

Nr 326.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående viss ombyggnad av tåg färjan Starke; given Stockholms slott den 4 juni 1943.

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.

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 4 juni 1943.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF.

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

I skrivelse den 28 maj 1943 har järnvägsstyrelsen gjort framställning om anvisande av medel för viss ombyggnad av tåg färjan Starke.

Tåg färjan Starke har enligt beslut av 1929 års riksdag (proposition nr 235, riksdagens skrivelse nr 255) med anlitande av medel ur statens järnvägars förnyelsefond anskaffats för ombesörjande av godstrafik å leden Trelleborg—Sassnitz. Motivet till anskaffningsbeslutet var i främsta rummet behovet av att för denna trafikled disponera en godsfärja av stor kapacitet

och med sådan isbrytarförmåga, att en regelbuuden trafik skulle kunna säkerställas även under mera svårartade isförhållanden. Färjan togs i bruk år 1931.

Tågfärjan Starke blev den 27 februari 1942 på resa från Sassnitz till Trelleborg minsprängd och sjönk i närheten av Rügen. Färjan har i slutet av april 1943 bärgats och införts till svenskt varv för reparation. Kostnaden för bärgningen, varom avtal träffats den 3 juni 1942, utgör 2,200,000 kronor, och den på statens järnvägar belöpande delen härav, 1,100,000 kronor, har med stöd av bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 19 mars 1926 angående de affärsdrivande verkens förnyelsefonder bestritts med medel ur statens järnvägars förnyelsefond. Även kostnaderna för färjans reparation — vilka, såvitt nu kan bedömas, torde komma att röra sig om cirka 2,700,000 kronor och varav statens järnvägar skola bestrida hälften, medan den andra hälften avtalsenligt belöper på tyska riksbanan — äro i enlighet med nyssnämnda bestämmelser likaledes avsedda att gäldas med förnyelsefondsmedel.

I sin förenämnda skrivelse omnämner *järnvägsstyrelsen*, att den timade olyckshändelsen och den på grund därav under alla förhållanden nu nödvändiga reparationen av ifrågavarande tågfärja aktualiserat ett redan tidigare dryftat förslag om viss ombyggnad av färjan. Denna ombyggnad vore, anför styrelsen, närmast betingad av den omständigheten, att de 4 ångpannor — var och en om 220 kvadratmeters eldyta — med vilka färjan nu är utrustad, icke kunde alstra hela den mot färjans disponibla maskinstyrka svarande ångmängden. Den disponibla maskinstyrkan utgjorde 5,500 indikerade hästkrafter (IHK), men ångpannorna möjliggjorde uttagande av endast cirka 4,000 IHK. Under normala förhållanden vore, anför styrelsen, olägenheterna härav visserligen icke så stora, enär vid fartygets framdrivning med normal och ekonomisk fart — 13.5 à 14 knop med en överfartstid av 4 tim. 45 min. — endast uttoges 2,900 IHK. För att kunna till fullo utnyttja fartygets isbrytaregenskaper vore det emellertid önskvärt att kunna disponera hela den möjliga maskinstyrkan 5,500 IHK.

Med hänsyn till nyss anförda förhållanden hade styrelsen ansett sig böra taga under övervägande, huruvida icke färjan i samband med den nu förestående reparationen borde förses med ytterligare en ångpanna av lämplig storlek. För att så skulle kunna ske erfordrades emellertid, att fartyget förlängdes midskepps med 12.5 meter.

Angående lämpligheten av en sådan ombyggnadsåtgärd anför järnvägsstyrelsen.

Förutom att en sådan åtgärd skulle bereda utrymme för ytterligare en ångpanna och sålunda möjliggöra ökning av färjans maximala maskineffekt från 4,000 till 5,500 IHK och därmed av dess isbrytningsförmåga, skulle en dylik förlängning även medgiva ökning av färjans krängningstankar, vilket skulle förbättra dess möjligheter för gång i grövre is. Men dessutom äro jämväl vissa andra fördelar att vinna på detta sätt.

