

Nr 235.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anskaffande för statens järnvägars räkning av en isbrytande godsfärja för leden Trälleborg—Sassnitz; given Stockholms slott den 3 maj 1929.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Th. Borell.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 3 maj 1929.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, WOHLIN, BESKOW, LUNDBIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON.

Efter gemensam beredning med chefen för handelsdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Borell:

De avsevärda rubbningar i sjöfarten, som vållats genom de svåra isförhållandena i Kattegatt, Öresund och södra Östersjön under februari och mars 1929, hava lett till övervägande av frågan om åtgärder till förstärkning av isbrytarberedskapen.

Sälunda har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 14 mars 1929 framställt förslag om anskaffande av en isbrytande godsfärja för leden Trälleborg—Sassnitz.

Vidare har Kungl. Maj:t den 22 mars 1929 bemyndigat chefen för handelsdepartementet att tillkalla särskilda sakkunniga för utredning av frågan om förstärkning av landets isbrytarberedskap, varefter Kungl. Maj:t den 5 april 1929 anbefallt järnvägsstyrelsen att låta skyndsamt fullfölja en av styrelsen i dess nyssnämnda skrivelse omfördad ingående teknisk och drifts-ekonomisk utredning i berörda anskaffningsfråga.

De jämlikt ovanberörda bemyndigande tillkallade sakkunniga, vilka antagit benämningen isbrytarsakkunniga och utgöras av vice häradshövdingen E. F. Wehtje, ordförande, samt t. f. kommerserådet i kommerskollegium C. E. Landberg, direktören J. W. R. Lilliestråle, ledamoten av riksdagens första kammare, sjökaptenen O. A. Nordborg, ledamoten av riksdagens andra kammare, direktören O. E. Nylander samt chefen för sjöförsvarets kommandoexpedition, kommandören N. E. F. Selander, hava sedermera den 25 april 1929 avgivit utlåtande över järnvägsstyrelsens berörda förslag, varefter kommerskollegium den 29 april 1929 yttrat sig i ärendet.

Järnvägs-
styrelsen.

I sin skrivelse den 14 mars 1929 anför *järnvägsstyrelsen* beträffande tidigare överväganden av frågan om anskaffning av ytterligare en ångfärja för leden Trälleborg—Sassnitz till en början följande:

Redan år 1913, fyra år efter öppnandet av ångfärjeleden Trälleborg—Sassnitz, förelåg förslag att utöver de befintliga två svenska och två tyska ångfärjorna, avsedda för såväl person- som godstrafik, anskaffa ytterligare en färja, utrustad enbart för godstrafik. Enighet i princip om ett sådant förslag förelåg vid förhandlingar i Malmö den 15 juli 1913 mellan representeranter för järnvägsstyrelsen och preussiska järnvägsdirektionen i Stettin. Järnvägsstyrelsen gjorde den 23 oktober 1913 framställning i ärendet till Kungl. Maj:t. Tankegången var ungefär följande. Antalet per år överförda vagnsaxlar hade redan stigit från cirka 58,000 år 1910 till cirka 78,000 år 1913. Av de befintliga fyra färjorna voro i regel två i trafik, en i reserv och en ur trafik i och för underhållsarbeten. Vid ytterligare trafikökning skulle den tredje färjan behöva sättas i trafik, men därvid skulle reserv saknas för denna betydelsefulla person-, post- och godstrafiklinje, vilket icke ansågs tillfredsställande. En femte färja ansågs därför behöfelig, och denna borde av driftsekonomiska skäl byggas såsom godsfärja med 50 % större spårlängd än passagerarefärjorna. Visserligen beräknades nettoinkomsten av ångfärjeförbindelsen härigenom till en början komma att minskas, men om trafiken ökades, såsom man hoppades, komme denna minskning snart nog att utjämnas. Färjan ansågs böra byggas av Sverige, men från tysk sida skulle erläggas ett årligt ersättningsbelopp. Även ett nytt färjeläge i vardera hamnen var ifrågasatt.

Ett förslag till godsfärja blev år 1913 utarbetat av den framstående fartygskonstruktören, direktören W. Hök, vilken även konstruerat Trälleborgsledens personfärjor.

Någon åtgärd kom emellertid ej till stånd före krigsutbrottet, och redan under krigets första skede kom man till insikt om att befintlig färjemateriel kunde utnyttjas starkare än man tidigare tänkt. När järnvägsdirektionen i Stettin år 1915 ånyo föreslog anskaffande av en godsfärja, undersökte järnvägsstyrelsen därför närmare, vilka prestationer som under normala förhållanden borde kunna uttagas ur befintliga fyra färjor. Med ständigt tre färjor i trafik kunde utan svårighet utföras 12 enkla turer per dag, och, även om inga godsvagnar bleve överförda på de fyra dagliga personturerna

utan dessa helt avsåges för person-, post- och resgodsvagnar, skulle dock å återstående åtta turer, anlagda såsom godsturer, uppnås en kapacitet av $8 \times 38 = 304$ överförda godsvagnsaxlar per dag (vilket, om trafiken vore jämn, skulle motsvara 111,000 godsvagnsaxlar per år). En ännu något större prestation kunde vara möjlig att uppnå genom att en fjärde färja under kortare tider vore i trafik och genom att den dagliga prestationen av tre färjor i trafik tidvis möjligen kunde höjas till $13\frac{1}{3}$ enkeltur per dag (40 turer på tre dagar). Man skulle härigenom kunna avveckla en trafik, som vore minst 50 % högre än den högsta, som dittills förekommit under någon månad, fränsett krigsåren. De befintliga fyra färjorna borde således vara tillräckliga ännu under några år, i varje fall om man, när trafiken bleve avsevärt större än dittills, för en del av året avstode från kravet på reserv. Med hänsyn till dessa omständigheter och särskilt med hänsyn till rådande kapitalknapphet och den i övrigt mindre lämpliga tidpunkten för ett fartysbygge hemställde järnvägsstyrelsen därför i sitt svar till Stettindirektionen den 24 februari 1916, att frågan om anskaffning av en gods färja tills vidare skulle uppskjutas. En helt oformell och icke bindande överläggning rörande anskaffande av en femte färja hade senare ägt rum vid en på tyskt initiativ anordnad sammankomst i Sassnitz den 20 maj 1927.

I fråga om utvecklingen av trafiken å leden Trälleborg—Sassnitz anför järnvägsstyrelsen:

Rörande Trälleborg—Sassnitzledens trafikkapacitet med nuvarande fyra färjor hade endast goda erfarenheter förelegat. Trafiken hade de senaste åren ökats i synnerligen hög grad, men färjornas kapacitet hade dock hittills visat sig tillräcklig. Över trafikutvecklingen kunde lämnas följande översikt, avseende såväl de svenska som de tyska färjornas trafik kalenderårsvis enligt ångfärjerapporterna:

År	Antal enkla turer	Antal överförda vagnsaxlar			Antal resor	Därav		Antal ton gods ¹⁾	Därav	
		person-, post- och resgods-	gods-	Summa		från Sverige	till Sverige		från Sverige	till Sverige
1910...	1,739	27,378	30,360	57,738	71,094	—	—	72,927	37,770	35,157
1913...	2,232	31,862	45,934	77,796	97,002	50,192	46,810	126,023	46,632	79,391
1920...	2,376	3,363	81,479	84,842	96,565	45,828	50,737	208,386	58,631	149,755
1921...	1,888	5,673	61,002	66,675	142,172	74,900	67,272	147,369	38,446	108,923
1922...	1,684	11,579	45,961	57,540	148,473	75,817	72,656	129,613	48,048	81,565
1923...	2,294	18,506	54,162	72,668	109,206	53,150	56,056	151,819	72,849	78,970
1924...	1,726	17,488	41,484	58,972	82,548	42,308	40,240	124,216	46,829	77,387
1925...	1,765	21,373	37,867	59,240	93,267	47,862	45,405	131,399	52,654	78,745
1926...	2,663	30,186	64,445	94,631	105,442	53,674	51,768	246,327	73,617	172,710
1927...	2,554	32,608	56,610	89,218	120,953	61,816	59,137	209,765	91,280	118,485
1928...	2,795	33,922	63,619	97,541	140,282	71,106	69,176	234,472	105,815	128,657

Mera avsevärd trafikstorlek (mer än 8,000 överförda vagnsaxlar per månad) hade under 1920-talet förekommit under följande månader:

¹⁾ Exkl. levande djur.

