

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

UTREDNINGAR M. M. 1929:4.

JÄRNVÄGSSTYRELSENS UTLÅTANDE

den 28 mars 1929

I ANLEDNING AV REMITTERADE FÖRSLAG OCH
UTLÅTANDEN BETRÄFFANDE

SJÖFARTSFÖRBINDELSER MED ENGLAND

Utkom från trycket den 13 april 1929

Stockholm

K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI

1929

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
Skrivelse till Konungen	3
Bil. 1. Svenska Lloyds trafikplan	9
Bil. 2. Utredning rörande ångfärjeförbindelse Göteborg—Immingham	14
Fartygsmateriel	14
Tidtabell	16
Persontrafik	21
Godstrafik	25
Godsvagnpark och färjornas godstransportkapacitet	34
Kostnader	36
Ekonomiskt resultat. Slutsatser	39

TILL KONUNGEN.

Sedan ett tjugotal år har frågan om förbättrade sjöfartsförbindelser mellan Sverige och England varit föremål för uppmärksamhet från statsmakternas samt industri-, jordbruks- och handelsvärldens sida. Under år 1928 blev frågan ånyo aktuell. Å ena sidan gjorde rederiaktiebolaget Svenska Lloyd

Järnvägsstyrelsen, utlåtande i anledning av remitterade förslag och utlåtanden beträffande sjöfartsförbindelser med England.

den 1 februari 1928 framställning om statsbidrag till anskaffningskostnaden för två fartyg till linjen Göteborg—London; och ehuru bolaget sedermera (genom skrivelse den 18 juli 1928) återkallat sin ansökan om kapitaltillskott och därförutan gått i författning om fartygens byggande, kan saken icke anses vara från statens sida slutbehandlad, enär bolaget anmält sin avsikt att antagligen återkomma med ansökan om statsbidrag i annan form. Å andra sidan framfördes av vissa enskilda personer förslag till ångfärjeförbindelser, som innehålla i viss mån beaktansvärda uppslag; samtliga dessa förslag hava emellertid från olika håll underkastats en stark kritik.

Genom remiss den 19 mars 1928 ålades järnvägsstyrelsen att avgiva utlåtande över nämnda framställning av 1 februari 1928 jämte däröver avgivna utlåtanden. Sedermera hava till järnvägsstyrelsen överlämnats, för att tagas i övervägande vid avgivande av sådant utlåtande, dels ett yttrande från Svenska Trafikförbundet den 28 mars 1928, dels ovannämnda skrivelse från rederiaktiebolaget Svenska Lloyd av den 18 juli 1928.

./. I anledning härav får järnvägsstyrelsen, med remisshandlingarnas åter-
 %/. ställande, till en början hänvisa till hosföljande bilaga 1, vari lämnas en redogörelse för och en kritik av rederiaktiebolaget Svenska Lloyds trafikplan. Såsom därav framgår, avser bolaget att med två ångare, större och snabbare än de nuvarande och försedda med kylrum, upprätthålla en förbindelse mellan Göteborg och Tilbury (London) med en dubbeltur pr vecka, eventuellt under viss tid av året utvidgad till två dubbelturer pr vecka. Anskaffningskostnaden för fartygen beräknas till 6:6 milj. kr., varav bolaget ursprungligen förutsatte att staten skulle bidraga med 5 milj. kr.; förbindelsen skulle enligt de av bolaget framlagda kalkylerna icke kunna drivas utan ett rätt avsevärt årligt underskott. Enligt bolagets mening har emellertid staten »intresse av att för landets medborgare medverka till upprättandet av de trafikordningar, som äro behöfliga och önskvärda, och detta även om det kapital, som staten behöver för ändamålet investera, icke kan beräknas under någon tid framåt lämna direkt förräntning». I detta uttalande kan styrelsen till fullo instämma, under den givna förutsättningen att de staten sålunda åvilande uppoffringarna i tillräcklig grad motsvaras av de vunna fördelarna. Enligt styrelsens mening kan detta dock icke anses vara fallet med den ifrågavarande trafikplanen. En dubbeltur i veckan är avgjort otillfredsställande, även om den under viss del av året utvidgas till två turer, särskilt som det redan nu finnes en god förbindelse över kontinenten, som för Stockholms vidkommande ger samma och för Sydsvrige kortare restid till London än den av bolaget föreslagna, och som därtill är daglig. I biljettpriset skulle ingen minskning uppstå. Båtarna äro, om än bättre än de nuvarande, dock näppeligen tillräckligt stora för att göra resan över Nordsjön tilldragande. För godstrafiken skulle den nya routen icke medföra några fördelar, med undantag av de omtalade kylrummen för lantbruksprodukter. Dessa fördelar äro enligt styrelsens mening icke tillräckligt motiv för det kapitalutlägg och den risk för staten som bolagets förslag, under den givna förutsättningen att de framlagda kalkylerna äro pålitliga, skulle medföra.

Och vad mera är, den framlagda planen torde icke ens kunna vara utvecklingskraftig i den riktning, som är önskvärd och enligt styrelsens åsikt nödvändig, nämligen fram mot tätare turer. Skola sådana kunna åstadkommas, till fördel för persontrafiken, utan att godstrafiken inskränkes i högst betydlig omfattning, kräves anskaffande av flera fartyg och följaktligen proportionsvis ökat kapitalutlägg och ökade driftsförluster.

Anledningen härtill ligger väsentligen i de svårigheter, som sammankopplingen av persontrafik och godstrafik på vanliga ångfartyg vållar uti en trafik som den mellan Sverige och England.

Flera av de viktigaste linjerna mellan England och kontinenten, såsom

Dover-Calais, Harwich—Vlissingen, Harwich—Hoek van Holland m. fl., äro huvudsakligen person- och posttrafikleder, och den överförda godsmängden pr tur torde i regel vara helt liten. Den stora och betalningskraftiga persontrafiken på dessa linjer förmår ensam uppbära dem, trots höga kostnader på grund av täta turer och högt uppdriven fart (vanligen 20—24 knop).

För en linje Sverige—England däremot gäller ej motsvarande. Det finns ej tillräcklig persontrafik för att ensam bära upp en sådan linje. Skall en fullgod och bärkraftig trafikförbindelse kunna skapas, måste det ske i kombination av person- och godstrafik. Men persontrafiken fordrar jämförelsevis stor hastighet och täta turer, om de från trafikanternas sida uppställda kraven skola kunna uppfyllas. Godstrafiken fordrar åter, om någon verkligt avsevärd godsmängd skall kunna överföras, en i motsvarande grad förlängd tid i hamnarna för lastning och lossning; Svenska Lloyds huvudalternativ förutsätter sålunda sex dagar i hamn på vardera sidan, av en omloppstid på 14 dagar.

Täta turer och stark godstrafik stå således emot varandra. De kunna förenas endast under förutsättning av ett förhöjt antal fartyg, och detta medför naturligtvis i motsvarande grad förhöjda kostnader. Ökas turernas antal på bekostnad av tiden i hamnarna, så medför detta minskning av den årliga godsmängd, som kan mottagas. När rederiaktiebolaget Svenska Lloyds kalkyler utvisa ett betydande underskott (otillräcklig ränta och amortering), är detta alltså något, som i väsentlig mån ligger i sakens natur och under de givna förutsättningarna icke kan förväntas försvinna till följd av trafikens utveckling; snarare är det sannolikt att en utökning av trafiken — som sedan en viss, rätt närliggande gräns uppnåtts, endast kan ske genom insättandet av ett ökat antal fartyg — kommer att förhöja underskottet.

