

Nr 209.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ny tåg färja å leden Malmö—Köpenhamn; given Stockholms slott den 25 april 1941.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande 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.

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 25 april 1941.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PERHSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORESS, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson:

I skrivelse den 5 mars 1941, nr 60, angående de i statsverkspropositionen för budgetåret 1941/42 gjorda framställningarna om anslag för kapitalinvestering i avseende å, bland annat, statens järnvägar har riksdagen under punkten 24 anmält, att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts därom framställda förslag för nämnda budgetår till ny tåg färja anvisat ett reservationsanslag av 4,000,000 kronor. Tåg färjan är avsedd att ersätta den nuvarande tåg färjan Malmö å leden Malmö—Köpenhamn.

I en till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet överlämnad, den 18 april 1941 dagteknad promemoria har *generaldirektören och*

chefen för järnvägsstyrelsen rörande ifrågavarande färja anført i huvudsak följande:

Järnvägsstyrelsen har infordrat anbud å den sålunda beslutade tågfärjan från de tre inhemska skeppsvarv, som kunna åtaga sig att bygga densamma. Därvid har på i dylika fall vanligt sätt till vederbörande lämnats detaljerade uppgifter rörande färjans avsedda dimensioner och tekniska egenskaper samt utrustning i olika hänseenden, allt i huvuddrag överensstämmande med den i statsverkspropositionen intagna redogörelsen härom. Dessa anbud ha nu inkommit och sluta alla å belopp mellan 5,200,000 och 5,300,000 kronor. Intet anbud är emellertid fast, utan samtliga ha ställts i beroende av under byggnadstiden rådande löne- och prisförhållanden. Vid en ändring av dessa i jämförelse med de timlöner och materialpriser, som gällde vid tiden för anbudets avgivande, förutsattes priset sålunda skola undergå en däremot svarande höjning eller sänkning.

Såsom framgår av vad här anförts komma kostnaderna för den ifrågasatta nya tågfärjan, såvitt nu kan bedömas, att ej oväsentligt överstiga det för ändamålet anvisade anslagsbeloppet, huru mycket kan på grund av nyss berörda förhållande dock för närvarande icke närmare angivas. Innan järnvägsstyrelsen vidtager några vidare åtgärder i anledning av statsmakternas beslut, torde det därför vara nödvändigt att frågan ånyo underställes Kungl. Maj:ts prövning.

Vid denna prövning ligger det givetvis nära till hands att taga under övervägande antingen att låta med beställningen av den nya färjan tills vidare anstå i avvaktan på för staten något gynnsammare anbudspriser än de nu erhållna eller ock att genom mindre dimensioner och ett enklare utförande än det från början tänkta söka nedbringa kostnaderna inom ramen för det av riksdagen anvisade anslaget.

Den förstnämnda utvägen lærer emellertid i praktiken få lämnas ur räkningen. Såsom järnvägsstyrelsen framhöll redan i sin den 26 september 1939 i ärendet gjorda framställning torde nämligen den nuvarande tågfärjan Malmö på grund av sin höga ålder — över 40 år — och sin med hänsyn till nutida krav relativt klena konstruktion, mindre lämpliga byggnad samt sitt allmänna tillstånd i övrigt knappast bliva godkänd för fortsatt trafik efter utgången av år 1942. Detta sakförhållande har sedermera bekräftats, varvid emellertid ställts i utsikt möjligheten att erhålla ett eller annat års anstånd, under förutsättning att färjan underkastas en ingående och kostsam reparation. Då nyssnämnda framställning icke föranledde något anslagsäskande hos 1940 års riksdag och byggnadstiden för en ny tågfärja enligt de erhållna anbuden måste beräknas till minst omkring två år, är den nu återstående tiden sålunda under alla omständigheter i knappaste laget, och för såvitt man ej vill riskera ett avbrott i tågfärjetrafiken mellan Malmö och Köpenhamn, lærer det vara nödvändigt att tämligen omedelbart gå i författning om byggande av den planerade nya färjan.

Även för det fall att beställningen skulle kunna uppskjutas ännu något år — vilket emellertid på grund av nyss berörda omständigheter icke synes

möjligt — torde anbudssumman för en färja med det nu tänkta utförandet för övrigt knappast kunna pressas, i varje fall icke så långt, att det av den nu församlade riksdagen anvisade anslaget kan förslå. Man torde fastmer ha anledning räkna med ytterligare stegrade priser, enär varven av allt att döma komma att erhålla god sysselsättning även de närmaste åren efter ett fredsslut. Framhållas må i detta sammanhang, att det i årets statsverksproposition angivna beloppet, 4 miljoner kronor, motsvarar kostnaderna sådana de beräknades vid tidpunkten för avgivande av styrelsens anslagsäskanden till 1940 års riksdag — alltså hösten 1939 — och att vid frågans framläggande för 1941 års riksdag hänsyn sålunda icke blivit tagen till sedan år 1939 inträdd prisstegring, vilken för närvarande belöper sig till ej mindre än omkring 40 procent.

En granskning av det föreliggande lägsta anbudet har givit vid handen, att detsamma i betraktande av det nu rådande allmänna prisläget kan betecknas såsom fullt skäligt och sålunda i och för sig torde få anses godtagbart. Omräknas anbudet efter de prisförhållanden, som gällde vid tiden för ovan nämnda kalkyls uppgörande, och om de under mellantiden tillkomna prisförhöjningarna på detta sätt frånräknas anbudspriset, erhålles också god överensstämmelse med den tidigare lämnade kostnadsuppgiften »inmot 4 miljoner kronor». Hade det då rådande prisläget kvarstått i stort sett orubbat, skulle färjans kostnad i själva verket ha begränsats till omkring $3\frac{3}{4}$ miljoner kronor.