	Trafik under månaden				Trafik i medeltal per dag			
	Enkel- turer	därav gods- turer	vagns- axlar	därav gods- vagns- axlar	Enkel- turer	därav gods- turer	vagns- axlar	därav gods- vagns- axlar
1920 juni.....	223	—	8,185	—	7.4	—	273	—
1923 mars	332	—	9,322	—	10.7	—	301	—
1926 september	234	114	8,476	5,916	7.8	3.8	283	197
oktober	286	163	10,315	7,745	9.2	5.3	333	250
november	377	257	13,922	11,424	12.6	8.6	464	381
december	334	210	11,754	9,182	10.8	6.8	379	296
1927 januari	240	116	8,129	5,581	7.7	3.7	262	180
september.....	244	124	8,697	5,967	8.1	4.1	290	199
1928 juni	240	120	8,486	5,568	8.0	4.0	283	186
juli	233	109	8,171	5,105	7.5	3.5	264	165
augusti	277	153	9,705	6,617	8.9	4.9	313	213
september.....	289	169	10,320	7,354	9.6	5.6	344	245
oktober	266	142	9,386	6,568	8.6	4.6	303	212

Efter överenskommelse mellan svenska och tyska järnvägsförvaltningarna vore trafiken ordnad så, att i regel endast två färjor vore samtidigt i trafik. Dessa utförde då i första hand de 4 dagliga personturerna och därutöver i mån av behov 4 extra godsturer per dag. (Den ena färjan skulle omedelbart och den andra efter 24 timmars frist kunna upptaga sådana extraturer.) Av de två färjorna ur trafik skulle, alternerande i 3-veckorsperioder, den ena ligga i sådan beredskap (reserv), att den efter 48 timmars frist kunde gå i trafik. Beredskapstiden användes till underhållsarbeten, och 48-timmarsfristen vore därför behövlig till vattenfyllning och uppeldning av pannorna m. m.; kortare frist kunde vara möjlig mot partiellt avstående från att anordna underhållsarbetena på lika ekonomiskt sätt.

I stort sett hade trafiken kunnat avvecklas medelst två färjor. Under de senaste årens trafikansvällning hade dock tidvis en tredje och för helt korta perioder till och med en fjärde färja måst sättas i trafik. Under åren 1926—1928 hade tre färjor varit i trafik följande perioder:

1926: $\frac{13}{10} - \frac{22}{12}$, $\frac{27}{12} - \frac{30}{12}$ ¹⁾,

1927: $\frac{17}{1} - \frac{18}{1}$, $\frac{9}{9} - \frac{11}{9}$, $\frac{11}{10} - \frac{12}{10}$,

1928: $\frac{14}{8} - \frac{21}{8}$, $\frac{28}{8} - \frac{1}{9}$, $\frac{8}{9} - \frac{10}{9}$, $\frac{10}{18} - \frac{23}{9}$, $\frac{1}{10} - \frac{2}{10}$, $\frac{17}{10} - \frac{20}{10}$.

Förutom oktober—december 1926 och augusti—september 1928 hade det således blott varit spridda dagar. Fyra färjor i trafik hade under samma tre år blott förekommit sporadiskt, ordnat så, att en färja, som skulle gått ur trafik, kvarhållits några dagar i trafik. Detta hade inträffat år 1926 $\frac{2}{11} - \frac{3}{11}$, $\frac{6}{11} - \frac{7}{11}$, $\frac{21}{11} - \frac{24}{11}$ samt $\frac{13}{12} - \frac{15}{12}$.

Av det anförda framginge, att gränsen för de fyra färjornas kapacitet visserligen ännu icke vore till fullo uppnådd, men på grund av den fortgående trafikstegringen och de avsevärda trafikspetsar av lättfördärligt eller eljest ömtåligt gods (såsom färsk fisk, smör, fläsk, levande djur), som förekomme under vissa tider av året, torde man med stor sannolikhet kunna beräkna, att transportförmågan inom ett fåtal år skulle vara så ansträngd, att trafiken icke utan en kostnadsökning, som borde uppställas emot kostnaderna för drift och underhåll av en ny gods färja, kunde avvecklas på ett sätt, som uteslöte berättigade klagomål från trafikanternas sida.

Anskaffandet av en gods färja med stor spårlängd redan nu skulle även i övrigt kunna medföra vissa avsevärda fördelar, såsom snabbare och mera

¹⁾ Under dessa perioder pågingo stora såväl råsocker- som koltransporter.

regelbundna godstransporter, vilket vore av betydelse för trafikens uppbyggande, minskat växlingsarbete i hamnarna samt avlastning från personfärjorna av de obehagliga transporterna av fisk och levande djur. Drifkostnaderna för godsferjan skulle vidare åtminstone delvis kompenseras av utgiftsminskning för personfärjorna, vilkas nuvarande extraturer kostade ej obetydligt för kol, extra personal, förslitning o. s. v.

Styrelsen framhåller, att styrelsen likväl icke skulle hava ansett sig böra redan nu upptaga frågan om nyanskaffning av en färja, därest den icke ägde samband med frågan om ishinder och deras övervinnande. Här om anför styrelsen:

Jämförelsevis lindriga ishinder, åstadkommande en del förseningar m. m., hade icke sällan förekommit. I februari 1922 förekom trafikavbrott 2 dagar. Verkligt svåra ishinder på Trälleborg—Sassnitzrouten uppträdde dock första gången år 1924.

Den ordinarie tidtabellen var denna vinter, liksom under vissa tidigare perioder, anordnad för blott 2 personturer per dag, nämligen en dagtur i vardera riktningen men ingen nattur. Svåra förseningar och avbrott i trafiken ägde rum under tiden den 25 februari—7 mars 1924. Oregelmheter i de ordinarie turerna framginge av följande:

Tidtabellsenligt	Från Sverige från Trälleborg till Sassnitz	Till Sverige från Sassnitz till Trälleborg
	8.50—12.50	16.26—20 26
25 februari	8.50—18.30 ¹⁾	—
26 "	—	—
27 "	—	6.40—12.37
28 "	9.50—17.20 ¹⁾	18.35—24.00 ¹⁾
29 "	8.50—cirka 14.00	16.26—cirka 22.00
1 mars	— ²⁾	—
2 "	—	—
3 "	—	—
4 "	—	—
5 "	—	—
6 "	—	—
7 "	14.10—20.57	23.00—8.00 d. ³⁾

Assistans erhöles av danska statens och Stockholms stads isbrytare, be-
träffande den senare med mycket stora kostnader för statens järnvägar.
Båda de svenska ångfärjorna fingo sina propellrar skadade under iskam-
panjen.

I anledning av dessa issvårigheter upptogs tanken på godsferja men denna
gång i kombination med isbrytare. Järnvägsstyrelsen uppdrog den 4 mars
1924 åt ingenjören Gustaf Bremberg att utarbete preliminärt förslag till
kombinerad gods- och isbrytarferja för Trälleborg—Sassnitzleden. Brem-
bergs i maj och juni 1924 avgivna förslag avsåg ett fartyg om 93.0 m. längd
överallt, 16.3 m. största bredd å avvisaren, 7.6 m. mallat djup till tågdäck, 5.2 m.
djupgående med 600 ton ombord, 13.0 knops fart vid normal gång samt 220 m.
nyttig spårlängd (motsvarande cirka 48 godsvagnsaxlar). Fartyget var konstru-
erat särskilt starkt för isbrytning. Maskineriet utgjordes av en förlig och en
akterlig tripplexpansions ångmaskin om normalt 600 respektive 1,800 in-
dikerade hästkrafter och vid forcering 750 respektive 2,250 indikerade häst-

¹⁾ Ytterligare en tur utförd.

²⁾ Färja avgick men måste vända.

krafter, 4 ångpannor för ett ångtryck av 14 kilogram per kvadratcentimeter, vevaxlar och propelleraxlar 25 å 35 % överdimensionerade i förhållande till cylinderdimensioner och ångtryck, propellrarna, en förlig och en akterlig, fyrbladiga, starka, med fasta blad och av nickelstål. Anskaffningskostnaden beräknades till cirka 2.1 miljoner kronor.

