

Nr 52.

Av herr Wehtje och herr Nilsson, Hjalmar, om anslag till anskaffande av en ny tåg färja.

Chefen för kommunikationsdepartementet har i statsverkspropositionen å kapitalbudgeten utan motivering lämnat statens järnvägars framställning om anslag till anskaffandet av ny tåg färja obeaktad.

Den fortgående liberaliseringen av handeln och det därmed ständigt ökade handelsutbytet mellan länderna efter det senaste världskrigets nöd tvungna inskränkningar ha bl. a. medfört, att Sveriges transportförbindelser med kontinenten utsatts för ett allt hårdare tryck. En väsentligt bidragande orsak till detta är, att vi nu icke ha möjlighet att i samma utsträckning som förr utnyttja de tidigare använda transportlederna och att anpassningen till de nya förhållanden som därmed uppstått icke skett i den takt som varit önskvärd.

Godstrafikens huvudleder mellan Skandinavien och kontinenten gingo före kriget över Trelleborg—Sassnitz och Gedser—Warnemünde. Då emellertid de östtyska myndigheterna infört licenstväng vid transporter till och från Västtyskland och då de samlade fraktkostnaderna i vissa stationsrelationer på detta land äro högre på de båda tidigare linjerna än på routen över Korsör—Nyborg, har den sistnämnda kommit att spela en allt större roll som transportled till kontinenten. Detta har medfört att den danska trafikapparaten och då i synnerhet färjetrafiken över Stora Bält belastats över sin verkliga kapacitet med godsanhopningar och betydande förseningar som följd. De därmed förbundna olägenheterna ha efter hand ökats allteftersom varuutbytet med Västtyskland tilltagit.

Från dansk sida har man i möjligaste mån sökt råda bot för de svårigheter som uppstått. En ny färja insattes sommaren 1950, och ytterligare en väntas inom kort komma att trafikera routen Korsör—Nyborg. Transportförhållandena i Danmark bli därigenom väsentligt förbättrade, vilket i än högre grad skulle bli fallet om den nya färjeleden mellan Gedser och Travemünde komme att öppnas. Förhandlingar härom pågå för närvarande.

Den trånga sektor som de bristfälliga förbindelserna över Stora Bält utgjort kommer under dessa förhållanden att överflyttas till Öresund. Godstrafiken över Malmö—Köpenhamn och Hälsingborg—Helsingör har liksom över Stora Bält väsentligt ökats, vilket framgår av omstående tablå över antalet under 1949 och 1950 överförda lastade godsvagnar å tåg färjelinjerna Malmö—Köpenhamn och Hälsingborg—Helsingör.

	1949	1950
Från Malmö färjestation	11 097	17 318
Till » »	9 888	15 283
Från Hälsingborgs färjestation	11 567	23 954
Till » »	8 374	15 897

De tillgängliga transportmedlen ha icke heller i detta fall nöjaktigt kunnat möta den ökade trafiken. Anhopningen av gods i såväl Malmö som Hälsingborg har stundom varit betydande. Som exempel kan nämnas att i höstas omkring 3 000 vagnslaster väntade på transport över Öresund. Transporttiderna ha naturligtvis under dessa förhållanden påtagligt förlängts, och de ha för godstransporter till t. ex. Västtyskland ibland uppgått till tre veckor.

På grund av den i vissa hänseenden ännu rådande bristen på varor ha de utländska köparna hitintills översett med sådana dröjsmål med varuleveranserna, som orsakats av trafikförseningar till följd av nyss nämnda förhållanden. I och med att liberaliseringen av handeln liksom tillgången på varor ökas kommer emellertid konkurrensen med utlandet att skärpas. Köparna av våra exportprodukter komma då att i motsvarande grad kunna framställa krav på prompt leverans som villkor för affärer med svenska firmor. Det kan då ifrågasättas, om de svenska exportörerna kunna åberopa force majeure för det fall förseningar av ovan nämnt slag uppstå.

Då vårt handelsutbyte med Västtyskland, som under 1950 beräknas ha uppgått till ca 1 400 miljoner kronor, under 1951 väntas komma att stiga till 1 700 miljoner för att längre fram förmodligen ytterligare utvecklas, komma påfrestningarna på färjeförbindelserna i motsvarande grad att stegras. Det framstår därför som en trängande nödvändighet att omedelbart vidtaga åtgärder för att snarast kunna förbättra våra transportmöjligheter med bl. a. detta land.

Då som ovan berörts Västtyskland synes komma att intaga platsen som en av våra viktigaste handelspartners, förefaller det angeläget att undersöka möjligheterna att upprätta en direkt färjeförbindelse mellan Sverige och Västtyskland. Därvid skulle man kunna tänka sig Trelleborg och Grossenbrode som ändstationer. Förverkligandet av en dylik förbindelseled torde emellertid, till följd av de ökade varustransporterna och med hänsyn till att det nuvarande svenska färjebeståndet icke kan anses vara tillräckligt för att upprätthålla trafiken såväl på linjerna Trelleborg—Sassnitz och Trelleborg—Odraport som på den tilltänkta nya förbindelsen, förutsätta byggandet av en ny trespårig järnvägsfärja huvudsakligen avsedd för godstrafik. En förnyelse av vårt färjebestånd synes önskvärd även ur den synpunkten, att de färjor som för närvarande upprätthålla trafiken på de ovannämnda linjerna äro tämligen gamla.

Även om en direkt färjeförbindelse med Västtyskland i viss mån skulle avlasta godstrafiken över Öresund torde man emellertid från svensk sida fortfarande vara hänvisad till att låta den övervägande delen av godstrafiken på Västeuropa gå över Danmark. Visserligen kan måhända viss kapa-

citetsökning ernås på sistnämnda led genom byggandet av ytterligare ett färjeläge i Hälsingborg, men det synes ändock önskvärt att den nya färjan konstruerades så att den vid behov även kunde användas för transporter över Öresund.

Ehuru vi till fullo inse, att det ansträngda statsfinansiella läget kräver stor återhållsamhet även vad gäller den statliga investeringsverksamheten, är anskaffandet av en ny tågfärja så angeläget att vi ändock vilja föreslå, att statens järnvägars framställning på denna punkt bifalles. Något ökat statligt lånebehov behöver emellertid icke därmed uppstå, då enligt vårt förmenande betydande inskränkningar av den statliga investeringsverksamheten på andra mindre betydelsefulla punkter torde kunna genomföras.

Under återopande av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta att anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor för anskaffande av en ny tågfärja, huvudsakligen avsedd för godstrafik.

Stockholm den 23 januari 1951.

Ernst Wehtje.

Hjalmar Nilsson.