

Nr 219.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående medverkan från svensk sida till en brobyggnad mellan Rügen och tyska fastlandet; given Stockholms slott den 8 maj 1931.

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

GUSTAF.

Felix Hamrin.

Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 maj 1931.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Efter gemensam beredning med chefen för kommunikationsdepartementet anmäler chefen för finansdepartementet, statsrådet Hamrin, fråga om medverkan från Sveriges sida för finansiering av en av tyska riksbaneförvaltningen planerad, bland annat för den svensk-tyska järnvägstrafiken avsedd brobyggnad mellan ön Rügen och tyska fastlandet, därvid föredragande departementschefen anför följande:

I en den 6 maj 1931 dagtecknad skrivelse har *järnvägsstyrelsen* erinrat därom, att frågan om förbindandet av ön Rügen med fastlandet genom bank och bro över Strelasundet vid Stralsund var aktuell redan före världskrigets utbrott. Därefter hade emellertid projektet blivit undan-

skjutet, huvudsakligen på grund av svårigheten att uppbringa det behövliga anläggningskapitalet på sådana lånevillkor, att den tyska riksbanan med ekonomisk fördel kunde sätta planen i verket. Tekniska undersökningar hade emellertid utförts och, enligt vad järnvägsstyrelsen hade sig bekant, lett till ett utarbetat förslag till byggande av en kombinerad järnvägs- och landsvägsbro över Strelasundet med tillfarter, innebärande en kapitalkostnad, i vad anginge järnvägsförbindelsen, av omkring 20 miljoner riksmark. Landsvägsförbindelsen höjde den totala byggnadskostnaden för den planerade nya förbindelsen mellan Rügen och fastlandet till frammot 30 miljoner riksmark, men från den kostnad, som belöpte sig på landsvägsförbindelsen, vilken på tyskt håll förutsatts vara en intern tysk penningfråga, kunde i detta sammanhang bortses.

Härefter har järnvägsstyrelsen anfört följande:

»Det är uppenbart, att utförandet av detta kommunikationsprojekt skulle medföra väsentliga fördelar för Sveriges trafik med Tyskland och länder bortom Tyskland. Om den nya fasta järnvägsförbindelsen kunde komma till stånd, beräknas, att gångtiden för de viktigare persontågen kommer att förkortas med cirka 45 minuter, vilket betyder mycket i den internationella samfärdseln. Man skulle härigenom för Sveriges del kunna ernå nya viktiga anslutningar särskilt i Berlin. I andra fall skulle övergångstiderna förbättras och anslutningarna med olika tåg därigenom vara säkerställda. Storm och isgång i Strelasundet inverka i betydlig grad på möjligheten att kunna punktligt halla de i tågtidtabellerna angivna tiderna, varvid är att bemärka, att ishinder givetvis pläga förekomma oftare i det instängda Strelasundet än å den fria havssträckan mellan Trälleborg F och Sassnitz. Dessa tidtabellsstörningar genom den skäligen primitiva ångfärjedriften vid Altefähr och Stralsund kunna sedan återverka på de stora tågen och deras anslutningar långt upp i landet, vållande till och med ibland behov av långväga extratåg för de kungjorda post- och reseförbindelsernas upprätthållande.

De för närvarande i trafik varande Strelasundsfärjorna kunna endast taga 4 boggiévagnar av äldre konstruktion. Då för trafiken till Sverige och Norge efter hand komma att insättas nya, större vagnar, måste för ett snälltåg utföras 5 i stället för 4 färjeturer, vilket kommer att än mer öka den nuvarande resetidens längd.

Vad godstrafiken beträffar, skulle den nya fasta järnvägsförbindelsen medföra betydande tidsvinst. Under vissa trafiksäsonger kunna Strelasundsfärjorna vara flera timmar i taget så starkt tagna i anspråk, att godstrafiken blir nästan fullständigt hämmad. Man kan endast överföra enstaka godsvagnar och timmar kunna förgå, innan de till ett tåg hörande vagnarna kunna bringas tillhopa och sammankopplas. Den genom en fast förbindelse gjorda tidsvinsten här kan åstadkomma en minskning i hela befordringstiden, uppgående ända till 24 timmar eller till och med mera, därigenom att gynnsammare anslutningar för den numera kommersiellt så viktiga fjärrgodstrafiken kunna ernås. Den väsentligen kortare gångtiden jämte säkerställandet av en mera regelbunden transport göra alltså Trälleborg F—Sassnitz-leden i högre grad betydelsefull för handel och industri.

