

Nr 123.

Av herr **De Geer** i Lesjöfors, *angående utredning av vissa frågor rörande järnvägsförbindelsen mellan Sverige och Tyskland.*

Snabbhet är tidens lösen. På kommunikationernas område pågår en forcerad utveckling med ökad snabbhet som mål, vare sig det gäller att bekämpa avstånden på land, över haven eller i luften. Bilens och flygmaskinens segertåg har återverkat på järnvägarna, och där pågår för närvarande ett nydaningsarbete, som sannolikt ännu endast är i sin linda. Problemet om snabbare förbindelser vid järnvägarna har man företrädesvis löst efter två linjer, nämligen genom elektrifiering eller genom införande av s. k. snabbtåg, strömlinjeformade dieselektrodrivna tåg. Vi ha hunnit långt i vårt land efter den första linjen, varvid man dock knappast i första hand tänkt på den ökade hastigheten utan väl mer på den nationalekonomiska betydelsen av att ersätta importerade stenkol med inhemsk vattenkraft. Mycket talar emellertid för, att vi även böra söka oss fram efter den andra linjen. Att vi elektrifierat våra huvudlinjer, bör snarare underlätta än försvåra en lösning efter denna linje, ehuru här andra och delvis helt nya tekniska problem uppstålla sig.

I första hand bör man härvid hava våra kontinentala förbindelser i sikte. Att nå de stora ur så väl flyg- som järnvägssynpunkt centrala trafikcentra — Berlin och Hamburg — utan att försitta någon arbetsdag, d. v. s. genom en nattförbindelse, bör vara målet. Från fackmannahåll har gjorts gällande, att detta är möjligt genom införande av specialbyggda snabbtåg och utan extra kapitalinvesteringar för uträtning av kurvor eller förstärkning av banöverbyggnader. Dylika snabbtåg med lägre hjultryck och tyngdpunkt än de nuvarande snälltågen torde utan ändring av våra kontinentala järnvägslinjer kunna framföras med sådan hastighet, att Berlin och Hamburg kunna nås morgonen därpå vid avfärd

från Stockholm kl. 16,

» Göteborg » 18,

» Oslo » 14.

Härvid har förutsatts, att färjtrafiken Trelleborg—Sassnitz förblir oförändrad samt att tågen icke framföras som snabbtåg i Tyskland. I båda dessa hänseenden torde emellertid en ändring vara såväl möjlig som önskvärd. Färjförbindelsen Trelleborg—Sassnitz representerade givetvis på sin tid ett stort framsteg, men är den numera icke en smula föråldrad? Det säger sig självt, att tekniska anordningar, som i stort sett bibehållits oför-

ändrade sedan början av detta århundrade, kommit efter i utvecklingen. Den tidpunkt måste komma och torde förresten ligga ganska nära, då de nu flera decennier gamla ångfärjorna måste ersättas med nya. Det naturliga blir väl härvid, att de gamla färjorna hänvisas att sköta godstrafiken, under det att nya, mer snabbgående färjor anskaffas för persontrafiken. Härvid bör även en snabbare överföring av vagnarna till färja och vice versa kunna ernås än som nu är förhållandet i Sassnitz och Trelleborg. Gör man en jämförelse med de nya danska snabbtågens överförande över Stora Bält, måste man konstatera, att det icke ligger mycken överdrift i påståendet, att i Korsör eller Middelfart sker överföringen tåg—färja på lika många sekunder som motsvarande procedur tager minuter i Sassnitz eller Trelleborg. Om den nyanskaffning, som i varje fall inom en nära framtid är nödvändig för vår kontinentala färjförbindelse, räknade med något ökad fart samt framför allt snabbare utväxling tåg—färja, borde på sträckan Trelleborg—Sassnitz en timme kunna inbesparas. Man behöver härvid icke gå in för de mycket dyrbara, snabbgående båtar med inemot 25 knops fart, som på senare tid satts in på exempelvis routen Ostende—Dover, utan man bör stanna vid relativt normala kostnader. Kan i samband härmed överenskommelse träffas om snabbtåg även på de tyska sträckorna, böra följande avgångstider vara möjliga för att nå Berlin—Hamburg på morgonen:

Från Stockholm kl. 18,
 » Göteborg » 20,
 » Oslo » 16.

Det säger sig självt, att en dylik tidsbesparing vore av ofantlig betydelse i vår tid. Järnvägarna kunna effektivt konkurrera med flyget, ja, järnvägsförbindelsen vore att föredraga för dem, som önska spara arbetstid. Förbindelsen över Sverige skulle definitivt vinna i den begynnande konkurrenskampen från Danmark—Norge, som söker leda den västliga trafiken antingen via Kristiansand eller Fredrikshavn för vidarebefordran med de nya danska snabbtågen över Jylland till Hamburg.

Huru ställa sig här skisserade omläggningar ur ekonomisk synpunkt? Ja, därpå kan endast en närmare utredning lämna svar. Det är emellertid från flera håll omvittnat utomlands, att de moderna snabbtågen ställa sig relativt billiga i anskaffningskostnad samt att de i drift äro billigare än de vanliga snälltågen. Deras snabba landvinningar överallt i världen torde förresten tala bättre än andra argument om deras fördelar även ur ekonomisk synpunkt. Beträffande reorganisationen av vår färjförbindelse med Tyskland får denna givetvis icke motiveras enbart eller ens väsentligen med att nå ökad snabbhet. Kostnaderna för en på detta område i varje fall förr eller senare nödvändig nyanskaffning behöver endast till en del föras på den ökade snabbhetens konto. Vid bedömandet av frågan ur ekonomisk synpunkt bör även hänsyn tagas till, att den resande allmänheten är beredd

att ikläda sig ökade, ja, betydligt ökade kostnader för en snabbare befordran. Den ständigt stegrade flygtrafiken bestyrker detta.

Slutsatsen av här framförda synpunkter måste bli, att det är av utomordentligt intresse för vårt land, att dessa problem utan dröjsmål tagas upp till allsidig utredning. På ett område som detta är det helt naturligt, att riksdagen kan och bör taga ett initiativ. Det ligger ingalunda någon kritik mot förvaltningarna av våra järnvägar, att så sker. Det gäller ett problem av stor räckvidd, på vilket alldeles som i fråga om flyget kan läggas andra och vidare aspekter än rent järnvägsekonomiska. För närmare information i saken kan hänvisas till en livlig diskussion i frågan, som redan förra året fördes i Teknisk Tidskrift, där skäl anförts så väl för som mot snabbtågen. (Se i första hand numren 28, 40 och 49.)

I anslutning till ovanstående får jag därför hemställa,

att riksdagen i skrivelse till regeringen anhåller om utredning av följande frågor:

a) om förutsättningarna för införande av s. k. snabbtåg i första hand på våra kontinentala linjer;

b) om nyanskaffningar på färjförbindelsen Sassnitz—Trelleborg, avseende bl. a. snabbare personbefordran;

c) om möjligheterna att med de tyska järnvägsmyndigheterna träffa sådan uppgörelse, att de dels ikläda sig sin andel av nyanskaffningarna enligt b) här ovan, dels gå in för snabbtågsförbindelse å sträckan Sassnitz—Berlin resp. Hamburg.

Stockholm den 10 januari 1938.

Gerard De Geer,
Lesjöfors.