På grund av verkställda överslagskalkyler ansåg emellertid järnvägsstyrelsen icke järnvägsekonomiskt försvarbart att för en jämförelsevis ringa risk av trafikavbrott genom ishinder, som man då ägde erfarenhet om, genomföra planen på en isbrytande godsfärja, utan planen fick då förfalla.

Vintern 1929 hade emellertid visat, att vida svårare och långvarigare ishinder än år 1924 kunde uppträda. Tidtabellen vore för närvarande inrättad efter 4 ordinarie personturer per dygn, och dessutom hade tämligen regelbundet minst 4 extra godsturer varit behövliga. Svårigheterna för driften började redan den 10 februari 1929 och syntes ännu icke vara slut.

Oregelmässigheten i ångfärjetrafiken under nästlidna vinter framgår av följande i järnvägsstyrelsens skrivelse den 14 mars 1929 lämnade sammanställning, vilken anger samtliga utförda turer under tiden den 10 februari—13 mars 1929 och vilken sedermera fullständigats med motsvarande uppgifter för tiden den 14—31 mars 1929:

Tidtabells- enligt...	Från Sverige				Till Sverige			
	från Trälle- borg	till Sassnitz	från Trälle- borg	till Sassnitz	från Sassnitz	till Trälle- borg	från Sassnitz	till Trälle- borg
	8.55—13.05		22.58—3.08		2.10—6.20		16.16—20.26	
10 febr....	—		¹⁾ 23.24—10.23		14.27—20.25		17.16—20.27 (¹¹ / ₂)	
11 » ...	10.20—16.31		—		6.32—15.25		—	
12 » ...	13.45—19.42		4.06—12.56		6.00—16.35		—	
13 » ...	9.25—16.11		—		8.30—19.00		²⁾ —	
14 » ...	—		—		7.10—14.30		—	
15 » ...	9.53—17.18		—		—		—	
16 » ...	—		—		7.15—15.51		—	
17 » ...	10.14—3.15 (¹⁸ / ₂)		—		7.00—15.14		—	
18 » ...	8.30—15.30		10.37—15.46		8.20—14.10		—	
19 » ...	9.32—19.00		—		7.00—13.30		7.20—14.30	
20 » ...	4.00—15.30		9.40—16.00		7.15—17.39		—	
21 » ...	—		—		7.00—15.52		7.30—16.30	
22 » ...	9.32—7.40 (²³ / ₂)		—		—		—	
23 » ...	³⁾ —		—		—		—	
24 » ...	9.45—11.30 (²⁵ / ₂)		—		7.00—1.40 (²⁶ / ₂)		—	
25 » ...	—		—		—		—	
26 » ...	18.05—8.40 (²⁷ / ₂)		18.20—9.15 (²⁷ / ₂)		7.50—19.20		—	
27 » ...	—		—		9.30—19.00		—	
28 » ...	—		—		—		—	
1 mars..	—		—		—		—	
2 » ...	—		—		—		—	
3 » ...	—		—		—		—	
4 » ...	—		—		—		—	
5 » ...	—		—		—		—	
6 » ...	8.00—20.35		10.05—20.35		—		—	

¹⁾ Turen påbörjades den 9 februari på kvällen.

²⁾ Ångfärjan »Preussen» avgick kl. 7.10 från Sassnitz men måste återvända dit efter cirka 16 timmars resa.

³⁾ Ångfärjan »Konung Gustaf V» avgick kl. 9.00 från Trälleborg men måste återvända dit kl. 3.27 påföljande natt.

Tidtabell- enligt...	Från Sverige				Till Sverige			
	från Trälle- borg	till Sassnitz	från Trälle- borg	till Sassnitz	från Sassnitz	till Trälle- borg	från Sassnitz	till Trälle- borg
	8.55	13.05	22.58	3.08	2.10	6.20	16.16	20.26
7 mars...	—	—	—	—	6.00—13.00	—	6.07—12.45	6.07—13.60
8 » ...	8.58—10.10 ^(9/3)	—	6.00—10.10 ^(9/3)	—	—	—	—	—
9 » ...	8.55—15.55 ^(10/3)	—	—	—	—	—	—	—
10 » ...	—	—	—	—	6.08—13.40	—	6.08—14.50	—
11 » ...	9.35—13.15 ^(12/3)	—	9.35—13.15 ^(12/3)	—	6.00—20.39	—	—	—
12 » ...	—	—	—	—	—	—	—	—
13 » ...	9.02—16.04	—	—	—	10.05—19.10	—	10.05—19.10	—
14 » ...	9.25—15.00	—	6.00—15.00	—	6.00—11.41	—	—	—
15 » ...	9.25—14.25	—	—	—	6.00—12.35	—	6.00—17.00	—
16 » ...	8.55—13.45 ⁴⁾	—	5.30—11.09 ⁵⁾	—	5.00—9.58	—	11.55—16.48 ⁵⁾	—
17 » ...	9.19—14.20 ⁶⁾	—	5.08—9.51	—	5.00—9.57	—	16.20—20.50	—
18 » ...	8.55—13.50 ⁶⁾	—	23.18—5.00	—	2.23—7.12	—	16.23—21.11	—
19 » ...	13.04—18.00 ⁶⁾	—	—	—	2.32—11.10	—	16.26—22.17	—
20 » ...	9.52—14.30	—	1.45—7.04	—	2.36—8.53	—	16.20—0.14	—
21 » ...	9.18—14.42	—	23.29—4.38	—	2.10—7.55	—	16.44—21.56	—
22 » ...	9.47—14.32	—	23.22—4.32	—	2.12—7.24	—	16.29—22.15	—
23 » ...	10.18—15.42	—	—	—	2.10—8.15	—	17.55—6.55 ^(24 s)	—
24 » ...	10.16—14.30 omkr.	—	23.19—4.07	—	2.16—9.20	—	16.29—21.26	—
25 » ...	9.57—14.20	—	^(26/3) 23.32—13.26 ^(26/3)	—	2.15—8.50	—	16.20—20.58	—
26 » ...	10.00—14.50	—	23.11—3.32	—	2.33—9.02	—	16.40—21.24	—
27 » ...	9.02—13.26	—	23.13—4.00	—	2.19—6.50	—	16.16—20.40	—
28 » ...	9.00—13.14	—	23.06—3.19	—	2.35—7.29	—	16.20—20.40	—
29 » ...	9.15—13.28	—	23.37—3.50	—	2.41—7.10	—	16.40—21.57	—
30 » ...	9.06—13.45	—	22.58—3.11	—	2.10—7.02	—	16.16—20.43	—
31 » ...	9.21—13.46	—	22.58—3.10	—	2.40—7.08	—	16.24—20.44	—

Järnvägsstyrelsen anför i anledning av berörda sammanställning vidare:

Såsom av sagda sammanställning framginge, hade trafiken redan under mer än en månads tid varit högst otillfredsställande. Ej ens persontrafiken hade kunnat drägligt ombesörjas. De resande hade stått inför fullkomlig ovisshet om framkomstmöjligheterna, hade, om de lyckats, fått finna sig i obekväma överfarter och eller flera dagars tidsförlust. Det längsta sammanhängande avbrottet hade varit en vecka. Posten hade för sitt viktigaste gods måst med avsevärda extra omkostnader söka sig till luftfarten, vilken även kunnat åstadkomma en viss, i förhållande till färjeledens ordinarie mått dock helt ringa persontrafik. Godstrafiken, som vid samma tid skulle behövt även extraturer utöver de ordinarie, hade redan den 15 februari blivit avlyst, men ändock hade mängder av godsvagnar hopats å ömse sidor om överfarten. Även kontinentalförbindelsen över Danmark hade varit starkt derangerad, vissa tider till och med stängd, och i varje fall hade den endast helt oväsentligt varit tillgänglig för godstrafik till och från Sverige.

Landet hade sålunda under en lång period varit i det närmaste isolerat från kontinenten. Stora och svåra olägenheter av skilda slag hade som bekant uppstått därigenom.

Under perioden 10—27 februari överfördes:

från Sverige på 16 turer 556 vagnsaxlar, varav 454 godsvagnsaxlar,
till » » 17 » 626 » » » 428 » »

⁴⁾ Beräknad tid; tiden icke känd.

⁵⁾ Därför ytterligare en godstur.

⁶⁾ Beräknad tid.

⁷⁾ Försenad tur D.