Särskilt den högvärdiga godstrafiken, som mycket litat till ångfärjeleden, t. ex. för transporter av kött och fläsk, djur, lingon, smör samt fisk och i motsatt riktning frukt och grönsaker, skulle bättre betjänas, och de nu ofta förekommande klagomålen över oregelbundna transporttider skulle upphöra. Därmed skulle givetvis även uppstå större möjligheter för näringsidkarna att knyta nya affärsförbindelser.

Efter det Rügenbrofrågan, vars utveckling styrelsen alltid följt med det största intresse, länge varit undanskjuten, har den nu ånyo upptagits från tysk sida, och enligt vad järnvägsstyrelsen erfarit är tyska riksbaneledningen benägen att igångsätta byggnadsföretaget, så snart spørsmålet om dess finansiering för järnvägens del kan finna en tillfredsställande lösning. Härvid har man, med hänsyn till Sveriges intresse av att brobyggnaden kommer till stånd, utgått ifrån, att viss medverkan från svensk sida skulle kunna påräknas. För anskaffande av det erforderliga kapitalet har man sålunda tänkt sig, att ett 5.5 procent obligationslån till belopp av nominellt 18.5 miljoner kronor skulle genom förmedling av svenska banker upptagas å den svenska marknaden. Vidare har förutsatts, att svenska staten och tyska riket skulle gå i borgen såsom för egen skuld för obligationernas betalning till såväl kapital som ränta, envar till hälften därav.

Från tyska riksbaneförvaltningen har styrelsen erfarit, att beträffande de laga formaliteterna gentemot sjöfarts- och fiskeriintressena samt markägarna på platsen numera icke några svårigheter äro att förvänta, ävensom att kapitalanskaffningen för landsvägsförbindelsens utförande samtidigt med en eventuell möjliggjord anläggning av järnvägsförbindelsen är säkrad. Utförandet av den nya järnvägs- och landsvägsförbindelsen över Strelasundet kan följaktligen påbörjas med det snaraste, efter det att förhandlingarna om det för järnvägens del nödiga utlandslånet äro avslutade. Riksbaneförvaltningen anser vidare en byggnadstid av $3\frac{1}{2}$ år vara tillräcklig för anläggningens färdigställande och beräknar alltså, att, därest oförutsedda hinder ej inträffa, anläggningen skall vara färdig att tagas i bruk ungefär vid årsskiftet 1934—1935.

På grund av det betydande intresse, som utförandet av den ifrågakommande fasta järnvägslinjen mellan Rügen och tyska fastlandet, enligt vad ovan anförts, har för Sveriges trafik med utlandet och därav beroende kommersiella och kulturella förbindelser, hälsar järnvägsstyrelsen med den största tillfredsställelse det tillfälle, som sålunda synes yppa sig, till en lösning av den sedan länge svävande frågan.»

På grund av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen utverka bemyndigande att, efter erforderlig prövning av den föreliggande frågans detaljer, ikläda svenska staten ansvarighet för hälften av den ifrågasatta kapitalkrediten, intill ett belopp av högst 9,250,000 kronor, jämte därå belöpande ränta.

Den i järnvägsstyrelsens skrivelse omförmälda *finansieringsplanen* innebär i sina huvuddrag följande:

För finansiering av det ifrågasatta brobyggnadsföretaget skall i Sverige bildas ett aktiebolag med ett aktiekapital av 100,000 kronor.

Bolaget lämnar tyska riksbaneförvaltningen ett lån å nominellt 18.5 miljoner kronor. Ränta å lånebeloppet erlägges efter 5.5 procent om året.

Lånets löptid skall vara 20 år med de första 5 åren amorteringsfria. Riksbaneförvaltningen skall äga uppsäga lånet till återbetalning efter 10 år.

I syfte att anskaffa det för kreditgivningen erforderliga kapitalet skall finansieringsbolaget genom förmedling av ett konsortium svenska banker på den svenska marknaden upptaga ett 20-årigt obligationslån å 18.5 miljoner kronor, löpande med 5.5 procent årlig ränta. Såsom säkerhet för obligationslånet skall läggas det skuldebrev å lånet hos finansieringsbolaget, som utfärdas av tyska riksbaneförvaltningen. För obligationernas betalning till såväl kapital som ränta skola därjämte svenska staten och tyska riket, envar till hälften, ikläda sig borgen såsom för egen skuld.

