitiva lösning, bör det vara möjligt att som ett första steg omedelbart upptaga förhandlingar med finska statsmyndigheterna rörande en ångfärjeförbindelse mellan Sverige och lämplig finsk hamn, vilken förbindelse sedermera skulle utdragas jämväl till rysk hamn.

Det är känt, att man i Finland redan vidtagit särskilda åtgärder för att med kraft kunna återupptaga och utveckla förbindelserna med utlandet således.

Vad den svenska slutstationen beträffar, torde 1911 års sakkunnige hava stannat vid att i första rummet förorda Kapellskär, för vilket ändamål en järnväg dit skulle utföras. Oavsett detta, torde emellertid redan nu eventuella förhandlingar med finska myndigheter kunna upptagas under förutsättning, att en ångfärjeförbindelse som svensk utgångspunkt tillsvidare finge Stockholm. Härigenom skulle bland annat vinnas den stora fördelen, att exportgoods från Stockholm till Ryssland skulle kunna direkt inlastas i vagnar med rysk spårvidd, varigenom alla omlastningar bortfalla. För gods från andra orter inom landet skulle endast en omlastning erfordras. Visserligen medför en dylik ångfärjelinjes indragande till Stockholm rätt betydande nackdelar genom förlängning av resetiden och minskad precision i ankomsttiderna. För godstrafiken är detta dock av mindre betydelse. Huvudsaken är att frågan utan dröjsmål finner sin lösning, hvilket icke får utesluta, att frågan om anknytning till en i yttre skärgården belägen plats, sedan järnvägsförbindelse till en sådan ordnats, med all möjlig skyndsamhet upptages till slutligt afgörande.

Med hänsyn till den långa byggnadstiden, som nu fordras för fartyg av den storlek det här skulle gälla, anse vi det emellertid nödvändigt, att byggandet av en färja utan uppskov sättes i verket, därvid man lämpligen synes kunna utgå från den av 1911 års sakkunniga förordade typen om 5,700 ton. Kostnaden för en sådan färja uppskattades före kriget till c:a 3,100,000: — kr., men måste nu beräknas väsentligt högre, därvid dock

förhoppning torde finnas, att materialprisen under byggnadstiden skola sjunka.

I avvaktan på närmare utredning i ärendet på grundval av fullständiga ritningar och anbud torde det vara lämpligt att för ändamålet för år 1919 avsätta ett belopp av 2 millioner kronor.

Under återopande av vad här ovan anförts, få vi hemställa,

att riksdagen, under anhållan att Kungl. Maj:t måtte omedelbart upptaga förhandlingar med Finland om upprättande av en reguljär ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Finland, ville besluta, att en ångfärja enligt ovan angiven typ snarast möjligt skall utföras för statens räkning samt för detta ändamål för år 1919 avsätta ett belopp av 2,000,000 kronor.

Stockholm den 24 januari 1918.

Arvid Lindman.

Karl Hildebrand.

P. Nilsson.

Bonarp.

Sven Lübeck.

Erik Nylander.

Alex. Thore.

Edvard Lithander.

Hans Andersson.

Carl Hederstierna.

S. Welin.

Nils Svensson,
Långelanda.

John Erlansson.

P. Lidström.

A. P. Gustafsson.

C. J. Öberg.

David Norman.

Nils Winkler.

Axel Sundberg.

O. Alfr. Berg.