I likhet med övriga myndigheter och korporationer, som yttrat sig i denna fråga, såväl nu som tidigare, är styrelsen livligt övertygad om att direkta, täta, snabba, billiga och lätt utvecklingsbara sjöfartsförbindelser mellan Sverige och England äro av synnerligen stor ekonomisk och kulturell betydelse, och att skapandet av sådana kan väsentligt bidraga till att närma de båda länderna till varandra samt främja deras handelsutveckling till större mångsidighet och intensitet. Genom egna undersökningar och framför allt genom den utredning, som rederiaktiebolaget Svenska Lloyd framlagt beträffande de tekniska och ekonomiska möjligheterna för en förbindelse med vanliga ångfartyg — icke färjor — har järnvägsstyrelsen vunnit den övertygelsen, att en kommunikationsled mellan Sverige och England, som uppfyller dessa förutsättningar, *icke* kan åstadkommas med vanliga ångfartyg, åtminstone icke utan synnerligen betydande såväl kapitalutlägg som årliga driftsförluster.

Under sådana omständigheter har järnvägsstyrelsen ansett sig böra, då styrelsen haft att yttra sig i frågan om förbättrade förbindelser med England, till förnyad prövning upptaga den fråga om *ångfärjeförbindelser*, som redan tidigare varit å bane.

År 1919 avgav styrelsen tillsammans med särskilda sakkunniga ett förslag om ångfärjeförbindelser. Detta förslag avsåg dagliga turer med fartyg av betydande dimensioner och jämförelsevis hög fart (18 knop). Förslaget beräknades medföra en mycket stor kapitalinvestering och lämna en betydande årlig brist i full ränta och amortering. Trots dessa uppoffringar förordades likväl planen enhälligt av de sakkunniga — vilka på ett framträdande sätt representerade skilda intressen inom näringslivet — och det är således tydligt att fördelarna för hela landet av en sådan trafikförbindelse värderades mycket högt.

Den i sagda projekt gjorda förutsättningen om dagliga turer måste givetvis allt fortfarande anses synnerligen viktig, då förbindelsen först därigenom erhåller en fullt tillfredsställande effektivitet. Styrelsen har emellertid nu

velat undersöka, om det icke är möjligt att genom viss reduktion av nämnda förslag skapa en trafikplan, som å ena sidan är ekonomiskt acceptabel och å andra sidan dels, redan i sitt föreliggande skick, medför väsentliga fördelar för trafiken, dels därutöver bevarar möjligheten av utveckling i mån av behov i riktning mot det framtida önskemålet av dagliga turer. Utförda undersökningar och beräkningar hava givit vid handen, att en sådan trafikplan kan uppställas. En för trafiken mycket förmånlig ångfärjeförbindelse synes kunna ordnas så, att trafikleden bör förmå icke blott bära sina drift- och underhållskostnader utan även, helt eller åtminstone i det närmaste, förränta och amortera det nedlagda kapitalet; vilket alltså innebär att planens förverkligande i realiteten icke skulle erfordra någon ekonomisk uppoffring, i varje fall icke någon avsevärd sådan.

Den åsyftade trafikplanen utvecklas i hosföljande bilaga 2. Den innebär att med 2 eller 3 ångfärjor, preliminärt beräknade till en kostnad av 6 milj. kr. för vardera, upprätthålla trafik mellan Göteborg och England med tre turer pr vecka i vardera riktningen och med en överfartstid av två nätter och en dag. Färjorna kunna, på grund av påvisade möjligheter till en ändrad konstruktion, erhålla en betydligt större godstransportkapacitet än de vid den föregående utredningen ifrågasatta. Farten kan sättas till $16\frac{1}{2}$ knop.

I motsats till en ångbåtslinje kan en ångfärjelinje utan svårighet samtidigt möta person- och godstrafikens ovan antydda krav. Man hör ofta framhållas, att de enda väsentliga fördelarna med en ångfärjelinje skulle ligga i att godset kan befordras utan omlastning, och att följaktligen fördelarna måste minskas ju längre linjen blir, eftersom de inbesparade kostnaderna för lastning och lossning då spela en allt mindre roll, och vid någon viss väglängd alldeles försvinna. Detta resonemang, ehuru till en viss grad riktigt, uttömmar ingalunda hela sammanhanget. Fördelarna av att inbespara kostnaderna för lossning och lastning äro utan tvivel mycket väsentliga, såsom bl. a. visas av rederiaktiebolaget Svenska Lloyds kalkyler, enligt vilka deras beräknade belopp uppgår till mer än $\frac{1}{3}$ av den beräknade fraktinkomsten och är större än kolkostnaderna för tre dubbelturer i veckan med ångfärjor. (Hela kolkontot i färjetrafiken uppgår till 450 000 kr., medan Svenska Lloyds beräknade lastnings- och lossningskostnader stiga till 675 000 kr.)¹⁾ Och av stor betydelse äro även de fördelar för varorna själva, som härmed sammanhänga och som nedan närmare utvecklas (minskad risk för skador, mindre behov av förpackning o. s. v.). Men härtill kommer en annan omständighet, som i själva verket är den springande punkten men som dock icke synes ligga klar för alla — exempelvis hava Stockholms Handelskammare och Exportföreningen i sitt gemensamma utlåtande icke ens omnämnt den — nämligen att ångfärjor änyo äro klara att avgå, så fort vagnarna körts i land och andra tagits ombord (samt eventuell kolning och rengöring ägt rum). Härigenom bortfalla ju nackdelarna av den ovan omtalade sammankopplingen av person- och godstrafik på samma fartyg. Godsöverföringen hindrar icke täta turer, och täta turer inskränka icke på godsmängden; tvärtom ökas godskapaciteten proportionellt mot turernas antal. De uppgjorda kalkylerna visa att man — trots den ofta gjorda och från teoretisk synpunkt riktiga anmärkningen, att den nyttiga godsmängden med en färja blir väsentligt mindre än den, som skulle kunna befordras på ett vanligt fartyg av samma storlek — likväl i den föreliggande trafikförbindelsen kan överföra en minst lika stor godsmängd på färjor som på vanliga ångfartyg.

Naturligtvis förutsätter detta att flera turer företagas av ångfärjorna än av samma antal ångbåtar, och det förutsätter även att ångfärjorna byggas större. Men å ena sidan medför detta icke någon alltför stor ökning av de egentliga driftkostnaderna — det inverkar ju huvudsakligen endast på kol-

¹⁾ Oberäknat de kostnader som uppstå för godsavsändare och -mottagare.

kostnaderna och dessa spela som sagt långt mindre roll än lastnings- och lossningskostnaderna för vanliga ångbåtar — å andra sidan äro ju båda dessa omständigheter till fördel för persontrafiken, ja t. o. m. just vad som för dess vidkommande kräves. Genom att man med två ångfärjor kan köra tre turer i veckan, kan praktiskt taget var och en, som önskar resa mellan Sverige och England över Nordsjön, ordna sig därefter, medan antalet resande, som kunna avvakta en veckoförbindelse, då andra vägar finnas, givetvis är på ett helt annat sätt begränsat. Och genom att fartygen byggas större minskas också motviljan mot att begagna sjövägen och ökas högst väsentligt routens attraktionskraft. Då därtill kommer att järnvägsstyrelsen förutsett ett lägre biljettpris än Svenska Lloyd, torde styrelsen få anses hava goda skäl, då styrelsen i sina kalkyler räknat med ungefär tre gånger så många resande på de tre dubbelturerna som bolaget på sin enda dubbel-tur. En jämförelse mellan de båda alternativen visar då, att de något högre direkta kostnaderna för färjelinjen utjämnas av ökad godstrafikinkomst och att den ökade inkomsten av persontrafiken medför att ränta, amortering och assurans kan betalas på det större kapitalet.

Vad godstrafiken beträffar, har styrelsen för exporten beräknat ungefär samma kvantiteter och fraktinkomster som Svenska Lloyd; importen däremot har beräknats högre med hänsyn även till möjligheten att i återgående vagnar medtaga stenkol.

Det är alltså färjeledens förmåga av täta turer, till fördel för persontrafiken men utan nackdel för godstrafiken, som ger den en tillfredsställande ekonomisk basis. Att den dessutom såsom påtagligt är, besitter en naturlig utvecklingsförmåga och utan någon sorts omstöpning, vare sig teknisk eller ekonomisk, kan anpassas efter framtida krav, är givetvis en utomordentlig fördel.