Sålunda kan kolutrymmet ökas med 150 ton till 300 ton — de båda andra svenska färjorna ha plats för 270 ton kol vardera — varigenom tids-

ödande uppehåll i hamnarna för kolning kunna inskränkas och kolbrist vid gång i is icke behöver befaras såsom fallet varit under de senaste svåra isvintrarna. Vidare vinnes ökat spårutrymme, så att 23 godsvagnar — mot nu 20 — kunna medtagas på varje tur. Installeringen av en femte ångpanna medför dessutom den fördelen, att en panna i sänder vid lämpliga tider kan fränkopplas och rengöras under färjans gång, varigenom minst 3 årliga uppläggningar för pannrengöring om vardera 11 dagar kunna bortfalla. Ökningen av spårutrymme och av den tid, under vilken färjan efter ombyggnaden kan hållas i trafik, innebär att dess kapacitet, mätt i antal vagnar som den kan överföra, ökas med minst 30 procent.

En förlängning av fartyget enbart midskepps med bibehållande av dess form i övrigt, särskilt i vad gäller förskeppslinjerna, skulle emellertid — fortsätter järnvägsstyrelsen — vid normal och ekonomisk fart medföra någon ökning av effektbehovet. För att undvika denna olägenhet och ytterligare förbättra fartygets driftsekonomiska egenskaper hade det ansetts böra tagas under övervägande att, i samband med en midskeppsförlängning, även förlänga fören 3.5 meter och samtidigt ändra »linjerna» därstädes i syfte att i möjligaste mån minska de nuvarande farthindrande bogvågorna. Farten skulle härigenom ökas, så att färjan beräknades kunna utföra 1,300 enkelurer per år mot ursprungligen 900, vilket skulle innebära att fartygets kapacitet per år bleve höjd med 65 procent i stället för med 30 procent vid förlängning enbart av dess midskepp.

Kostnaden för midskeppsförlängningen har av järnvägsstyrelsen beräknats till cirka 825,000 kronor inklusive ny ångpanna m. m. Kostnaden för förlängningen av förskeppet skulle utgöra cirka 300,000 kronor. Hela ombyggnaden kan sålunda beräknas kosta i runt tal 1,125,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har härefter redogjort för vissa överväganden rörande den driftsekonomiska innebörden av de ifrågasatta förändringarna å tåg-färjan. Styrelsens framställning är i denna del av följande innehåll.

För att närmare utröna innebörden ur fartekonomisk synpunkt av förut angivna förlängningsförslag har järnvägsstyrelsen låtit utföra släpförsök i provtank med modell av tåg-färjan *Starke dels* i ursprungligt skick (längd 93.13 meter), *dels* förlängd 12.5 meter midskepps (längd 105.63 meter), *dels stulligen* förlängd 12.5 meter midskepps och 3.5 meter i fören (längd 109.13 meter). Dessa försök ha givit vid handen, att bogvågorna och därmed vattenmotståndet minskas högst avsevärt vid en förlängning enligt sistnämnda alternativ. Under det att effektbehovet vid enbart midskeppsförlängning blir något större än för närvarande vid hastigheter upp till 16.5 knop och sålunda minskar något först vid hastigheter däröver, ligger nämligen effektkurvan vid förlängning jämväl av fören avsevärt lägre än effektkurvan för fartyget i oförändrat skick redan från hastigheter om cirka 11 knop, och vid en medelfart av 15 knop ställer sig effektbehovet för färjan tillbyggd endast på mitten cirka 8 procent högre, om den förlänges jämväl i fören däremot cirka 10 procent lägre än för färjan i dess nuvarande skick.

Antages färjan i fortsättningen utföra förut möjliga 900 enkelurer per år, innebär det minskade effektbehovet vid sistnämnda mera genomgripande ombyggnad en årlig bränslebesparing av cirka 20,000 kronor, även om kolpriset antages så lågt som till 25 kronor per ton. Utgår man i stället mer försiktigt från att *Starke* — under tider av lågtrafik — gör endast 600 enkelurer per år och att fartyget efter förlängningen kan taga 23 (i stället för

nu 20) vagnar per tur, så beräknas de ökade överföringsmöjligheterna kunna inbespara mellan 25,000 och 40,000 kronor per år av de rörliga kostnaderna, sådana dessa tedde sig under år 1939. Lägges härtill den mot sistnämnda lägre turantal svarande bränslebesparingen, cirka 13,500 kronor, så skulle ombyggnaden av såväl mittskepp som förskepp alltså kunna väntas medföra en årlig driftkostnadsbesparing av 40,000—50,000 kronor per år.