Efter det fullständiga trafikavbrottet 28 februari—5 mars blevo under perioden 6—13 mars överförda:

från Sverige på 8 turer 276 vagnaxlar, varav 260 godsvagnsaxlar,
till » » 8 » 290 » .

Utöver godsvagnsaxlarna överfördes huvudsakligen postvagnar.

Därest en isbrytande godsfärja med cirka 250 meters spårlängd funnits att tillgå, torde denna jämte de tre i trafik varande personfärjorna under de 18 kritiska dagarna den 10—27 februari hava kunnat prestera i genomsnitt minst var sin enkeltur per dag. Motsvarande prestation borde även ha kunnat uppnås under tiden den 6—13 mars. Under den totala avbrottsperioden den 28 februari—5 mars borde väl åtminstone den isbrytande godsfärjan ensam hava kunnat utföra minst 3 turer fram och tillbaka, överförande cirka 160 vagnsaxlar i vardera riktningen, och därmed nödortfligen hava ombesörjt post- och viktigare styckegodstrafik samt transporter av lättfördärligt och värdefullt gods samt slutligen även en del persontrafik. Dessutom kunde kanske någon tur av personfärja hava blivit möjliggjord.

Därest den isbrytande godsfärjan funnits att tillgå, ville järnvägsstyrelsen alltså antaga, att i vardera riktningen bort uppnås *minst* följande prestationer:

10—27 februari	36 turer med cirka 1,470 vagnsaxlar
28 februari—5 mars	3 » » » 160 »
6—13 mars	16 » » » 650 »

Normal trafik med 4 enkla person- och 4 enkla godsturer per dag skulle för samma tider hava inneburit följande antal turer och överförda axlar i vardera riktningen:

10—27 februari	72 turer med cirka 2,600 vagnsaxlar
28 februari—5 mars	24 » » » 860 »
6—13 mars	32 » » » 1,150 »

Även om det salunda icke kunde beräknas hava varit möjligt att med tillgång till en isbrytande godsfärja upprätthålla fullständig trafik och undgå varje trafikstörning, så skulle dock, enligt vad som anförts, betydligt bättre prestationer uppnåtts än som nu varit fallet. Man borde hava undgått ett fullständigt avbrott i person-, post- och godstrafiken och borde hava kunnat ombesörja åtminstone den viktigaste trafiken. Enbart de för staten insparade kostnaderna för anordnande av tillfällig flygtrafik torde hava blivit betydande. De antaganden om möjliga trafikprestationer, som här gjorts, vore möjligen allt för försiktiga; i allt fall borde under en vinter utan så exceptionellt svåra isförhållanden som den innevarande kunna uppnås väsentligt större prestationer och resultatet således komma vida närmare till normal trafikomfattning.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att, med hänsyn till trafikavbrottet vintern 1929 och då ingen säkerhet förefunnes, att icke liknande situationer kunde inträda även under följande år, styrelsen icke kunde taga på sitt ansvar underlåtet att vidtaga några åtgärder för att så vitt möjligt förhindra ett återuppreppande av vad som nu inträffat. Efter att hava erinrat om den oavbrutna, starka stegringen av såväl person- som godstrafiken å Trällebörg—Sassnitz leden anför styrelsen, att under ett målmedvetet upparbetande av trafiken denna trafikled alltmera blivit ett dominerande led i Sveriges utlandsförbindelser, en viktig livsnerv för stora och viktiga delar av landet. Även

frånsett de stora samhällsintressen, kommersiella och andra, som vore förbundna med trafikledens regelbundna fungerande, vore det ur statens järnvägars egna, rent affärsmässiga synpunkter nödvändigt att oklanderligt sköta leden och väl tillgodose de stora intressen inom affärsvärlden, vilka ställt sig i beroende av ledens regelbundna funktion.

För att få en överblick över affärsvärldens ställning till frågan har järnvägsstyrelsen inhämtat yttranden från de av frågan närmast berörda handelskamrarna, nämligen Skånes handelskammare, handelskammaren i Göteborg, Västergötland och Norra Hallands handelskammare samt Smålands och Blekinge handelskammare. Av dessa yttranden framgår, att samtliga handelskamrar anse upprätthållandet av järnvägsförbindelsen med kontinenten över leden Trälleborg—Sassnitz vara av mycket stor betydelse för landets näringsliv samt att de finna det av vikt, att åtgärder vidtagas för att säkerställa denna förbindelse mot avbrott.

På förut angivna grunder och med hänsyn även till vad handelskamrarna anfört anser järnvägsstyrelsen det oundgängligt att — även med viss ekonomisk uppoffring — omedelbart vidtaga åtgärder för en såvitt möjligt regelbunden och kapacitetsfull trafikfunktion å leden Trälleborg—Sassnitz för framtiden.

Beträffande de åtgärder, som sålunda böra vidtagas, anför styrelsen:

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 tillfällena, då isförhållandena så medgäve, såsom eskorterande fartyg bryta farbar led för personfärjorna, bland annat vid inloppet till hamnarna.

En framkommen tanke att utrusta färjeleden med en vanlig isbrytare ansåge styrelsen icke bärkraftig. En sådan isbrytare utan egen transportkapacitet skulle betyda en stor ökning av ångfärjeledens driftkostnader, utan att det fullständigast möjliga tillgodogörande av ett nytt fartyg å leden ägde rum. Erfarenheten hade visat, att isförhållandena ibland kunde vara sådana, att personfärjorna ej kunde framgå ens med eskort av isbrytare. Den rädda, isbrytaren upptog, kunde vid stark isdrift genast gå igen, varvid de eskorterade fartygen ej kunde följa isbrytaren. Vid sådana tillfällen kunde det vara gott äga ett godsförande fartyg att lita till, vilket hade isbrytarekonstruktion och -kapacitet och alltså kunde åtminstone självt framgå. Till kostnaden för alternativet med enbart en isbrytare finge också, som av det föregående framginge, snarligen läggas kostnaden för en godsfärja, vilken i varje fall måste på grund av trafiktillväxten om något år anskaffas och som då givetvis komme att byggas med egenskaper även som isbrytare. Så torde hädanefter komma att ske med all ny fartygsmateriel, som kunde komma att anskaffas för ångfärjelederna. Det måste för övrigt te sig som en tämligen självklar sak, att statens järnvägar kunde göra sig nytta av fartyget även under andra tider än isperioderna, för att ett kapitalutlägg av statens järnvägar skulle kunna motiveras. Alternativ med enbart en isbrytare ansåge styrelsen alltså böra utdömas, i vilket sammanhang styrelsen ville tillåta sig framhålla, att frågan om anskaffande av en ny statens isbrytare, avsedd för den allmänna sjöfartens behov, måste bedömas helt fristående från den här förevarande frågan om anskaffning av det isbrytande färjefartyg, som järn-

vägsstyrelsen föresloge. Det vore ju uppenbart också och torde väl knappast här behöva framhållas, att för anskaffandet av en ny statsisbrytare icke torde kunna komma i fråga att på något sätt lita till statens järnvägars penningmedel eller att för ändamålet på något sätt belasta statens järnvägars driftkonto.

Järnvägsstyrelsens ståndpunkt vore i korthet den, att det förslag till isbrytande gods färja, som nu framlades, endast innebure ett med hänsyn till issvårigheterna något tidigare framkommet förslag om höjande av färjeledens godstransportförmåga, vilket i allt fall icke kunnat för mera avsevärd tid undanskjutas.

Det år 1924 utarbetade förslaget till isbrytande gods färja kunde emellertid icke utan vidare användas, bland annat emedan det då avsedda fartyget icke torde vara maskinstarkt nog för att äga tillräcklig isbrytarekapacitet för de förhållanden, varom man nu fått erfarenhet; ej heller syntes dess godstransportkapacitet vara tillräcklig för en god driftsekonomi. Järnvägsstyrelsen hade dock icke hunnit att ännu anskaffa ett nytt förslag, men avsåg att med hjälp av särskilt tillkallade fackmän verkställa en grundlig teknisk och driftsekonomisk utredning. Därvid skulle särskilt eftersträvas bästa möjliga kombination av de två funktioner, som var för sig vore önskvärda, nämligen dels stark isbrytningsförmåga, dels stor godstransportkapacitet, varjämte den ekonomiska betydelsen av olika kombinationsalternativ skulle undersökas.

I sakens nuvarande läge kunde styrelsen endast anföra följande.