I själva verket förhåller det sig så, att såväl ångfärjor som vanliga fartyg arbeta med betydande ineffektivitetsmoment. Vid ångfärjor har man den jämförelsevis låga lastförmågan, som dock vid nyare konstruktioner blivit avsevärt höjd. Vid vanliga ångfartyg har man dels de direkta kostnaderna för godsets hantering, dels — ännu viktigare — den avsevärda tidsutdräkten i hamnarna, som gör att den nyttiga gångtiden blir en helt liten del av hela totaltiden, vilken dock oavslättligt drar kostnader för besättning, för räntor o. s. v. Det är dessa ineffektivitetsmoment vid de båda transportsätten, som man har att inbördes väga mot varandra.

Uppenbarligen måste detta undersökas från fall till fall. Något generellt omdöme härom kan icke fällas. Lika litet som det skulle kunna påstås, att en ångfärjeförbindelse alltid vore att föredraga framför vanliga ångbåtar, lika litet är det berättigat att utan undersökning genom allmänna resonemang avfärda ångfärjor såsom ett oekonomiskt transportmedel på något längre distanser.

Utöver vad här ovan anförts ur driftstekniska och driftsekonomiska synpunkter och närmast sammanhängande med kravet på täta turer, bör man heller icke förglömma de fördelar för godstrafikens och handelns utveckling, som ångfärjetrafik medför. Erfarenheterna såväl från Trällebörg—Sassnitzlinjen som från den efter kriget upprättade, enbart för godstrafik avsedda färjelinjen Harwich—Zeebrugge — som, tvärtemot vad som i ett utlåtande påstås, har ett mycket vidsträckt trafikområde — vittna kraftigt om färjetrafikens förmåga att främja handelsutbytet och upparbeta ny trafik, som eljest icke skulle erhållits. Likaså färjeleders stora användning i Amerika; den sista planen gäller en linje Neworleans—Havanna, ett avstånd föga kortare än Göteborg—Immingham. Möjligheten att verkställa leveranser i direkta järnvägsvagnar, med täta mellanrum och just i den mängd som för var gång, eventuellt dag för dag, behöves, svarar mot moderna och effektiva tendenser

inom handeln. Möjligheten att befordra livsmedel ända till destinationsorten i genomgående kylvagnar torde vara av högt värde. Bland varuslag, som skulle hava särskild nytta av ångfärjeleden, och varav exporten i följd därav kunde beräknas vidgad, äro att nämna smör, fläsk, ägg och övriga livsmedel, papper och papp, sannolikt trämassa, vidare trävaror, särskilt hyvlade eller i högre grad bearbetade sådana, ävensom järn- och stålvaror av olika slag.

Färjelinjens anslutning på engelsk sida till Immingham vid Humber invid de väldiga industridistrikten i mellersta England, där Sverige har synnerligen viktiga handelsförbindelser, är av stor betydelse både för export- och importgoods och för persontrafiken.

Då åtskilliga tillstyrkanden blivit givna åt rederiaktiebolaget Svenska Lloyds förslag, synes det järnvägsstyrelsen sannolikt, att dessa tillstyrkanden vilat på den dubbla förutsättningen, å ena sidan att en ångfärjeförbindelse, om än önskvärd, dock icke låge inom det ekonomiskt överkomligas gränser — man har haft 1919 års storslagna men kostsamma förslag i tankarna — och å andra sidan att den föreslagna ångbåtslinjen framdeles skulle kunna utvecklas till större antal turer, så att förslaget borde bedömas endast såsom ett första steg i utvecklingen.

Ingendera av dessa förutsättningar kan emellertid utan vidare anses riktig. Fastmer ligger enligt järnvägsstyrelsens mening saken så till, att det med vanliga ångfartyg finnes ytterst små utsikter att — i vart fall icke utan mycket betydande årliga förluster — ens i framtiden kunna åstadkomma en fullgod expressförbindelse med tätta turer; medan däremot med ångfärjor en sådan förbindelse omedelbart kan åstadkommas utan (eller åtminstone med jämförelsevis små) uppoffringar. Om det ur allmän politisk, kulturell och ekonomisk synvinkel finnes tillräckligt stort intresse för att skapa en effektiv förbindelse mellan Sverige och England, är enligt järnvägsstyrelsens mening en ångfärjeförbindelse avgjort att föredraga.

En oundgänglig förutsättning för realiserandet av en sådan plan anser styrelsen emellertid vara aktiv delaktighet även från engelsk sida, och den lämpligaste formen för en sådan medverkan synes styrelsen då vara samsegling mellan de å ömse sidor närmast intresserade järnvägsföretagen, såsom ägare till färjefartygen, nämligen Statens järnvägar i Sverige samt London & North Eastern Railway i England. Ångfärjans bärande idé, att vara substitutet för en bro, förenande av vatten skilda järnvägslinjer, synes böra givas företräde framför tanken på ett mellan järnvägarna inpassa ett från dem fristående särskilt transportföretag.

Järnvägsstyrelsen anser sig under sådana omständigheter icke för sin del böra väcka förslag om upprättande av ångfärjeförbindelse. Men med den åsikt styrelsen hyser, att goda förbindelser med England utgöra en nationell fråga av hög betydelse, har styrelsen, då styrelsen genom remiss fått att yttra sig i frågan, dock velat till offentligt bedömande framlägga resultaten av en samvetsgrann och förutsättningslös och möjligast ingående utredning, då en sådan näppeligen från annat håll framlagts.

I detta ärendes handläggning hava jämväl deltagit överdirektören Virgin, järnvägsfullmäktige Johansson och Hjorth — varjämte järnvägsfullmäktige-suppleanten Falkman vid överläggningarna närvarit — samt byråcheferna Olofsson, Stjerna, Svensson och Norrman. De ekonomiska utredningarna i bilaga 2 hava verkställts av chefen för styrelsens statistiska kontor L. Akselsson.

Stockholm den 28 mars 1929.

Underdånigst
AXEL GRANHOLM.

NILS AHLBERG.

Svenska Lloyds trafikplan.

Rederiaktiebolaget Svenska Lloyds trafikplan går ut på att till utbyte av fartygen *Saga* och *Patricia* på traden Göteborg—Tilbury (London) insätta två större och snabbare nybyggda fartyg, varigenom enligt bolagets åsikt frågan om Englandsförbindelsernas förbättrande skulle bliva löst för en längre tid framåt. Enligt uppgift i tidningspressen äro de nya, snart leveransfärdiga fartygen beställda för en fart av c:a 17 knop och med en längd av 377 fot eller 115 meter, under det att *Saga* och *Patricia* lära göra 14 knops fart och hava en längd av 98 resp. 106 meter. De nya fartygen skola rymma 200 första och 45 tredje klass passagerare, förutom gods.

Med dessa fartyg avses att trafiken från Sverige till England — den tilltänkta tidtabellen är endast angiven för denna riktning — skall försiggå på följande sätt. Fartygen avgå från Göteborg till London varje lördag afton och uppnå destinationsorten följande måndags morgon. Avresan sker från Stockholm lördag omkring kl. 14 med ankomst till Göteborg kl. 20, varefter ångaren avgår kl. 21 och anländer till Tilbury måndag kl. 9 samt passagerarna inträffa i London kl. 10.30. »Ett dylikt förslag skulle», säger bolaget, »vara synnerligen förmånligt för passagerarna, i det att de därigenom skulle undgå kostnaden för en nattresa i Sverige.»