I ärendet hava infordrade utlåtanden avgivits av kommerskollegium och lantbruksstyrelsen gemensamt samt av statskontoret. Tillika hava fullmäktige i riksgäldskontoret inkommit med utlåtande. Kommerskollegium har inhämtat yttrande från styrelsen för Sveriges allmänna exportförening, varjämte kollegium för belysning av godstrafikens omfattning å linjen Trälleborg—Sassnitz från järnvägsstyrelsens statistiska byrå in-förskaffat vissa statistiska uppgifter.¹

Styrelsen för Sveriges allmänna exportförening har yttrat följande:

»Ängfärjelinjen mellan Trälleborg och Sassnitz har som bekant varit av den största betydelse för Sveriges förbindelser med kontinenten både vad person- och godstrafik beträffar. Om nu det kollegii skrivelse bifogade förslaget om förbindandet av ön Rügen med det tyska fastlandet genom bank och bro över Strelasundet förverkligas, torde utan tvivel ytterligare betydande fördelar stå att vinna i trafikhänseende.

Med den utveckling, som Sveriges näringsliv nått, är det mer än någonsin nödvändigt att med den europeiska kontinentens olika delar äga så snabba och säkra kommunikationer samt så många lämpliga anslutningar som möjligt. Med hänsyn härtill måste en tidsvinst, som beräknas till 45 minuter — vilken i och för sig själv kanske verkar relativt obetydlig — för persontrafiken innebära avsevärda förbättringar ur svensk-internationell kommunikationssynpunkt.

Vad åter angår godstrafiken är särskilt att ur svensk exports synvinkel notera, att ej sällan ganska avsevärda förseningar uppstått genom de primitiva färjeförhållanden, som för närvarande förefinnas i Strelasundet. Särskilt för ömtåligare svenska exportvaror, framför allt livsmedel, såsom smör, kött, djur, fisk m. m., innebär detta givetvis betydande nackdelar.

Exportföreningen vill i detta sammanhang påpeka, att genom den nya svenska isbrytande ängfärjans tillkomst större garantier skapats för upprätthållandet av den reguljära trafiken mellan Sassnitz och Trälleborg även under svåra isförhållanden. Genom byggandet av den föreslagna fasta förbindelsen skulle man dessutom nu bliva oberoende av de ej sällan besvärliga isförhållandena i Strelasundet, varigenom avsevärt större säkerhet vunnit för tidtabellens och därmed även för ingångna leveransavtals hållande.

Till slut vill exportföreningen understryka, att det med hänsyn till den hårda konkurrens, som förefinnes på det internationella kommunikations-

¹ Här ej återgivna.

området, och av vilken Trälleborg—Sassnitz-förbindelsen eventuellt kan få ökad kännning genom vissa kontemplerade åtgärder, som beröra de nordiska ländernas trafik på Tyskland, är av största vikt, att Sveriges förbindelser med Berlin och Hamburg via Trälleborg—Sassnitz hållas på höjden av effektivitet, vilken skulle avsevärt befrämjas just genom den föreslagna åtgärden.

Utan att närmare ingå på den finansiella lösningen av detta för svensk export så betydelsefulla trafikproblem får därför styrelsen för Sveriges allmänna exportförening för sin del livligt tillstyrka järnvägsstyrelsens till Kungl. Maj:t inlämnade hemställan, att Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen utverka bemyndigande att efter erforderlig prövning av frågans detaljer ikläda svenska staten ansvarighet för hälften av den ifrågasatta kapitalkrediten intill ett belopp av högst 9,250,000 kronor jämte därå belöpande ränta.»

Kommerskollegium och lantbruksstyrelsen hava anfört:

»Såsom järnvägsstyrelsen i sin skrivelse framhållit, måste de fördelar för järnvägstrafiken, som en fast förbindelse över Strelasundet skulle medföra, vara i hög grad betydelsefulla för handel och industri. Av alldeles särskild vikt måste en dylik förbättring dessutom vara för vårt jordbruk och fiske. Av de bifogade statistiska uppgifterna framgår, att det är avsevärda kvantiteter av jordbrukets och fiskerinäringens exportprodukter, som passera ifrågavarande linje. Sålunda har enligt järnvägsstyrelsens statistik under åren 1928 och 1929 i riktning från Sverige passerat:

	1928	1929
Boskapsdjur.....	7,095 st.	7 678 st.
Sill och strömming	21,899 ton	19,205 ton
Fisk andra slag m. m.	4,357 »	1,957 »
Smör, margarin, ost, ägg.....	4,783 »	8,547 »
Frukt och bär	1,606 »	3,801 »

Även i fråga om importen till Sverige är den ifrågavarande trafikleden av stor betydelse.