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 årsomkostnaderna, i enlighet med de allmänna grunderna för avtalet angående färjelinjen, delas mellan Sverige och Tyskland. Förhandlingar och tilläggsavtal med tyska riksbanelbolaget måste föregå fartygets beställning.

Anskaffningskostnaden borde enligt järnvägsstyrelsens mening bestridas av statens järnvägars förnyelsefondsmedel, vadan särskilt anslag icke skulle erfordras. Förnyelsefonden för statens järnvägars angfäremateriel 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 förnyelsefondsavsättning 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 gods färjan även under normala perioder representerade ett kapacitetstillskott och en reserv för färjelinjen, som hade sitt stora ekonomiska värde.

Järnvägsstyrelsen hölle således för troligt, att den rent siffermässiga kalkylen icke komme att uppvisa så stor belastning på statens järnvägars drifts- och räntekonton som hälften av 525,000 kronor. Även om så skulle vara fallet, ansåge järnvägsstyrelsen emellertid, att den ekonomiska uppoffringen vore fullt motiverad genom vad ovan anförts om den så långt som möjligt regelbundna trafikfunktionens betydelse för landet och ej minst för statens järnvägars affärsrörelse; för denna senare vore nämligen ett oklander-

ligt betjänande av kunderna-trafikanterna av väsentlig betydelse för trafikens över leden utveckling.

Erinras borde ock, att Trälleborg—Sassnitzleden numera vore en god affär, vilken med skäl kunde och vid behov borde bära en dylik merutgift, som erfordrades för att även under svåra förhållanden säkerställa trafikskötseln på ett mera tillfredsställande sätt än vad som nu visat sig kunna ske. *Sedd isolerad för sig, frånsatt de stora affärsvärden, som genom leden tillföras statsbanelinjerna*, hade statens järnvägars halvpårt av Trälleborg—Sassnitzlinjen uppvisat följande ekonomiska resultat (miljoner kronor):

	Inkomster	Drift- och underhållskostnader	Driftöverskott	Förnyelsefondsavsättning	Beräknade andelskostnader ¹	Nettoinkomst
1923	2.127	1.481	0.643	0.371	0.226	0.046
1924	1.342	1.334	0.008	0.255	0.219	-0.166
1925	1.696	1.162	0.534	0.255	0.201	0.078
1926	1.800	1.183	0.617	0.255	0.203	0.159
1927	2.241	1.212	1.032	0.255	0.208	0.569
1928 (approx.)	2.392	1.169	1.223	0.255	0.208	0.760

Då färjeledens kapital (svensk del) utgjorde 5.8 miljoner kronor (ångfärjor 4.5, färjelägen m. m. 1.3 miljoner kronor), hade således under de två senaste åren, frånsatt all den inkomst, som tillförts statsbanorna i övrigt och som givetvis vore väsentligt större, färjeleden avkastat 9.8 respektive (approx.) 13.1 %.

Slutligen anför styrelsen:

Enligt vad ovan anförts hade fullständig utredning i saken ännu icke kunnat förebringas. Av alla anförda omständigheter syntes det styrelsen dock framgå, att åtgärder måste vidtagas och att detta borde ske snarast möjligt. Ett uppskov, försorsakat av att fullständig utredning skulle föreläggas först 1930 års riksdag, syntes böra såvitt möjligt undvikas.

Ehuru styrelsen avsåge, att fartygsanskaffningen skulle finansieras med förnyelsefondsmedel, torde dock, med hänsyn till sakens betydelse och extraordinära beskaffenhet, i anslutning till de för användning av förnyelsefondsmedel angivna grunder riksdagens medgivande böra inhämtas.

På grund av det anförda hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte utverka riksdagens medgivande att efter prövning av den utredning, som järnvägsstyrelsen komme att framlägga, besluta om användande av statens järnvägars förnyelsefondsmedel till anskaffande av en kombinerad isbrytar- och godsfärja för leden Trälleborg—Sassnitz.

Isbrytarsakkunniga hava i sitt utlåtande anført följande:

Uttranden.

De sakkunniga hade i enlighet med givna direktiv vid planläggningen av sitt arbete i första hand upptagit till prövning frågan, huruvida järnvägsstyrelsens föreliggande framställning skulle lämpligen kunna prövas och avgöras för sig eller huruvida det i densamma berörda spörsmålet måste anses på sådant sätt äga samband med frågan om landets isbrytarberedskap i övrigt, att detsamma icke kunde och följaktligen icke heller borde därifrån

¹ Beräknade andelar i styrelse- och distriktsförvaltningskostnader samt i pensionskostnader.

lösbrutas. Då de sakkunniga vid dryftandet av nämnda framställning på här nedan angivna skäl kommit till det resultat, att ett ställningstagande till framställningen borde kunna ske redan nu och att densamma enligt de sakkunnigas mening borde föranleda åtgärd i det av järnvägsstyrelsen avsedda syftet, torde det ankomma på de sakkunniga att omedelbart avgiva sitt utlåtande i detta ämne.

De sakkunniga hade till en början uppmärksammat, hurusom det här icke enbart rörde sig om att bereda Trällebörg—Sassnitzleden en för dess kontinuerliga uppehållande erforderlig isbrytarutrustning utan att det därjämte vore fråga om en av ledens naturliga utveckling föranledd, i sig självt inom kort erforderlig förstärkning av ledens allmänna transportkapacitet.

Vid sitt bedömande av det föreliggande spörsmålet hade de sakkunniga även i främsta rummet beaktat den i järnvägsstyrelsens utredning starkt framhållna och såsom ett av de bärande motiven för dess förslag åberopade omständigheten, att det i själva verket under alla förhållanden vore att räkna med nödvändigheten av att i en nära framtid anskaffa en gods färja för Trällebörg—Sassnitzleden, varom ock förhandlingar redan vid tre tillfällen ägt rum med representanter för tyska myndigheter, därav vid två tillfällen på tyskt initiativ. Den av järnvägsstyrelsen förebragta utredningen rörande trafikutvecklingen på leden hade syntts de sakkunniga övertygande härutinnan. Även tillgänglig statistik rörande handelsomsättningen i allmänhet med Tyska riket syntes berättiga till förväntningar om en alltjämt fortsatt stegring av trafikfrekvensen på leden i fråga. Tyska riket vore det land, varmed Sverige hade den största totala handelsomsättningen, och denna visade under de senaste fem åren en stadigt stigande tendens såväl absolut som relativt taget. Under åren 1923—1927 hade omsättningens värde i miljoner kronor utgjort respektive 431.67, 486.02, 583.98, 648.79 och 755.89, under det att dess andel i hela Sveriges varuutbyte med främmande länder under motsvarande år utgjorde i procent av detta utbyte respektive 17.72, 18.10, 20.81, 22.30 och 23.62.

Ett förhållande av vikt att uppmärksamma vid bedömande av järnvägsstyrelsens förslag vore vidare, att den förevarande trafikledens utveckling särskilt under senare år medfört en avsevärd förstärkning av dess självständiga ekonomiska bärighet och att leden numera nått en bärighetsgrad, vilken väl tålde vid den ökade belastning, som anskaffandet och driften av en gods färja, jämväl utrustad med isbrytande egenskaper, betingade med deltagande från tysk sida i driftkostnaderna samt amortering och förräntning.

Efter att hava åberopat vad järnvägsstyrelsen yttrat beträffande ledens ekonomiska bärighet anföra isbrytarsakkunniga vidare:

Från nu angivna utgångspunkter och med hänsyn till statsjärnvägarnas karaktär av affärsföretag funne de sakkunniga järnvägsstyrelsens förslag, nämligen att självständigt och oberoende av företaget såsom sådant ovidkommande intressen i möjligaste mån säkra förevarande leds uppehållande även under tider med svåra isförhållanden, vara mycket naturligt. Arets nedslående erfarenheter beträffande möjligheterna att med förefintlig materiel oavbrutet uppehålla driften å leden manade otvivelaktigt också att utan onödigt uppskov vidtaga erforderliga åtgärder till materielens utveckling i det hänseende, varom nu vore fråga.