För genomförandet av planen erfordras emellertid ett kapital av 6 600 000 kr. Uppbringandet av detta kapital skulle enligt bolagets ursprungliga plan ske på så sätt att staten skulle tillskjuta 1·5 milj. kr. för varje fartyg i form av rederilån — under förutsättning att fartyget byggdes vid svenskt varv — alltså tillsammans 3 milj. kr., och därtill 2 milj. kr. i form av annat statslån. Varemot bolaget hade för avsikt att som aktiekapital (eventuellt helt eller delvis såsom lån) insätta återstående 1·6 milj. kr. Enligt de av bolaget framlagda kalkylerna beräknas nettoinseglingen till runt 578 000 kr. pr år, varmed avses att under de första åtta åren förränta och amortera rederilånet samt lämna 6 % avkastning på det av bolaget tillskjutna kapitalet, varemot någon vare sig förräntning eller amortering av det särskilda statslånet under denna tid icke beräknats i kalkylerna. Först efter de åtta årens slut skulle — såvida icke överskottet av rörelsen bleve högre än bolaget beräknat — förräntning och amortering av sagda belopp 2 milj. kr. vidtaga. Detta måste enligt järnvägsstyrelsens mening innebära, att nämnda lån under de första åtta åren skulle ökas med ränta på ränta till omkring 3 milj. kr., på vilket belopp alltså förräntning och amortering därefter skulle vidtaga. Assurans eller avsättning till assuransfond är icke upptagen i den framlagda kalkylen.

Rederibolaget framhåller att, om dess förhoppning om ökat passagerareantal skulle besannas, intet hinder finnes att, när behovet så påkallar, med dessa snabba ångare insätta dubbla veckotur; en sådan anordning torde först komma ifråga under sommarmånaderna juni—augusti. Bolagets kalkyler utgå dock från endast en veckotur.

Passagerareavgifterna upptagas till 145 kr. i första och 70 kr. i tredje klass inkl. kost, men utom eventuell tilläggsavgift för större bekvämlighet. Frakterna för godstrafiken äro enligt uppgift beräknade enligt nuvarande »mycket låga» fraktsatser, delvis minskad med 5 %, vilket ger en medelfrakt av c:a 18 kr. pr ton för utgående och 33 kr. pr ton för ingående gods. Trafiken beräknas till 6 942 passagerare, 6 292 i I/II och 650 i III klass, 80 600

ton exportgods, varav 33 800 ton trävaror (här omräknade efter $2\frac{1}{2}$ ton pr standard, vilket måhända är väl lågt), och 10 400 ton importgods. För denna trafik beräknas inkomster och utgifter enligt följande tabell:

Inkomster:

	Kronor.
Passagerare	957 840
» extrahytter	30 000
Förtjänst å servering	40 000
Exportgods	1 464 580
Importgods	343 200
	Summa 2 835 620

Utgifter:

	Kronor.
Kolkostnader (206 ton pr rundtur, varav 35 ton i hamn, à 22 kr. pr ton)	235 664
Dagskostnader (besättning m. m.)	580 320
Diverse kostnader	26 000
Reparationer och underhåll	60 000
Hamnumgälder (Göteborg 2 200 kr., London 4 710 kr. pr rundtur)	359 320
Lastning och lossning (Göteborg 6 000 kr., London 6 975 kr. pr rundtur)	*674 700
Kommissioner å last och biljettinkomst	112 034
Passagerarebiljetter mellan Tilbury och London	46 800
Passagerares vivre	83 200
Administrationskostnader	80 000
	Summa 2 258 038

Överskott, kronor 577 582

Bolaget anser att kalkylerna visa omöjligheten för en enskild att ekonomiskt ensam genomföra företaget, »då enbart räntan på det nedlagda kapitalet och nödig avskrivning långt överstiga det beräknade överskottet». Enligt bolagets mening skulle det emellertid vara uppenbart, att det i statens eget intresse måste vara mycket önskvärt, att den skisserade förbindelsen mellan Sverige och England kan komma till stånd. »Staten har nämligen intresse av att för landets medborgare medverka till upprättandet av de trafikordningar, som äro behöfliga och önskvärda, och detta även om det kapital, som staten behöver för ändamålet investera, icke kan beräknas under någon tid framåt lämna direkt förräntning. Förmånerna för landet kunna ju vinnas även på andra sätt än att ränta erhålles på nedlagt kapital.» Bolaget anser dessutom risk föreligga för att annat land vidtager åtgärder för förbättrad trafik med England, om icke ett svenskt företag träder in därför.

I en senare skrivelse den 18 juli 1928 anför bolaget, att det numera lyckats med engelskt varv träffa uppgörelse om byggande av de ifrågavarande fartygen utan att behöva anlita hjälp i den form och utsträckning, varom i förstnämnda framställning förmålades; varför denna framställning återkallas. För genomförandet av trafikens upprätthållande med de nu beställda fartygen på ett fullt tillfredsställande sätt anser sig bolaget dock antagligen komma att behöva anlita bistånd från staten på sätt det framdeles skall i ny skrivelse omförmåla.

*: Motsvarar (för båda hamnarna) 7.40 kr. pr ton överfört gods, över 37 % av den beräknade fraktinkomsten.

Över rederiaktiebolaget Svenska Lloyds plan har yttrande avgivits av kommerskollegium, som i sin tur inhämtat yttranden från en del näringsorganisationer. För egen del anser kollegiet, att det i främsta rummet föreligger behov av förbättring av passagerarebefordran mellan Sverige och England, medan det däremot för godstrafiken är jämförelsevis väl sörjt, dock måhända med undantag för vissa lantmannaprodukter. Kollegiet anser bolagets driftskalkyler vara tillfredsställande, dock anses inkomsterna kunna ökas med en årlig inkomst av postpaketbefordran på omkring 10 000 kr. Kollegiet föreslår att det särskilda statslånet nedsättes från 2 milj. kr. till 1 800 000 kr. Under månaderna juni—september bör ytterligare en tur i veckan i vardera riktningen företagas. Räntan på sökandebolagets tillskotts-kapital bör förslagsvis beräknas efter 5 %.

Slutligen har Sveriges Industriförbund i ett utlåtande den 29 september 1928 till kommerskollegium, som närmast avser herr Cassels ångfärjeförslag, gjort ett uttalande angående rederiaktiebolaget Svenska Lloyds plan, som här torde böra anföras. Förbundet anser att de nya fartygen genom sin storlek och fart komma att medföra en avsevärd förbättring i trafiken ifråga. Förbundet framhåller emellertid såsom en olägenhet, att förbindelse icke skulle hållas mer än en gång i veckan, medan övriga router äro antingen dagliga eller hava förbindelser 4—6 gånger i veckan. Förbundet ser med tillfredsställelse att bolaget tagit detta steg till förbättring av förbindelserna med England. För landets näringsliv är det dock ett önskemål, att dessa förbindelser än mera utvecklas till åtminstone 3—4 reguljära turer i veckan. Detta mål kan endast ernås med fartygsmateriel och hamnanläggningar, speciellt konstruerade för snabb lastning och lossning. Härtill kommer att fartygen, för att kunna draga till sig passageraretrafiken, måste vara så stora och av sjövärdig typ, att de kunna verka tilldragande för resande över Nordsjön.

Såsom av bolagets förstnämnda skrivelse framgår, går dess huvudförslag ut på en förbindelse en gång i veckan i vardera riktningen. Då det ställdes i utsikt att åtminstone under sommarmånaderna framdeles kunna upptaga ännu en förbindelse i veckan — vilket kommerskollegium såsom nämnt anser böra uppställas såsom en förutsättning för statsunderstöd — måste härvid beaktas, att detta med hänsyn till lastnings- och lossningsförhållandena för gods i London svårligen torde kunna ske utan en betydlig minskning av den under denna tid medförda godskvantiteten. Den effektiva tiden i hamn kan nämligen icke bliva mera än en dag i den ena och två dagar i den andra hamnen. På grund härav torde, såsom en överslagberäkning visar, en sådan utvidgad trafik icke komma att medföra någon ökning utan sannolikt en minskning av det sammanlagda nettoinseglingsbeloppet.

Det framgår av såväl bolagets egen framställning som de däröver avgivna yttrandena, att den nya linjens nytta för *godstrafiken* mellan Sverige och England icke skulle bliva väsentligt större än nyttan av den nuvarande linjen. Det enda som framhålles är förbättringen för livsmedelstrafiken. I övrigt framhåller såväl bolaget självt som de korporationer, som yttrat sig, nästan uteslutande de uppkommande förbättringarnas betydelse för resandefrafiken.