Sammanlagt har express-, paket-, il- och fraktstycke-godset samt vagns-lastgodset (därunder ej inberäknat åkdon m. m. och levande djur) uppgått till följande kvantiteter i ton:

	1928	1929	1930
Riktning till Sverige.....	120,082	135,623	130,297
Riktning från Sverige	104,450	114,136	113,065

Det sagda torde ge vid handen, att det måste anses som ett betydande svenskt intresse, att trafikleden i fråga undergår den förbättring, som en fast förbindelse över Strelasundet skulle innebära, och det synes ämbetsverken, som om en viss medverkan från svensk sida för att företaget må komma till stånd skulle vara väl motiverad. Denna medverkan skulle enligt föreliggande förslag — såvitt det allmänna angår — begränsa sig därtill, att svenska staten skulle för hälften av det 5.5 procent obligationslån å högst 18,500,000 kronor, som för ändamålet skulle upptagas i Sverige, gå i borgen såsom för egen skuld för såväl kapital som ränta. Ämbetsverken, som erfarit, att tyska statens motsvarande förbindelse i fråga om

obligationslånets andra hälft, kommer att avse beloppet i svensk valuta, finna, att någon betänklighet från svensk sida ej behöver möta mot ett biträdande av förslaget. Ämbetsverken vilja för den skull förorda bifall till järnvägsstyrelsens framställning.»

Statskontoret har uttalat, att — därest utförandet av ifrågavarande brobyggnadsföretag skulle befinnas vara av det betydande intresse för Sveriges trafik med utlandet, som järnvägsstyrelsen framhållit — statskontoret, som förutsatte, att staten skulle äga att öva erforderlig kontroll över det för företagets finansiering avsedda aktiebolaget, ansåge sig icke hava anledning att ur de synpunkter ämbetsverket hade att företräda göra någon erinran mot att medverkan, på sätt som föreslagits, lämnades från svensk sida till lösningen av föreliggande fråga.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava — med förmälan, att de ej ansett sig hava anledning ingå på själva sakfrågan, utan endast velat uttala sig beträffande finansieringen av den föreslagna brobyggnaden — anfört följande:

»Det torde vara ett tämligen enastående förhållande, att en stat, såsom i förevarande fall är ifrågasatt, lämnar garanti för ett obligationslån, som skall komma ett företag i ett annat land till godo. Därest emellertid tillkomsten av ifrågavarande broförbindelse skulle anses ur synpunkten av Sveriges trafik med utlandet vara av det betydande intresse, som järnvägsstyrelsen framhållit, hava fullmäktige ej något att erinra mot, att medel till täckande av kostnaderna för brobyggnaden anskaffas medelst upptagande inom Sverige genom ett för ändamålet bildat aktiebolag av ett obligationslån till belopp av nominellt 18.5 miljoner kronor med borgen såsom för egen skuld för såväl kapital som ränta av svenska staten och tyska riket, envar till halva beloppet.

Fullmäktige förutsätta, att staten skall äga att öva erforderlig kontroll över förenämnda bolag. Enligt fullmäktiges mening hade det varit önskvärt, att lånets löptid satts kortare än föreslagna 20 år, men torde detta möta svårigheter, när lånet under de fem första åren enligt förslaget skall vara amorteringsfritt. Mot räntefoten för det blivande obligationslånet samt vad i övrigt anförts rörande lånevillkoren är från fullmäktiges sida intet att erinra.»

I en till utrikesdepartementet avlämnad verbalnote har *tyska beskickningen* i Stockholm meddelat, att tyska riksregeringen är beredd att åtaga sig borgen såsom för egen skuld för förräntning och amortering av hälften av ifrågavarande kredit och att omedelbart vidtaga härför erforderliga åtgärder. Beskickningen har tillfogat, att tyska riksregeringen skulle hälsa med särskild tillfredsställelse, om svenska regeringen å sin sida ville ikläda sig borgen såsom för egen skuld för andra hälften av krediten.