I yttranden, som på ett förberedande stadium av järnvägsstyrelsens behandling av den föreliggande frågan avgivits av vissa handelskammare i riket, hade meningarna varit eniga därom, att uppehållandet av järnvägsförbindelsen med kontinenten över Trällebörg—Sassnitz vore av mycket stor betydelse för landets näringsliv. Den uppfattning härutinnan, som sålunda

och i järnvägsstyrelsens egen framställning kommit till uttryck, delades av de sakkunniga. Det framginge ock med stor tydlighet av den vid järnvägsstyrelsens framställning fogade utredningen, att de trafikavbrott eller oregelbundenheter i trafiken, som i synnerhet under 1929 års issvårigheter ägt rum, såvitt de hänförde sig till Trälleborg—Sassnitzleden, åstadkommit allvarliga störningar inom näringslivet med därmed förbundna direkta och indirekta ekonomiska förluster.

Den i första hand bärande grunden för den genom isbrytarsakkunnigas tillkallande igångsatta utredningen vore uppenbarligen syftet att med det snaraste få till stånd åtgärder, som för framtiden på effektivt sätt skapade trygghet mot ett återupprepande av sådana trafikrubbingar, vilka förorsakats av de denna vinter förekommande svåra isförhållandena utanför landets sydligaste kuster och i angränsande farvatten. Det vore också i själva verket, syntes det de sakkunniga, jämväl med beaktande härav, som det nu föreliggande speciella spörsmålet, såvitt anginge de sakkunnigas uppdrag, borde skärskådas.

Den sålunda inträffade isblockaden hade, förutom svårigheterna för Trälleborg—Sassnitzleden med därav föranledda, nyss berörda förlustbringande störningar inom näringslivet, i övrigt för näringslivet i stora delar av landet, för hamnar och eljest för den stora allmänheten vållat olägenheter, vilka i svårighetsgrad och utbredning vida överträffat motsvarande störningar i anledning av oregelbundenheten i uppehållandet av nyssnämnda speciella trafikled. Detta förhållande torde de sakkunniga vid fullföljande av sitt uppdrag i övrigt komma att söka närmare belysa. Årets erfarenheter syntes alltså giva vid handen, att isförhållandena i landets södra farvatten lätt kunde gestalta sig så, att då issvårigheter förefunnas på Trälleborg—Sassnitzleden, *samtidigt* större eller mindre svårigheter och risker föreläge i den allmänna sjöfartens huvudleder i angränsande eller jämförelsevis längre bort därifrån belägna farvatten. Att de påfallande erfarenheterna i detta avseende från innevarande år emellertid icke utgjorde en isolerad företeelse belystes av en inom kommittén utarbetad kortfattad redogörelse för statens isbrytarverksamhet under de senaste årens svåraste vintrar, nämligen åren 1922, 1924 och 1929, samt framginge ytterligare av en på begäran erhållen utredning från statens meteorologisk-hydrografiska anstalt av den 17 april 1929. Efter en undersökning, omfattande de senaste 40 årens svåraste isvintrar, hade anstalten ansett sig kunna fastslå, »att de dagar, som issvårigheter inträffat på Trälleborg—Sassnitzleden, har man i regel haft svårigheter och isbrytarhjälp varit behövlig även i angränsande farvatten, såsom Öresund och Kattegatt». Detta uttalande tillika med den slutsats, vartill anstaltens chef — vid konferens den 19 mars 1929 inför statsministern samt statsråden och cheferna för kommunikations- och handelsdepartementen rörande behövligheten av förstärkt isbrytarberedskap — efter en ingående utredning ansett sig berättigad, nämligen att skäl föreläge för att räkna med att nu gå till mötes en tid av mycket kallare vintrar än under de senare åren, funne de sakkunniga böra tillerkännas viss betydelse vid bedömandet just av det nu föreliggande spörsmålet.

De sakkunniga funne sig böra utgå ifrån att det under alla förhållanden måste anses såsom en tvångsamt nödvändighet att tillse, att för isvintrar, liknande den nu tilländalupna, isbrytarmateriel stode till disposition i sådan omfattning, att med densamma kunde på ett så långt görligt tillfredsställande sätt bemästras liknande isförhållanden som de nu senast rådande. Det syntes de sakkunniga i anslutning härtill framstå såsom ganska tydligt, att den erfarenhetsmässigt konstaterade, åtminstone stora sannolikheten för *samtidighet* på visst ovan angivet sätt hos issvårigheterna i farvattnen, där

Trällebörg—Sassnitzleden ginge fram, och dylika svårigheter i andra för den allmänna sjöfarten viktiga farvatten medförde, att ett tillgodoseende av Trällebörg—Sassnitzledens speciella behov på annat än det här föreslagna sättet icke kunde antagas föranleda någon minskning av den isbrytningsmateriel, vars disponerande för framtiden i den ena eller den andra formen måste med hänsyn till vad nyss nämnts säkerställas. Ginge man nämligen i stället in för att för denna leds uppehållande avse ett enbart isbrytande fartyg, vore därmed vid situationer sådana som de nyss erfarna i realiteten föga vunnet, då detta fartyg bleve i stor utsträckning bundet vid leden i fråga och dess anskaffande sålunda icke kunde innebära någon reell ökning av hjälpmöjligheterna för den allmänna sjöfarten på annat håll, som därför i allt fall måste tillgodoses genom tillgång på särskild isbrytarmateriel av större omfattning än som för närvarande stode till buds.

Beträffande behovet av förstärkning av den för den allmänna sjöfarten tillgängliga isbrytarmaterielen borde beaktas, att enligt av Kungl. Maj:t fastställd allmän plan för statsisbrytarens verksamhet såsom allmängiltig grundsats för statens hittillsvarande isbrytarverksamhet fastslagits, att vid samtidigt inträffande behov av isbrytarens ingripande å skilda delar av rikets kuster — fall av nödläge för fartyg och besättningar undantagna — sjöfarten å rikets västra kust såsom den för riket viktigaste i främsta rummet skulle erhålla hjälp och först därefter sjöfartsförbindelserna med kontinenten. I första hand tillgodosåges sålunda fartyg i nöd, därefter sjöfarten å rikets västra kust och först därefter nyssnämnda speciella trafikled. I synnerhet det senaste årets erfarenheter hade givit vid handen, att man måste för framtiden taga direkt sikte på ytterligare ett intresse, nämligen intresset av uppehållet överhuvud taget av den allmänna sjöfartens huvudleder särskilt å Kattegatt, i Öresund och i södra Östersjön. Dessa erfarenheter visade därvid på ej blott att förefintlig isbrytarmateriel i praktiken lätt komme att under avsevärd tid så gott som uteslutande bindas vid hjälp åt nödställda fartyg utan även — och detta utgjorde enligt de sakkunnigas mening en för det förevarande spörsmålet bedömande mycket viktig omständighet — att risken för materielens minskning genom haverier vore synnerligen framträdande, varigenom behovet av reserv gjorde sig starkt gällande. Nu antydda omständigheter i förening utvisade, syntes det de sakkunniga, på ett övertygande sätt, att våra nuvarande isbrytarresurser måste avsevärt förstärkas, om erforderlig effektivitet skulle bliva på ett något så när tillfredsställande sätt säkerställd. Vid kommande överväganden härutinnan borde av naturliga skäl hänsyn tagas även till Norrlandssjöfartens viktiga intressen.

Väl skulle givetvis under sådana tydligen i viss utsträckning förekommande tidsperioder, då issvårigheter förekomme för den allmänna sjöfarten, utan att Trällebörg—Sassnitzleden samtidigt därav besvärades, en eljest för nämnda led avsedd självständig isbrytare kunna utgöra ett värdefullt tillskott till den isbrytningsmateriel, som måste avses för den allmänna sjöfartens säkerställande under *alla* förhållanden. Orubbat kvarstode emellertid alljämt, med hänsyn till vad de sakkunniga ovan anført, att det vid beräklandet av den i det senare hänseendet såsom minimum erforderliga materielen icke vore möjligt, än mindre tillräddigt att taga annan hänsyn till beskaffenheten av den isbrytarutrustning, som måste i första hand avses för nyssnämnda speciella trafikled, än att denna borde vara så effektiv, att trafiken å leden, då ishinder av ej alltför allvarlig natur föreläge, kunde uppehållas, utan att ett isbrytarfartyg dessutom skulle behöva bindas vid leden.

Uppmärksammas borde slutligen i detta sammanhang tillika, att en eventuell interbaltisk överenskommelse rörande bekämpande av issvårigheterna

i Östersjön och infartslederna därtill m. m. icke torde kunna komma att omfatta uppehållandet av Trälleborg - Sassnitzleden utan att intresset härav utgjorde en angelägenhet allenast mellan Sverige och Tyska riket.