Vad denna trafik beträffar, innebär trafikplanen en del avsevärda förbättringar. För Göteborg är det naturligtvis av betydelse, att avresan kan ske först lördag kväll i stället för lördag middag, med ankomst till London måndag morgon. Dock bör framhållas, att bolagets beräkning om framkomsttid till London kl. 10:30 torde vara för sangvinisk; sannolikare är kl. 11:30. För Stockholms vidkommande är det utan tvivel ävenledes av en

viss betydelse för de resande till London att kunna avresa lördag middag i stället för fredag kväll. Det måste dock, såsom även Skånes handelskammare framhållit, beaktas att man från Stockholm till London har förbindelse över kontinenten med avgång visserligen tre timmar tidigare än tåget till Göteborg, men också med ankomst till London kl. 8:30 på morgonen, sannolikt 3 timmar tidigare än Svenska Lloyds nya linje. Och därtill är denna förbindelse över kontinenten daglig, medan förbindelse över Nordsjön skulle äga rum blott en, eventuellt under viss tid två gånger i veckan. För södra Sverige ligga förbindelserna såväl över kontinenten som över Danmark avsevärt bättre än över Göteborg, och i överensstämmelse härmed har ock Skånska handelskammaren icke ansett sig hava anledning att tillstyrka bolagets förslag.

Med riktningen från England har bolaget icke närmare sysselsatt sig. Avsikten är givetvis att även i denna riktning avgå lördag kväll och ankomma till Göteborg måndag morgon (liksom nu), varefter Stockholm skulle kunna nå måndag kväll, eller om ett ifrågasatt nytt snälltåg insattes, måndag eftermiddag. I denna riktning äro fördelarna gent emot nuvarande tidtabell mindre, de inskränka sig huvudsakligen till en senare avgångstid från London, vilket på en lördag eftermiddag torde vara helt oväsentligt.

Vad beträffar biljettprisen har styrelsen inhämtat upplysningar om de nu gällande prisen, som variera under olika omständigheter, och sökt beräkna de nuvarande medelbiljettprisen. Denna undersökning har lämnat följande resultat, som möjligen icke är absolut korrekt, såsom i viss mån beroende på fördelningen av de resande mellan biljettprisgrupperna, men dock torde vara fullt tillräckligt noggrant för att visa, hur saken ligger. Det avser biljettkostnaden Göteborg—London eller omvänt, alltså inkl. kostnaden London—Tilbury, i I/II klass, i kronor:

	Enkel bilj.		1/2 tur- & retur		Medeltal
	I	II	I	II	
Sommar.....	160	113	139	101·50	137
Vinter.....	136	96	118	86·50	115

Det av bolaget förutsatta biljettpriset 145 kr. (tillägg för bättre hytter är i de båda fallen ej medräknat) torde sålunda innebära en icke oväsentlig förhöjning av nuvarande biljettpriser. Ifall, såsom numera uppgives, biljettprisen skulle komma att bli (under sommaren) 140 kr. för enkel och 126 kr. för halv tur- och returbiljett i första klass, kan dock, med hänsyn till att på de nya båtarna andra klass borttagits, näppeligen anses uppstå någon prisreduktion (möjligen 2 à 3 kr. i medeltal).

Järnvägsstyrelsen vill på det livligaste instämma i bolagets uttalande om statens intresse av att medverka till bättre trafikanordningar, även om det behöfliga kapitalet icke kan säkert förräntas. Men det synes dock styrelsen böra vara klart, att en nödvändig förutsättning härför måste vara, att de uppkommande förbättringarna äro av väsentlig natur och verkligen värda de uppoffringar, som staten för ändamålet skulle göra. I detta hänseende måste rederiaktiebolaget Svenska Lloyds nya trafikplaner enligt styrelsens åsikt anses brista. De uppkommande förbättringarna för resandetrafiken kunna i sig själva vara önskvärda nog, och båtarna äro ju större och snabbare än de nuvarande. Men de torde dock alltjämt icke vara stora nog för att kunna över Nordsjön uppamma en stor persontrafik och giva routen en hög standard. Och framför allt skulle det fortfarande bliva blott en, möjligen tidvis två turer i veckan, och därtill icke den prisnedsättning, som trafiken otvivelaktigt för sin utveckling behöver. Allt som allt och med hänsyn till den ringa nyttan för godstrafiken, torde förbättringarna enligt bolagets trafik-

plan icke för hela landets ekonomi vara av sådan betydelse, att staten för deras skull bör åtaga sig så betydande kapitalutlägg som ifrågasättas, och därtill åtaga sig betydande kapitalrisk. Detta så mycket mindre ifall, såsom i den ursprungligen framlagda kalkylen avsågs, bolaget endast förutsättes komma att för egen del ansvara för en mindre del av det behöfliga kapitalet.

Annorlunda ställer sig ju saken, då bolaget redan, utan att förvissa sig om statsmakternas ställning till dess planer, likväl gått i författning om båtarnas byggande med på eget ansvar anskaffat eller upplånat kapital. Skulle det visa sig att det ekonomiska resultatet blir så mycket bättre än vad bolagets egna framlagda kalkyler kunna giva vid handen, att företaget kan bli bärigt utan statens medverkan, så kan ett sådant resultat endast hälsas med den största tillfredsställelse, och bolaget har i sådant fall genom sitt initiativ och den övertagna risken gjort sig förtjänt av allt erkännande. Skulle bolaget åter, såsom det i den nämnda senare skrivelsen antydes, återkomma med begäran om statens understöd i annan form, står man inför den icke enastående företeelsen, att ett privatföretag på egen hand uppgör en plan och åtager sig en uppgift, som det sedermera icke kan genomföra utan medverkan från staten, vilken icke fått tillfälle att på förhand taga ställning därtill.

Vid bedömandet av rederiaktiebolaget Svenska Lloyds trafikprojekt är det emellertid ännu en synpunkt, som måste tagas i betraktande. Från flera av de organisationer, som yttrat sig därom, har framhållits, att en förbindelse med en eller högst två dubbelturer i veckan är otillfredsställande. Man bör alltså redan från början taga i betraktande, i vilken mån trafikplanen är mäktig av utveckling. Till en början må då först framhållas, att med de två nu under byggnad varande fartygen icke ens två turer pr vecka torde kunna upprätthållas under hela året. Detta skulle nämligen betyda, att godskvantiteten måste högst betydligt minskas, sannolikt till mindre än hälften av den som Svenska Lloyds linje nu överför och som förutsatts för den nya routen. Och det skulle sannolikt även betyda en försämrad ekonomi. Skall en förbindelse ordnas med exempelvis 4 dubbelturer pr vecka, såsom den norska Englandsrouten redan har, måste minst ytterligare två fartyg anskaffas, sannolikt tre. Att en sådan trafiks räntabilitet skulle bli ännu svagare än den nu föreslagnas, torde kunna antagas; att den skulle kräva ett betydligt större kapital, för vilket statens medverkan komme att tagas i anspråk, torde vara påtagligt. Å andra sidan skulle ju fortfarande för en sådan route stå kvar nackdelarna av väl små fartyg, höga lastnings- och lossningskostnader och godstrafikens ledande över London. Den sistnämnda omständigheten medför extra tidsutdräkt; fartygen måste först angöra Tilbury för persontrafikens skull och sedan gå längre uppför Themsen till dockorna.

Såvitt järnvägsstyrelsen kan finna, förefinnes alltså ingen utsikt för att Svenska Lloyds linje mellan Göteborg och London skall kunna utvecklas till en förstklassig expressförbindelse med regelbundna täta turer. Det är i främsta rummet på grund härav, som styrelsen nödgas såsom sin uppfattning uttala, att Svenska Lloyds plan icke innebär en tillfredsställande lösning av det för hela landet viktiga trafikspörsmål, som här föreligger, och att planen från sitt första skede ej heller torde med rimliga uppoffringar kunna utvecklas i rätt riktning mot en slutlig lösning.