Vad därefter angår möjligheten att genom tekniska förändringar och förändringar — exempelvis mindre dimensioner, svagare maskineri och enklare inredning — nedbringa kostnaderna i nivå med det nu beviljade anslaget må framhållas följande.

Det föreliggande förslaget till tåg färja torde få anses utgöra en fullt tillfredsställande lösning av konstruktionsfrågan, i det att en på sådant sätt utförd färja — utan att i något avseende kunna betecknas såsom i egentlig mening lyxbetonad — i alla avseenden skulle komma att motsvara de krav, som skäligen kunna och bära ställas på en modern färja. Detta gäller såväl fartygets dimensionering, dess förmåga att ombordtaga järnvägsvagnar och landsvägsfordon m. m. som ock dess anordningar och utrustning i övrigt.

Vid sådant förhållande synes icke tillrådligt att söka åstadkomma några mera avsevärda nedskärningar i berörda hänseenden uteslutande i syfte att få fram ett fartyg, vars kostnad kan garanteras ligga inom ramen av det anvisade beloppet, 4 miljoner kronor. Dylika åtgärder skulle nämligen otvivelaktigt leda till en halvmesyr, som knappast i något avseende skulle komma att bliva till belåtenhet, och skulle därigenom — sannolikt i hög grad — skada statens järnvägars affärsintressen i vad gäller trafiken över Öresund.

Att tillsvidare uppskjuta byggandet i förhoppning om en under den närmare framtiden inträdande nedgång i prisläget till ungefärligen den nivå, som gällde sensommaren 1939, torde, såsom redan härovan antytts, vara en mycket vansklig spekulation. Med hänsyn till den för närvarande pågående oerhört omfattande tonnageförstörelsen torde det väl snarare vara grundad anledning

räkna med en tvingande nödvändighet att under kommande, lugnare tider i mycket stor utsträckning forcera fram nytt tonnage, något som givetvis kommer att ställa stora anspråk på alla tillgängliga varvsanläggningar och överhuvudtaget på alla de inom fartygsbranschen sysselsatta företagen. Detta måste i sin ordning förutsättas komma att leda till höga byggnadskostnader och till svårigheter att inom rimlig tid få en ny tåg färja byggd.

Såsom framgår av vad här ovan anförts kan det icke anses tillrådligt vare sig att uppskjuta beställningen av den nya tåg färjan på obestämd tid i avvaktan på möjligen inträdande lägre priser eller att låta utföra färjan på sådant enklare sätt, att det för ändamålet redan anvisade anslaget å 4 miljoner kronor kan bli tillräckligt för bestridande av kostnaderna för densamma. Ettdera av de nu erhållna anbuden synes i stället böra antagas, så att byggandet av färjan i dess hittills tänkta utförande kan igångsättas tämligen omedelbart. För att så skall kunna ske torde emellertid med hänsyn till anslagets otillräcklighet erfordras statsmakternas medgivande. Någon ytterligare medelsanvisning är däremot icke erforderlig för nästkommande budgetår utan först för budgetåret 1942/43, enär likvideringen av färjan är avsedd att äga rum successivt i den mån arbetet fortskrider, och de sista betalningarna sålunda icke behöva erläggas förrän under sistnämnda budgetår. På grund härav och med hänsyn till svårigheten att redan nu överblicka behovet av ett eventuellt tilläggsanslag torde en närmare uppgift härom få lämnas i samband med övriga anslagsäskanden, som skola underställas 1942 års riksdag.

Departements-
chefen.

Av den av chefen för statens järnvägar lämnade redogörelsen framgår, att en tåg färja i enlighet med den i årets statsverksproposition framlagda planen icke kan byggas till den förutsatta kostnaden av 4 miljoner kronor. Infordrade anbud hava sålunda givit vid handen, att kostnaden vid nu rådande prisläge uppgår till lägst 5.2 miljoner kronor.

Då det för fartygsbygget uppgjorda förslaget synes utgöra en i stort sett tillfredsställande lösning av byggnadsfrågan, finner jag i likhet med statsbanechefen ej tillrådligt att söka åstadkomma några mera avsevärda ändringar i förslaget i syfte att erhålla ett fartyg, för vilket kostnaden ligger inom ramen av det för ändamålet anvisade anslaget. Mera avsevärda förändringar i konstruktionsförslaget kunna nämligen antagas komma att medföra, att — sett på längre sikt — färjan icke kommer att motsvara de krav, som skäligen böra uppställas på en färja, som trafikerar den viktiga leden mellan Malmö och Köpenhamn. Jag vill därför tillstyrka, att det nu föreliggande förslaget lägges till grund för fartygsbygget. Jag förutsätter emellertid därvid, att järnvägsstyrelsen noga aktgiver på de möjligheter till besparingar vid arbetets utförande, som kunna vidtagas utan att olägenheter av betydelse därav uppkomma.

Med hänsyn till de ändrade förutsättningar för fartygsbygget, som uppkommit sedan riksdagen fattade beslut i ärendet, torde detsamma ånyo böra underställas riksdagens prövning. Medel utöver de av riksdagen för ändamålet anvisade äro icke nu behövliga, enär sådana icke erfordras under nästa

budgetår. Till anslagsfrågan får jag därför återkomma vid framläggandet av anslagsäskandena för budgetåret 1942/43.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att bemyndiga Kungl. Maj:t att utan hinder av den i det föregående omnämnda kostnadsökningen för byggandet av en ny tåg färja för leden Malmö—Köpenhamn vidtaga erforderliga åtgärder för fartygsbyggets omedelbara påbörjande.

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

Ur protokollet:

A. C. F. v. Krusenstierna.