De sakkunniga framhålla, att vad sålunda anförts syntes de sakkunniga starkt motivera ett tillmötesgående av järnvägsstyrelsens förevarande framställning utan avvaktan av vad de sakkunnigas fortsatta utredning kunde giva vid handen rörande lämpligaste sättet för tillgodoseende av behovet av förstärkt isbrytarberedskap för hjälp åt den allmänna sjöfarten. Innevarande års erfarenheter motiverade därvid bestämt, att sådana åtgärder vidtoges, vilka beredde tillfälle för Kungl. Maj:t att efter den ytterligare utredning, som kunde befinnas erforderlig, skrida till definitiv lösning av den av järnvägsstyrelsen nu väckta frågan utan uppskov.

I fråga om den tekniska och ekonomiska innebörden av järnvägsstyrelsens förslag anföra de sakkunniga slutligen:

Beträffande den rent tekniska sidan av föreliggande spörsmål hade det varit önskvärdt, att någon utredning härutinnan förelegat, och givetvis hade det varken varit för de sakkunniga möjligt eller kunnat ifrågakomma att i frågans nuvarande läge genom de sakkunnigas försorg åvägbringa material för belysning av denna sida av frågan. Järnvägsstyrelsens framställning förutsatte emellertid uttryckligen, att den isbrytande godsfärjans anskaffande skulle föregås, bland annat, av en med hjälp av särskilt tillkallade fackmän verkställd grundlig teknisk och driftsekonomisk utredning, allt under kontakt med vederbörande tyska myndigheter. De sakkunniga ansåge sig också äga anledning utgå ifrån att förslaget i fråga kunde tekniskt lösas på ett tillfredsställande sätt. Detta borde enligt de sakkunnigas åsikt innebära, att med den isbrytande godsfärjan kunde inom ramen för av järnvägsstyrelsen beräknad kostnad garanteras i avsedd grad nöjaktigt uppehållande av trafikleden utan ytterligare isbrytarhjälp. De sakkunniga ansåge det dock böra få tillkomma den isbrytande godsfärjan att så långt det kunde ske utan eftersättande av dess huvuduppgift lämna erforderlig hjälp åt den allmänna sjöfarten i omedelbar närhet av färjans förläggningssort och egentliga trafikled.

Någon jämförelse mellan driftkostnaderna för å ena sidan en vanlig isförstärkt godsfärja och å andra sidan en godsfärja med isbrytande egenskaper hade icke stått att erhålla, men hade för de sakkunniga vid förfrågan uppgivits, att merkostnaden i förevarande hänseende för en isbrytande godsfärja under de tider, då dess isbrytande förmåga ej behöfve tagas i anspråk, med hänsyn jämväl till maskineriets konstruktion praktiskt taget icke behöfve komma att hänföra sig till andra omständigheter än dels den i viss omfattning minskade lastkapacitet och ökade underhållskostnad, som betingades av fartygets konstruktion såsom isbrytande, dels ock de med den ökade anskaffningskostnaden förbundna ökade amorterings- och förräntningskostnaderna.

Dessa otvivelaktigt förefintliga ekonomiska olägenheter vore emellertid enligt gjorda uttalanden ej av den art, att enbart dessa kunde hava något skönjbart inflytande på statsbanornas allmänna taxenivå, och syntes därför enligt de sakkunnigas mening mer än uppvägas av andra omständigheter, vilka talade för tillgodoseendet av det föreliggande behovet på av järnvägsstyrelsen föreslaget sätt.

Till en början förutsattes nämligen, såsom förut antytts, att de med den föreslagna kombinationen ökade driftkostnaderna skulle till en del bäras på tysk sida.

Vidare skulle merkostnaden vid anskaffande av en isbrytande godsfärja i stället för den under alla förhållanden ändock inom kort erforderliga vanliga godsfärjan helt säkert väsentligt understiga kostnaden för anskaffande av en för trafikleden särskilt avsedd isbrytare, som emellertid vid för den allmänna sjöfarten synnerligen kritiska tillfällen med sannolikhet icke skulle kunna beräknas bli disponibel på annat håll än på just denna led. Å andra sidan skulle den merkostnad, som anskaffandet av både ett särskilt isbrytarfartyg och, inom kort, en godsfärja skulle betinga vid jämförelse med realiserandet av järnvägsstyrelsens förslag, enligt de sakkunnigas mening på ett säkerligen mera ändamålsenligt sätt kunna utnyttjas vid genomförandet av de anordningar för förstärkande i övrigt av vår isbrytarberedskap, som enligt de sakkunnigas bestämda uppfattning under alla förhållanden ändock bleve erforderliga.

Slutligen skulle en isbrytande godsfärja, enligt vad erfarenheten givit vid handen, i vissa fall mera effektivt än en särskild isbrytare kunna möjliggöra eller underlätta trafiken på leden. Det borde nämligen beaktas, att isdriften ofta nog kunde vara sådan, att rännan efter en isbrytare genast ginge ihop och efterföljande fartyg bleve fastsittande. Ett godsförande fartyg, som självt vore isbrytande, kunde vid sådana tillfällen taga sig fram ensamt och därigenom besörja den viktigaste trafiken.

Med stöd av vad sålunda anförts och under hänvisning till den i övrigt föreliggande utredningen hava isbrytarsakkunniga funnit det vara mest rationellt, att frågan om lämpligaste sättet för vinnande av garantier för Trällebörg—Sassnitzledens uppehållande under issvårigheter löstes för sig i huvudsaklig överensstämmelse med järnvägsstyrelsens föreliggande förslag, och hemställa de sakkunniga alltså om åtgärder med det snaraste i det i styrelsens framställning avsedda syftet.

Kommerskollegium har i sitt utlåtande anført följande:

Av den föreliggande utredningen framginge med all tydlighet den stora betydelsen för landet av att ångfärjeleden Trällebörg—Sassnitz regelbundet uppehölles året om. Meningarna torde heller ej vara delade därom, att erforderliga åtgärder med det snaraste måste vidtagas för att i möjligaste mån förhindra ett återupprepande av en situation av det slag beträffande förbindelsen i fråga, som på grund av bristande tillgång till isbrytarmateriel senast under sistförflutna vinter varit aktuell. Beträffande sättet för tillgodoseendet av det särskilt genom rubbningar i nu ifrågavarande trafikled konstaterade behovet av förbättrad isbrytarberedskap syntes kollegium de sakkunnigas utredning på ett fullt övertygande sätt hava ådagalagt svårigheten att ernå en fullt tillfredsställande lösning av den förevarande frågan, därest densamma icke hölles skild från det — i och för sig väl så betydelsefulla — spörsmålet beträffande vilka åtgärder som lämpligen borde vidtagas för ett effektivare tillgodoseende av den allmänna sjöfartens behov av isbrytarmateriel.

Även om för den ifrågavarande linjens behov alltid kunde påräknas tillgång till ett härför avsett isbrytarfartyg med isbrytning såsom huvudsaklig uppgift, skulle nämligen, som av utredningen i ärendet närmare framginge, förbindelsen i fråga ändock icke kunna under alla sådana förhållanden, varom man hittills erhållit erfarenhet, uppehållas i erforderlig utsträckning. Erfarenheten uppgåves nämligen hava givit vid handen, att vid vissa tillfällen förbindelsen med förefintlig färjemateriel icke kunnat upprätthållas ens med hjälp av särskild isbrytare. Därest man ägt tillgång till en färja med is-

brytande egenskaper i sig själv, så torde däremot medelst densamma kunnat åtminstone någorlunda nöjaktigt upprätthållas trafik å linjen jämväl under kritiska förhållanden.

Sedd i belysning av nu nämnda förhållanden och då under alla omständigheter anskaffandet inom en nära framtid av en godsfärja för den ifrågasvarande förbindelsens mera normala behov torde få anses vara ofrånkomligt, syntes den förevarande frågan kunna erhålla en fullt naturlig och ändamålsenlig lösning endast genom åtgärd i av järnvägsstyrelsen föreslagen riktning eller sålunda genom anskaffande av en godsfärja med isbrytande egenskaper av erforderlig effektivitet.