Utredning rörande ångfärjeförbindelse Göteborg—Immingham.

Fartygsmateriel.

På underhand från järnvägsstyrelsen framställd begäran har direktören H. G. Hammar vid Götaverken utarbetat ett skisserat förslag till ångfärja.

Förslaget avser färja med 16 $\frac{1}{2}$ knops normal fart och beräknad anskaffningskostnad av 6 milj. kronor. Fartyget är väsentligt större än ångfärjorna å Trälleborg—Sassnitzleden och de av Svenska Lloyd beställda ångarna men däremot betydligt mindre än de av direktören W. Hök för 1919 års utredning konstruerade 18 knops färjorna. Huvuddimensionerna äro: längd över allt 445 fot, bredd 64 fot, djup till tågdäck 30 fot, djupgående 22 fot (vilket mått dock av hänsyn till sjövärdigheten torde bliva ändrat till 24 à 25 fot), displacement 9 100 ton, maskinstyrka av avsett turbinmaskineri 7 200 I.H.K.

Passagerareutrymme är i skissen beräknat för 200 I samt 100 III klass passagerare.

På järnvägsstyrelsens begäran har konstruktören sökt att så mycket som möjligt höja godstransportförmågan och för ändamålet avsett, att godsvagnar skola placeras icke blott å det fyrspåriga tågdäcket utan även, förmedlat genom hissar, i därunder belägna rum. Konstruktören har uppnått en nyttig spårlängd av 432 m på tågdäck och 144 m i rum eller tillsammans 576 m emot 440 m i det Hökska 18 knopsförslaget. Färjan skall sålunda kunna medtaga 64 st. 9 m långa godsvagnar om c:a 14 tons lastförmåga eller 48 större, 12 m långa godsvagnar om c:a 18 tons lastförmåga. Vid full belastning å vagnarna uppgår sålunda den maximala nyttiga godslasten å färjan till 850 à 900 ton, en synnerligen avsevärd kvantitet, proportionsvis betydligt större än vid tidigare färjekonstruktioner.

Direktören Hammar har jämväl avgivit skisserat förslag till 18 och 20 knops färjor, betingande en kostnad av c:a 7 resp. 8 milj. kronor. Dessa färjetyper torde dock, såsom av tidtabellsutredningen framgår, icke böra komma ifråga.

Följande tabell lämnar närmare upplysningar och jämförelser rörande de av direktören Hammar angivna färjorna ävensom de av direktören Hök för 1919 års utredning konstruerade enkeldäckade färjorna samt slutligen ett av redaktören Hj. Cassel framfört färjeförslag.

	16½ knop		18 knop		20 knop	
	Götaverken	Cassel	Götaverken	Hök	Götaverken	Hök
Längd över allt..... fot	445	443	485	515	510	.
» p.p. »	430	428	460	492	490	525
Bredd mallad..... »	64	²⁾ 57 ⁹ / ₁₂	65	69	67	69
Djup mallat till tågdäck... »	30	.	32	38	34	.
Djupgående..... »	¹⁾ 22	21 ⁴ / ₁₂	¹⁾ 22 ⁹ / ₁₂	26	¹⁾ 24	26
Blockkoefficient.....	0.50	0.57	0.50	0.516	0.50	0.50
Deplacement..... tons	9 100	8 670	9 700	13 000	11 300	14 500
I.H.K.	7 200	7 000	9 500	11 700	15 100	17 400
Nyttig spårlängd:						
på tågdäck m	432	²⁾ 391	477	440	504	490
i rum »	144	²⁾ 255	144	—	144	—
summa »	576	²⁾ 646	621	440	648	490
Passagerare:						
I klass	200	250	200	324	200	.
II »	—	110	—	—	—	.
III »	100	100	100	³⁾ 130	100	.
summa	300	460	300	454	300	.
Last i rum..... ton	—	—	—	500	—	.
Ton kol per timme vid normal fart	⁴⁾ 3.4	.	4.4	6.1	7.0	9.1
Pris milj. kr.	6.0	.	7.0	⁵⁾ 6.0	8.0	⁵⁾ 7.0

¹⁾ Djupgåendet torde böra ökas till 24 å 25 fot.

²⁾ Dessa av redaktören Cassel angivna siffror äro icke möjliga att genomföra i praktiken.

³⁾ Inberäknat 30 IV klass.

⁴⁾ Vid forcering angives 4.1 ton per timme.

⁵⁾ I 1914 års prislivå.

För att ytterligare något belysa de föreslagna fartygens storlek meddelas följande sammanställning av uppgifter hämtade ur skeppslistan m. m.

	I. H. K.	Brutto reg.-ton	Netto reg.-ton	Depl. ton	Längd meter	Bredd meter	Djup meter	Djup- gående meter
<i>Svenska Lloyds:</i>								
Balder ¹⁾	1 300	1 522	1 035	—	74.2	10.4	4.2	4.7
Patricia	4 500	3 277	2 069	—	105.9	13.0	6.2	6.2
Saga	2 700	2 981	2 100	—	97.8	14.0	5.9	6.1
Nybeställning, 17 knop...	—	4 300	—	—	115.0	—	—	—
<i>Ångfärjorna:</i>								
Konung Gustaf V	5 800	3 062	1 409	4 500	112.4	15.6	6.8	5.3
Drottning Victoria	5 800	3 074	1 409	4 500	112.3	15.6	6.8	5.3
Hammars förslag 16½ knop	7 200	7 000	²⁾ 4 200	9 100	135.7	19.5	9.1	{ 6.7 å 7.6
Höks förslag 18 knop ...	11 700	—	—	13 000	157.0	21.0	11.6	7.9
<i>Sv. Amerikalinjens:</i>								
Drottningholm	12 000	11 258	7 599	—	157.6	18.3	9.0	8.8
Stockholm	8 400	12 832	8 832	—	166.7	18.9	8.0	9.4
Gripsholm	16 300	18 017	12 764	—	171.5	22.6	8.6	8.8

¹⁾ Äldre båt, sommartiden insatt i dubblingsturer Göteborg—London.

²⁾ Enligt engelsk mätningsregel 3 500.

<i>Esbjerg—Harwich- båtarna:</i>	I. H. K.	Brutto reg.-ton	Netto reg.-ton	Depl. ton	Längd meter	Bredd meter	Djup meter	Djup- gående meter
J. C. la Cour	3 600	1 635	—	—	85·4	11·1	—	—
Dronning Maud	2 800	1 779	—	—	86·9	11·6	—	—
A. P. Bernstorff	3 300	2 316	—	—	92·7	12·6	—	—
Parkeston	4 200	2 762	—	—	97·9	13·4	—	—
Jylland	4 200	2 762	—	—	97·9	13·4	—	—

Det framgår av ovanstående att den föreslagna 16½ knops färjan i storlek vida överträffar det nuvarande Nordsjötonnaget och de av Svenska Lloyd nybeställda fartygen. Detta är enligt järnvägsstyrelsens uppfattning en oundgänglig förutsättning för att kunna upparbeta stor persontrafik. Det av direktören Hammar skisserade förslaget synes styrelsen väl avvägt. Därest ångfärjeleden kommer till förverkligande, bör givetvis en grundligare konstruktiv utformning av fartygsritningarna verkställas.

Tidtabell.

Linjen bör anknyta i Göteborg och i Immingham, som är en år 1912 öppnad storartad dockanläggning på södra stranden av Humber, helt nära mynningen. Platsen ligger mellan Hull (med färjeförbindelse över floden) och Grimsby.

Avståndet Göteborg—Immingham är 504 sjömil, motsvarande 30½ timmes gångtid med 16½ knops fart. Med tillägg av 1 timme för tidsutdräkt vid avgång ur och ankomst i hamn blir den erforderliga tiden 31½ timme.

