

## Nr 114.

Ankom till riksdagens kansli den 14 maj 1941 kl. 1 e. m.

### *Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ny tåg färja å leden Malmö—Köpenhamn.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 209 har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 25 april 1941, föreslagit riksdagen att bemyndiga Kungl. Maj:t att utan hinder av den i statsrådsprotokollet omnämnda kostnadsökningen för byggnad av en ny tåg färja för leden Malmö—Köpenhamn vidtaga erforderliga åtgärder för fartygsbyggets omedelbara påbörjande.

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 den 18 april 1941 dagtecknad promemoria har av *generaldirektören och chefen för järnvägsstyrelsen* upplysts bland annat följande:

Järnvägsstyrelsen har infordrat anbud å den sålunda beslutade tåg färjan 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 huvudsak 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.

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 orubbatt, skulle färjans kostnad i själva verket ha begränsats till omkring  $3\frac{3}{4}$  miljoner kronor.

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 böra 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 bli till belåtenhet, och skulle därigenom — sannolikt i hög grad — skada statens järnvägars affärsintressen i vad gäller trafiken över Öresund.

Att tillvidare uppskjuta byggandet i förhoppning om en under den närmare framtiden inträdande nedgång i prisläget till ungefärligen den nivå, som gällde sensommaren 1939, torde vara en mycket vanskelig spekulation. Med hänsyn till den för närvarande pågående oerhört omfattande tonnagesförstörelsen 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.

*Departementschefen* har anfört bland annat följande:

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.

Den nuvarande tåg färjan »Malmö» är på grund av sin höga ålder och relativt klena konstruktion i ett så bristfälligt skick, att den, enligt vad i ärendet upplysts, knappast kan påräknas bli godkänd för fortsatt trafik efter utgången av år 1942. Under sådana förhållanden torde den nu anmälda ökningen i anskaffningskostnaden från förut beräknade 4 till lägst 5.2 miljoner kronor ej böra föranleda ett frångående av det tidigare fattade beslutet om anskaffande av en ny färja. Enligt vad från järnvägsstyrelsen uttalats kunna några nedskärningar beträffande det planerade fartygets dimensionering eller inredning ej anses tillrädliga, då detta, såsom i statsrådsprotokollet

*Utskottet.*

uttalats, sannolikt skulle leda till en halvmesyr, som kunde skada statens järnvägars affärsintressen. Klart är också, att en dylik omläggning av planerna måste draga med sig en arbetskrävande omarbetning av ritningar och kostnadsberäkningar samt därutöver sannolikt också ett tidsödande anbudsförfarande.

Med tillstyrkande av propositionen hemställer utskottet,

att riksdagen må bemyndiga Kungl. Maj:t att utan hinder av den i statsrådsprotokollet omnämnda kostnadsökningen för bygandet av en ny tågfarja för leden Malmö—Köpenhamn vidtaga erforderliga åtgärder för fartygsbyggets omedelbara påbörjande.

Stockholm den 13 maj 1941.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

---

*Närvarande:* se under utlåtandet nr 113.

---