I likhet med de sakkunniga ansåge kollegium det givetvis varit önskvärt, att beträffande den rent tekniska sidan av saken någon utredning härutinnan förelegat. Då emellertid, såsom de sakkunniga ock framhölle, järnvägsstyrelsens framställning uttryckligen förutsatte, att den isbrytande godsfärjans anskaffande skulle föregås, bland annat, av en med hjälp av särskilt tillkallade fackmän verkställd grundlig teknisk och driftsekonomisk utredning, allt under vederbörlig kontakt med tyska myndigheter, och vidare enligt framställningen den slutliga prövningen av anskaffningsfrågan vore avsedd att ankomma på Kungl. Maj:t, så torde enligt kollegii mening härigenom hava erbjudits fullt betryggande garantier för frågans alltigenom sakkunniga behandling och bedömande ur olika synpunkter. Vid sådant förhållande och då jämväl kollegium ansåge synnerligen angeläget, att den förevarande frågan bragtes till sin lösning snarast möjligt, torde frånvaron för närvarande av närmare utredning i angivna hänseende icke utgöra anledning i och för sig till ett uppskov med den förevarande frågans lösning i angiven riktning.

Kollegium ansåge sig vidare böra framhålla, hurusom enligt kollegii åsikt de högre kostnaderna för anskaffning, drift och underhåll av en sålunda utrustad färja i förhållande till en färja utan dylik utrustning icke borde tillmätas allt för stor betydelse i detta sammanhang. Det måste nämligen bland annat ihåggkommas, att ett uppehållande på möjligast tillfredsställande sätt av denna för landet så viktiga förbindelse i själva verket vore att anse som ett mycket viktigt led i statens näringsbefrämjande verksamhet och att nu åsyftade kostnadsökning otvivelaktigt måste anses till fullo ersättas genom de fördelar, som bland annat vårt ekonomiska liv hade att hämta av förbättrade förhållanden beträffande ifrågasvarande färjeförbindelsens uppehållande under svåra isförhållanden. Härtill komme, att, såsom av handlingarna framginge, även med betraktande av statens järnvägar som affär den föreslagna åtgärden otvivelaktigt hade fullt fog för sig.

Under åberopande av vad sålunda anförts och med stöd av den i övrigt föreliggande utredningen har kommerskollegium för sin del tillstyrkt bifall till järnvägsstyrelsens framställning.

De svåra isförhållandena i farvattnen utmed landets södra och västra kuster under sistförflutna vinter åstadkommo synnerligen kännbara rubbningar icke blott i den allmänna sjöfarten utan jämväl, såsom av den av järnvägsstyrelsen lämnade redogörelsen närmare framgår, i statens järnvägars ångfärjetrafik å leden Trälleborg—Sassnitz. Sålunda voro under en längre tid ångfärjeturerna mer eller mindre oregelbundna, och bland annat under en sammanhängande period av sex dagar måste trafiken helt inställas. Dessa trafikrubbningar hava medfört avsevärda olägenheter såväl för person- och posttrafiken, vilken dock i viss mån kunnat uppehållas genom anlitande av flygmaskiner,

Departements-
chefen.

som särskilt för godstrafiken, varigenom orsakats allvarliga störningar inom näringslivet med därav härrörande ekonomiska förluster. Förseningarna och avbrotten i godstrafiken hava föranlett förseningar av leveranser, vilka i sin tur medfört driftsavbrott, omläggning och partiell nedläggning av tillverkning, bristande förmåga att fullgöra åtagna leveranser, förlust av affärsförbindelser m. m. Stort avbräck har vållats i exporten av industriprodukter samt av levande djur och i synnerhet av lantbruksprodukter, beträffande vilka sistnämnda såväl deras ömtaliga beskaffenhet som nödvändigheten av en jämn avsättning ställa stora krav på regelbundenhet i transportväsendet. De ekonomiska verkningarna därav hava tagit sig uttryck i förluster på skadade eller förstörda varor, prisfall på exportvaror samt ökade omkostnader för frakter, lagring och räntor ävensom i förluster på grund av hävda leveransavtal och genom inskränkningar eller inställelser av driften i brist på råvaror. I sistnämnda hänseende hava förlusterna drabbat icke blott företagen utan även i andra hand deras personal.

Trafiksvårigheter av nu angivet slag hava, om ock i mindre omfattning, jämväl tidigare förekommit å leden Trälleborg—Sassnitz. Inom statens meteorologisk-hydrografiska anstalt verkställda utredningar synas giva anledning till det antagandet, att man under kommande år torde få räkna med en period av talrikare relativt stränga vintrar med därav följande issvårigheter för sjöfarten än under de senaste 35 åren.

Det är självfallet av mycket stor betydelse för vårt land, att trafiken å förbindelselederna till utlandet upprätthålles med största möjliga regelbundenhet, och icke minst torde detta gälla beträffande leden Trälleborg—Sassnitz, genom vilken Sverige står i direkt spårförbindelse med kontinenten. Vikten för landets näringsliv av ett tidtabellsenligt fullgörande av den växande trafiken å denna förbindelseled har också starkt framhållits av representanter för handel och industri. Jämväl för samfärdseln i övrigt är det av betydelse, att ifrågavarande ångfärjeförbindelse fungerar så regelbundet som möjligt. Slutligen är det med hänsyn till statens järnvägars karaktär av affärsdrivande verk angeläget, att trafiken å denna led kan uppehållas på ett tillfredsställande sätt, så att den lovande utveckling, som densamma företer, icke bliver hämmad med åtföljande försämrat driftresultat.

Det synes sålunda påkallat samt ur såväl nationalekonomisk som järnvägsekonomisk synpunkt berättigat, att åtgärder omedelbart vidtagas för att, så långt ske kan, säkerställa en regelbunden trafik å leden Trälleborg—Sassnitz även under mera svårartade isförhållanden.

Vad beträffar sättet för åstadkommande av isbrytarberedskap för denna led, kan dylik ernås genom anskaffande av antingen en särskild isbrytare eller ock, såsom järnvägsstyrelsen ifrågasatt, en isbrytande gods färja. Även om ett enbart för isbrytning avsett fartyg anskaffas, blir emellertid det nya fartyget ej i tillfälle att bringa hjälp jämväl åt den allmänna sjöfarten under de tider, då issvårigheter samtidigt råda i färjeleden och i mer eller mindre angränsande farvatten, vilket enligt vad erfarenheten visat ofta förekommer. Därtill kommer, att isförhållandena ofta kunna vara sådana, att den av en isbrytare uppbrutna rännan omedelbart går igen och sålunda svårigheter uppstå för det fartyg, som konvojerar, att färdas fram efter densamma.

Med en isbrytande färja åter erfordras för resans fullgörande endast ett fartyg, som självt bryter isen. I fråga om förslaget att anskaffa en isbrytande gods färja är vidare att märka, att trafiken — och särskilt gods trafiken — såsom järnvägsstyrelsens utredning giver vid handen, på senare tid undergått en mycket stark utveckling. Då det föreligger grundad anledning att antaga, att denna utveckling skall fortgå, lär det under alla förhållanden bliva erforderligt att inom en nära framtid anskaffa en ny gods färja. Såsom ett ytterligare skäl för anskaffande av en isbrytande gods färja må framhållas, att enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat bidrag från tysk sida till bestridande av årsomkostnaderna för en sådan färja torde vara att påräkna. Enär föreliggande fråga sålunda synes böra lösas oberoende av frågan om isbrytarberedskapen i övrigt och då genom en isbrytande gods färja tillgodoses behovet såväl av isbrytarhjälp för nämnda led som ock — om än något tidigare än eljest varit erforderligt — av ökade transportmöjligheter för den växande godstrafiken mellan Sverige och kontinenten, synas goda skäl tala för att, såsom järnvägsstyrelsen föreslagit och såväl de sakkunniga som kommerskollegium tillstyrkt, anskaffa en dylik isbrytande gods färja för trafikledens behov.

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 förslagets vidare bearbetning skulle utformas, varvid huvudsynpunkten bliver att söka åstadkomma en gods färja, 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 riksjärnvägarna 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 godsfärja, 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, lärer riksdagens medgivande härtill böra utverkas.

På grund av vad sålunda anförts och under framhållande, att ärendet synes jämlikt § 54 riksdagsordningen kunna, utan hinder av att den för propositioners avlämnande till riksdagen i allmänhet stadgade tiden gått till ända, föreläggas riksdagen, får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 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.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Hellenius.