Mellan Immingham och London kan påräknas direkt till båtturerna anknyttande snälltågsförbindelse med 4 timmars restid eller något kortare.

Vid avresa från England torde tåget böra gå ut på piren utanför dockan och passagerarna där stiga över till fartyget; härför beräknas 15 minuter tillräckliga (i andra engelska hamnar med betydligt större trafik brukar beräknas omkring 10 à 20 minuter). Vid ankomst till England kan omstigningen från fartyg till tåg ske antingen vid piren eller i slussen till dockan eller inuti dockan; den erforderliga tiden, inklusive passvisering och förtullning, torde vara c:a 30 minuter. Avgångstiden för tåg från Immingham till London torde icke böra sättas tidigare än kl. 6.30, möjligen 6.15. I Göteborg torde för övergång mellan båt och tåg (medelst bilar) erfordras 40 à 45 minuter på ingående och 30 minuter på utgående.

På svensk sida förutsattes vid tiden för färjeroutens öppnande ett nytt snälltåg mellan Göteborg och Stockholm vara inlagt med avgång från Göteborg på morgonen. Till detta tåg bör färjelinjen erhålla anslutning.

Från brevpostbefordran å färjelinjen bör man i stort sett avstå och således icke upprätta tidtabellen med hänsyn till brevposten.

Överföring av personvagnar bör icke äga rum, utan färjan i persontrafik-avseende verka såsom en vanlig expressångare.

Med 16½ knops fart uppnås följande tidtabell (inom parentes angivna tider gälla, när s. k. sommartid tillämpas i England):

från Stockholm	lördag, måndag, onsdag	14.15
till Göteborg	» » »	21.12
från »	» » »	22.00
till Immingham	måndag, onsdag, fredag	4.30 (5.30)
från »	» » »	6.30
till London	» » »	10.30.

från London	lördag, måndag, onsdag	.....	18.45 (19.45)
till Immingham	» » »	.....	22.45 (23.45)
från »	» » »	.....	23.00 (0.00)
till Göteborg	måndag, onsdag, fredag	.....	7.30
från »	» » »	.....	8.10
till Stockholm	» » »	.....	15.20.

För Göteborgs del innebär detta en utmärkt tidtabell: en dag och två nätter på sjön, avresa på kvällen, ankomst på morgonen. Så länge icke nattflygning ordnats, är icke ens flygtrafiken i stånd att bjuda något avsevärt bättre. Lika stor vinst som Göteborg, nämligen en inbesparad dag, jämfört med nuvarande förhållanden, gör även t. ex. Bergslagen.

För Stockholms del uppkommer, särskilt i riktning till England, en rätt avsevärd förbättring gent emot nuvarande förbindelser. Hemresan innebär ingen större tidsvinst, jämfört med kontinentrouten, men för affärsresande torde det vara av värde att inom ramen av två resedygn kunna tillbringa en halv eller hel dag i Göteborg och taga middagståget eller nattåget till Stockholm.

För resor till och från industridistriktet i mellersta England inbesparas mycket tid och pengar genom att man undgår omvägen över London.

Närmare angående förbindelsens fördelar i tids- och kostnadshänseende meddelas i följande avsnitt om persontrafiken.

Den angivna tidtabellen är så tillvida rymlig, att man utan rubbning av det hela kan tillåta någon timmes försening på sjösträckan. Risken härvid är att på hemresan förlora förbindelsen med morgontågen åt olika håll från Göteborg (västra stambanan, Bergslagsbanan, västkustbanan). Emellertid finnas ju i sådant fall de snabba eftermiddagstågen till Stockholm och Malmö att tillgå.

Under det att vid tidigare utredning föreslagits 18 knops och övervägts även 20 knops fart, har man nu i denna utredning gått in för 16½ knop såsom ändamålsenlig hastighet. Motiven för denna ståndpunkt torde framgå ur omstående sammanställning av tidtabellsalternativ jämte därtill fogade pm.

I själva verket förhåller det sig så, att man för att ernå någonting väsentligt bättre än med 16½ knop bör gå upp ända till c:a 22 knop. Med sådan hastighet når man nära intill det, som i förevarande fall måste anses som slutmålet, nämligen att en resa mellan Stockholm och London i vardera riktningen skall kunna fullbordas med uppoffring av endast en förlorad arbetsdag, nätterna oräknade. Med 22 knop skulle man avresa från Stockholm med nattåget och anlända till London efter en dag kl. 11.30 (sommartiden 12.30). I motsatt riktning avresa från London kl. 16.30 (17.30) och ankomst till Stockholm på morgonen efter en dags förlopp. Förbindelsen skulle då i tidshänseende vara konkurrenskraftig t. o. m. gentemot flygning enligt nuvarande flygtidtabell. De med den högre farten hastigt stigande kostnaderna skulle i detta fall i avsevärd grad kompenseras därigenom att vardera fartyget utan svårighet kan medhinna 2 veckoturer, och således en tillfredsställande trafik upprätthållas med endast två fartyg, utan någon reserv, vilket gör att kostnaden för anskaffning och bemanning av ett reservfartyg inbesparas. Järnvägsstyrelsen anser sig likväl icke böra till närmare prövning upptaga ett sådant projekt utan baserar sin utredning på 16½ knops alternativet.

Tidtabellsalternativ Stockholm—Göteborg—London.

Alternativ	Avgång på kvällen i båda riktningarna			Avgång på morgonen från Göteborg			
	A	B	C	D	E	F	G
Normal fart	16½ knop	18 knop	20 knop	16½ knop	18 knop	20 knop	22 knop
Gångtid i sjön	31½ t.	29 t.	26¼ t.	31½ t.	29 t.	26¼ t.	24 t.
Från Stockholm	14.15	14.15	14.15	22.30	22.30	22.30	22.30
Till Göteborg	21.12	21.12	21.12	7.30	7.30	7.30	7.30
Från "	22.00	22.00	22.00	8.00	8.00	8.00	8.00
Till Immingham	4.30 (5.30)	2.00 (3.00)	23.15 (0.15)	14.30(15.30)	12.00(13.00)	9.15(10.15)	7.00 (8.00)
Från "	6.30	6.30	6.30	15.00(16.00)	12.30(13.30)	9.45(10.45)	7.30 (8.30)
Till London	10.30	10.30	10.30	19.00(20.00)	16.30(17.30)	13.45(14.45)	11.30(12.30)
Från London	18.45(19.45)	11.30(12.30)	14.15(15.15)	18.45(19.45)	11.30(12.30)	14.15(15.15)	16.30(17.30)
Till Immingham	22.45(23.45)	15.30(16.30)	18.15(19.15)	22.45(23.45)	15.30(16.30)	18.15(19.15)	20.30(21.30)
Från "	23.00 (0.00)	15.45(16.45)	18.30(19.30)	23.00 (0.00)	15.45(16.45)	18.30(19.30)	20.45(21.45)
Till Göteborg	7.30	21.45	21.45	7.30	21.45	21.45	21.45
Från "	8.10	22.30	22.30	8.10	22.30	22.30	22.30
Till Stockholm	15.20	8.00	8.00	15.20	8.00	8.00	8.00
Antal dubbelturer per vecka med							
2 färjor i trafik.....	3	3	3			4	4
3 " " "	5	5	5			7	7
4 " " "	7	7	7				

P. M. till tabellen.

Alt. A, B, C avse avgång på kvällen från båda hamnarna. I riktning till England vinnes intet med högre fart. I riktning från England vinnes med högre fart möjlighet att ansluta till nattåget till Stockholm med avgång från London på förmiddagen eller middagen. 18 knopsalternativet har icke tillräckliga företräden för att komma ifråga. 20 knopsalternativet är vida bättre, det innebär även i riktning London—Stockholm blott 1½ förlorad arbetsdag; det torde dock ej ha tillräckligt stora företräden framför alt. A för att motivera den högre kostnaden.