Med hänsyn till här berörda omständigheter har järnvägsstyrelsen förklarat sig anse, att en ombyggnad borde komma till utförande, när färjan nu under alla förhållanden måste undergå en genomgripande översyn och för den skull är intagen å varv. Av förenämnda ombyggnadsalternativ — enbart förlängning av fartyget midskepps eller en förlängning jämväl av dess för — vore enligt styrelsens mening det sistnämnda mera genomgripande förslaget att förorda, enär det för en relativt måttlig merkostnad skulle medföra icke blott alla med endast en mittskeppsförlängning vunna fördelar — alltså möjlighet att uttaga fartygets hela maskineffekt och därmed att förbättra dess isbrytaregenskaper ävensom en ökning av fartygets kapacitet med 30 procent — utan därtill en avsevärt förbättrad driftsekonomi och ytterligare ökning av färjans kapacitet. Den nu ifrågasatta ombyggnaden, vilken enligt vad styrelsen inhämtat i och för sig icke komme att försena färjans återställande i trafikdugligt skick, framstode enligt styrelsen såsom så mycket mera angelägen som det övriga tonnaget å routen Trelleborg—Sassnitz nu nått en relativt hög ålder samt det behov av teknisk förnyelse av nämnda tonnage, som på grund härav finge anses föreligga, skulle bliva i viss mån tillgodosett och därmed förskjutet något framåt i tiden genom den nu planerade ombyggnaden.

Styrelsen har slutligen omnämnt, att förhandlingar i frågan ägt rum med vederbörande tyska järnvägsmyndigheter, som helt anslutit sig till föreliggande ombyggnadsförslag och förklarat sig beredda att i enlighet med gällande avtal deltaga i kostnaderna för ombyggnaden. På statens järnvägar skulle sålunda icke komma att belöpa sig mer än hälften av förenämnda till 1,125,000 kronor beräknade totalkostnad för arbetet, medan tyska riksbanan i enlighet med den överenskommelse, som på sin tid träffats angående den för gemensamt bruk anskaffade gods färjan Starke, skulle gälda den andra hälften i form av årliga annuiteter.

Beträffande sättet för finansiering av ombyggnadsarbetet erinrar järnvägsstyrelsen, att hela anskaffningskostnaden för ifrågasatt tåg färja i enlighet med statsmakternas år 1929 meddelade beslut primärt bestritts av medel ur statens järnvägars förnyelsefond, samt förklarar sig anse, att även hela den nu ifrågasatta ombyggnaden i första hand bör bekostas av statens järnvägar och därvid — i likhet med den ursprungliga anskaffningskostnaden — bestridas av medel ur verkets förnyelsefond, som därefter borde årligen gottskrivas den på tyska riksbanan belöpande kostnadsdelen.

Under åberopande av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen hemställt om bemyndigande att av medel ur statens järnvägars förnyelsefond taga i anspråk ett belopp av 1,125,000 kronor för ombyggnad av tåg färjan Starke.

På de skäl järnvägsstyrelsen anfört finner jag i likhet med styrelsen önskvärdt, att tåg färjan Starke i samband med den reparation, som nu måste verkställas på grund av minsprängningen, underkastas ombyggnad i enlighet med vad styrelsen föreslagit. Härigenom skulle färjans kapacitet väsentligt ökas, och jämväl vissa driftkostnadsbesparingar skulle ernås. Jag vill sålunda tillstyrka, att medel beredas för ombyggnadsarbetena. Då ombyggnaden skulle innebära en behöflig teknisk förnyelse av tonnaget å leden Trelleborg—Sassnitz, har jag intet att erinra mot att även kostnaderna för ombyggnaden, på sätt järnvägsstyrelsen förordat, bestridas av statens järnvägars förnyelsefond, ur vilken hela anskaffningskostnaden för färjan på sin tid utgått. Till denna ytterligare disposition av förnyelsefonden lär emellertid riksdagens medgivande böra inhämtas. Såsom järnvägsstyrelsen förutsett torde förnyelsefonden framdeles böra gottskrivas den på tyska riksbanan belöpande, successivt inflytande andelen i kostnaderna.

Med hänsyn till angelägenheten av att tåg färjans återställande i trafikdugligt skick utan dröjsmål kommer till stånd har jag ansett erforderligt, att proposition i ämnet nu avlåtes till riksdagen oavsett den långt framskridna tiden på riksdagssessionen.

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

att medel ur statens järnvägars förnyelsefond må, i enlighet med vad jag här förordat, användas för viss ombyggnad av tåg färjan Starke.

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 avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.