*Departements-
chefen.*

Enligt vad av järnvägsstyrelsens skrivelse i ämnet framgår, är det ett gammalt önskemål för den svenska järnvägstrafiken med kontinenten, att en fast broförbindelse kommer till stånd mellan ön Rügen och det tyska fastlandet. För godstrafiken skulle därigenom till fördel för varuutby-

tet uppstå en betydande tidsvinst, som under vissa förhållanden kunde uppgå ända till 24 timmar eller till och med däröver. Vad resandetrafi-ken angår, komme gångtiden för de viktigare persontågen att förkortas med cirka 45 minuter. Brofrågan, som länge varit undanskjuten, har nu ånyo upptagits från tysk sida, och tyska riksbaneförvaltningen är beredd att igångsätta företaget, så snart spörsmålet om dess finansiering blivit ordnad. I avseende härå har man, med hänsyn till det svenska intresse, som är knutet till spörsmålet om broförbindelsens ordnande, tänkt sig, att ett obligationslån till belopp av nominellt 18.5 miljoner kronor skulle genom ett för ändamålet bildat finansieringsbolag upptagas på den svenska marknaden och ställas till tyska riksbaneledningens förfogande. Svenska staten och tyska riket skulle gå i borgen såsom för egen skuld för obligationernas betalning till såväl kapital som ränta, envar till hälften därav. Broanläggningen, som skulle omedelbart påbörjas, är avsedd att vara färdig att tagas i bruk vid årsskiftet 1934—1935.

Under åberopande av nu angivna synpunkter har järnvägsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte hos riksdagen utverka bemyndigande att ikläda svenska staten den ifrågasatta garantien. Kommerskollegium och lantbruksstyrelsen hava — liksom Sveriges allmänna exportförening — kraftigt understrukt de fördelar, som den fasta broförbindelsen ur trafiksynpunkt skulle medföra för Sveriges handel och industri samt för vårt jordbruk och fiske. På grund härav hava ämbetsverken förordat bifall till järnvägsstyrelsens framställning. Statskontoret samt fullmäktige i riksgäldskontoret hava icke heller haft erinran mot att från svensk sida medverkan lämnas till lösningen av föreliggande fråga. Enligt meddelande från härvarande tyska beskickning är tyska riksregeringen beredd att åtaga sig borgen såsom för egen skuld för förräntning och amortering av hälften av ifrågasatt obligationslån.

Med hänsyn till de uppenbara fördelar för våra järnvägsförbindelser söderut, som den föreslagna fasta järnvägsbron mellan Rügen och det tyska fastlandet skulle innebära, och som särskilt vad godstrafiken beträffar torde kunna bliva av stor betydelse för näringslivet, synes det mig kunna motiveras, att från svensk sida den medverkan lämnas, som här är ifrågasatt. För statens del skulle denna medverkan begränsas till en garanti avseende hälften av det obligationslån till kapital och ränta, som för företgets finansiering skulle uppläggas i Sverige. I anslutning till den mening, som kommit till uttryck från de i ämnet hörda myndigheterna, förordar jag alltså, att denna garanti lämnas på i huvudsak de i det föregående angivna förutsättningarna och de villkor i övrigt, som Kungl. Maj:t bestämmer. Jag utgår därvid ifrån, att det finansieringsbolag, som för ändamålet bildas, underkastas den kontroll från statens sida, som av Kungl. Maj:t finnes påkallad.

Då det är angeläget, att broföretaget snarast kommer till utförande, torde med hänsyn till frågans vikt ärendet böra redan i år underställas

riksdagens prövning. Jag hemställer fördenskull, att Kungl. Maj:t måtte i proposition föreslå riksdagen

dels medgiva, att Kungl. Maj:t må, på i huvudsak de i det föregående angivna förutsättningar och villkor, ikläda svenska staten ansvarighet såsom för egen skuld för hälften av det obligationslån å nominellt 18.5 miljoner kronor jämte därå belöpande 5.5 procent årlig ränta, som kan komma att upptagas i Sverige för finansiering av en fast broförbindelse för järnvägstrafiken mellan Rügen och det tyska fastlandet,

dels ock bemyndiga riksgäldskontoret att, i händelse av behov, tillhandahålla erforderliga medel för fullgörande av de förpliktelser, som kunna följa av den sålunda åtagna garantiförbindelsen.

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

Ur protokollet:

Elis Lindahl.