

Nr 178.

Av herr Nelander m. fl., om inrättande av en västtysk färjeförbindelse på Trelleborg.

I ett interpellationssvar under höstriksdagen rörande Öresunds- och kontinentaltrafiken redogjorde chefen för kommunikationsdepartementet bl. a. för färjetrafiken på Trelleborg. Beträffande en direkt färjeförbindelse med Västtyskland meddelade herr statsrådet, att en sådan även dryftats och undersökts men att denna fråga tills vidare fått anstå, då det visat sig svårt att få till stånd nöjaktiga förbindelser utan mera snabbgående färjor.

Frågan om en svensk färjeförbindelse med Västtyskland är icke lokalbetonad utan av verkligt riksintresse. Vi har visserligen våra förbindelser över Danmark, vilka undergått förbättringar, men där dock gång på gång stora trafikstockningar för gods- och motortrafik uppstått. Även om det kan sägas, att den danska Rödbby-Femernleden, vilken diskuterats i ett fyrtiotal år och som beräknas vara färdig om ett eller annat tiotal år, kommer att erbjuda snabbförbindelser och ökade trafikmöjligheter, behöver vi en egen sådan förbindelse med Västtyskland. Med det ekonomiska uppsving, som detta land fått och icke minst till följd av våra utökade handelsförbindelser med detsamma, synes det oss vara ett intresse av första ordningen att få en egen färjeled dit och därigenom — åtminstone delvis — slippa omvägen över Danmark.

Vi har nu vår färjeled på Warnemünde, som under fjolåret på grund av vissa skäl överflyttats dit från Sassnitz. Denna led skall givetvis behållas. Den är behövlig för trafiken på öststaterna. Vi upprätthåller även leden Trelleborg—Odra Port, som emellertid har relativt ringa trafikomfattning. Den synes huvudsakligen kunna betjänas med en polsk färja, möjligen med komplettering av en eller annan svensk färjetur. Slutligen kommer från och med den 9 instundande juni på försök under sommaren den nya färjeförbindelsen Trelleborg—Travemünde (Västtyskland), vilken emellertid endast gäller transport av resande och personbilar, när Travemünde saknar färjeläge. Denna led är avsedd att sommartid avlasta den stora turistbiltrafiken på Västtyskland över Danmark.

Det synes oss vara synnerligen lämpligt att under tiden den senast nämnda provisoriska färjetrafiken pågår göra en snabbundersökning om en mera fast färjeförbindelse från Trelleborg till exempelvis Grossenbrode, Travemünde eller annan västtysk hamn, där färjeläge kan byggas. Visserligen är avståndet i längsta laget för en sådan färje-

förbindelse, men så är även förhållandet med de redan nu trafikerade lederna.

Möjligheterna att hålla förbindelser med vissa expresståg är också för handen. I anslutning till nuvarande tågplan kunde en tidtabell tänkas enligt följande: Från Malmö kl. 7.00, från Trelleborg F kl. 8.00, till (exempelvis) Grossenbrode Fähre 16.30, till Hamburg Hbf 19.30. Nuvarande tider för Nordexpressen och Skandinavien—Italienexpressen skulle där kunna hållas. I andra riktningen kunde exempelvis tidtabellen läggas sålunda: Från Hamburg Hbf kl. 11.00 (anslutning från Nordexpressen och Skandinavien—Italienexpressen), från Grossenbrode Fähre 13.45, till Trelleborg F 22.15, till Malmö 23.30. Andra tidtabellskombinationer kan givetvis tänkas.

Det råder ingen tvekan om att därest en färjeled på Västtyskland öppnades en anseelig trafik kunde väntas denna väg till nytta för vårt eget trafikväsen. I Trelleborg har också betydande investeringar gjorts i tulllokaler, spårområden o. dyl. för betjäning av dylik trafik.

Avgörande för trafikförbindelsernas utformning är tillgången på lämpligt tonnage och rationell användning av detsamma. Odra Portleden synes oss, som ovan anförts, till huvudsaklig del kunna betjänas av en polsk färja. Även om så skulle bli fallet, torde icke tonnaget vara tillräckligt med de nuvarande färjorna Konung Gustaf V, Drottning Victoria och Starke, utan bör en ny färja insättas på en dylik västtysk led.

En ny färja är redan begärd. I årets statsverksproposition är ett delanslag upptaget för densamma. Så var även fallet i föregående års statsverksproposition. Av vad som framgår av densamma har kungl. järnvägsstyrelsen uttalat sig för en ny färja av Starkes storlek och i första hand avsedd för Trelleborgsleden. Färjan bör emellertid även enligt kungl. järnvägsstyrelsens uppfattning lämpa sig för Malmö-leden såsom reservfärja.

När en ny färja nu skall anskaffas, synes det oss som om denna även borde planeras med tanke på en permanent ny led till Västtyskland. Härför erfordras en färja av större typ än Starke med möjlighet att taga ombord ett fyrtiotal vagnar samt vara mera snabbgående. En skyndsam utredning i berörda avseende synes oss vara av stor vikt.

Under åberopande av det ovan anförda får vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta hos Kungl. Maj:t hemställa om en snabbutredning av frågan om en västtysk färjeförbindelse på Trelleborg i samband med en allmän översyn av övriga svenska färjeleder på kontinenten.

Stockholm den 27 januari 1953.

Eric Nelander.

Eric Nilsson
i Svalöv.

Gösta Netzen.