Alt. D, E, F, G avse avgång från Göteborg på morgonen. 16½ och 18 knopsalternativen D och E kunna ej komma ifråga. 20 knopsalternativet F erbjuder på hemresan samma fördelar som alt. C, men på utresan är ankomsten till London allt för sen, så att detta alternativ för Göteborgs del är sämre än alt. A. Synnerligen fördelaktigt är däremot 22 knopsalternativet G med föga mer än en förlorad arbetsdag i vardera riktningen.

Teoretiskt tänkbart är, att i alt. B, C samt E, F, G förbättra avgångstiden från London med 1 à 1½ timme genom att framflytta avgångstiden för nattåget från Göteborg, men då en sådan tågomläggning ej passar den inrikes trafiken, kan den näppeligen komma ifråga, omstigningen i Göteborg vid midnattstid bleve även oangenäm. Av samma skäl uteslutes möjligheten att i alt. B och C senarelägga avgångstiden från Stockholm c:a 1½ timme.

Driftsekonomiskt hava alt. F och G den stora fördelen att ett givet antal färjor kan medhinna flera turer än enligt alt. A, B, C. Varje färja kan medhinna 2 turer pr vecka. En tillfredsställande tidtabell kan upprätthållas med enbart 2 färjor utan någon reserv (minst 3 turer under större delen av året, 2 turer under några vintermånader).

Beträffande *färjornas tjänstgöringsturer* är följande att anföras.

Med 2 st. 16½ knops färjor i trafik kunna 3 turer i vardera riktningen utföras per vecka enligt den angivna tidtabellen.

För utförande av nödiga underhållsarbeten måste härvid *antingen* tidtabellen inskränkas under någon tid varje år, så att ett fartyg kan tagas ur trafik, *eller också* måste ett tredje fartyg anskaffas för avbyte och reserv.

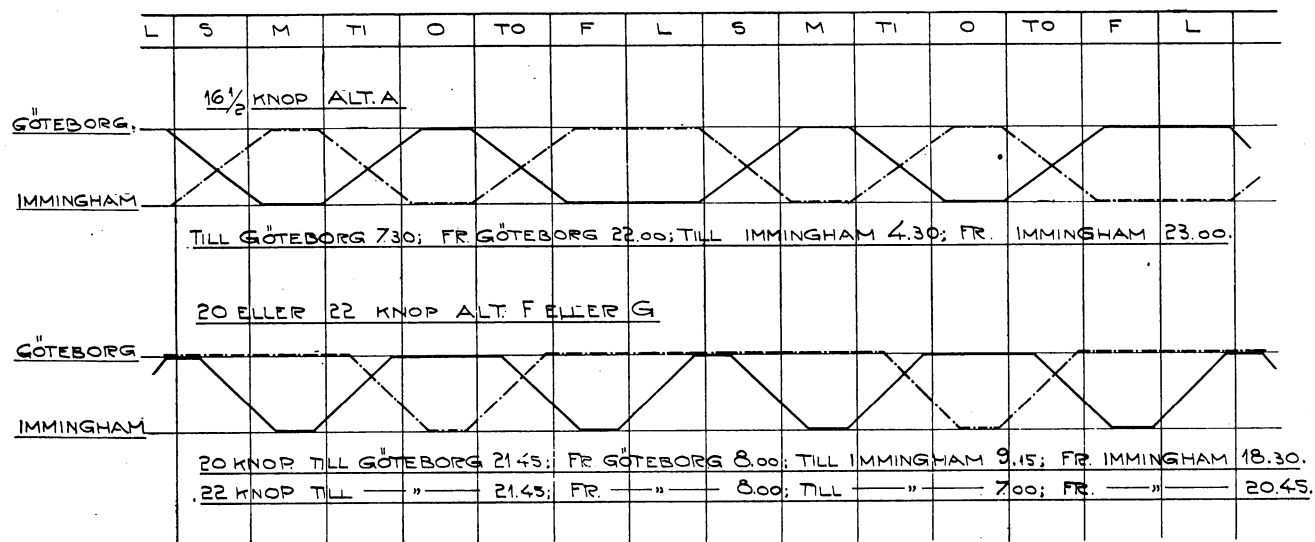
I det sistnämnda fallet måste alla tre fartygen hållas fullt utrustade och bemannade, och de tre fartygen alternera i trafiken, exempelvis så att varje fartyg går i trafik sex veckor och därefter tages ur trafik tre veckor. Detta är i analogi med vad som sker å Trälleborg—Sassnitzrouten och åtminstone å en del av person- och postlinjerna England—kontinenten. Under de regelbundna återkommande fria tre-veckorsperioderna ombesörjes fartygets underhåll, till väsentlig del genom besättningens eget arbete. Någon gång om året får fartyget intagas å varv för bottenmålning, noggrannare eftersyn å maskineriet m. m. Det fartyg, som är ur trafik, tjänar även som reserv att insättas i händelse av haveri eller felaktighet å något av de andra fartygen. Full regularitet året runt är säkerställd.

I det förra fallet åter, utan reservfartyg, upprätthålles fullständig trafik med 3 veckoturer under 10 månader av året. Vardera fartyget tages ur trafik en månad om året och under dessa månader, t. ex. januari och februari, upprätthålles med ett fartyg en begränsad trafik med 2 turer per vecka men med förändrad tidtabell, exempelvis sålunda: avgång från Göteborg onsdag och lördag 8.30 med ankomst till London påföljande dag 19.30, samt avgång från London torsdag och söndag 15.15 med ankomst till Göteborg 4.00 andra dagen därefter. Godstrafiken kan härigenom upprätthållas och persontrafiken, som denna årstid torde vara ringa, har ju alltid möjlighet att taga vägen över kontinenten.

Underhållet får i detta fall utföras på följande sätt. En hel del av det löpande underhållet av skrov, inredning m. m. kan ske under pågående trafik genom hantverkare under liggedagarna i hamn och i övrigt genom forcerat arbete den månad fartyget är ur trafik. Indockning för bottenmålning eller propellerbyte kan ske under fredags-lördagsdygnets uppehåll i hamn. Pannrengöring kan ske under trafik, i det antalet pannor är så stort, att ständigt en är ouppeldad. Noggrann eftersyn å maskineriet får ske under den månad fartyget är ur trafik. Däremot blir det under pågående trafik icke möjligt att utföra arbeten i maskinen, enär denna icke hinner kallna under de korta hamnuppehållen.

Direktören Hanmar har för sin del ansett, att trafiken mycket väl kan på detta sätt utföras med 2 fartyg utan reservfartyg, och att det t. o. m. skulle räcka att taga vardera fartyget ur trafik 4 å 5 veckor vartannat år. Han har anført, att fartyg i regelbunden transatlantisk fart på detta sätt hållas i nära nog kontinuerlig drift. Det har även inhämtats, att fartygen å traden Esbjerg—Harwich tagas ur trafik blott helt få och korta perioder, därvid dock reservfartyg torde förefinnas att vid uppkommande behov, t. ex. haverier, insättas.

Häremot har av ångfärjebefälhavare vid statens järnvägar invänts, att underhållet vid sådan kontinuerlig drift blir försvårat och icke kan bli lika omsorgsfullt, samt att det avgörande är, att tillfälle ej finnes att med täta mellanrum se till maskinen, utbyta maskindelar, t. ex. vid varmgång, o. s. v.; vid fartyg i kontinuerlig transatlantisk trafik torde hamnuppehållen merendels vara så långa, t. ex. en vecka, att maskinen hinner överses, vilket däremot ej bleve fallet vid ångfärjetrafik enligt angiven plan. Om däremot, såsom vid 20- och 22-knopsalternativen F och G är fallet, turlistan kan ordnas så att det ena fartyget finge 4 å 5 dagars sammanhängande hamnuppe-



Grafiska turlistor för fartygens gång. 2 fartyg i trafik. 3 turer pr vecka.

håll per vecka, skulle detta kunna räcka för maskinunderhållet, och reservfartyg kunna avvaras.

Med hänsyn till de stora icke blott engångskostnader utan även årliga kostnader (för bemanning m. m.), som följa med ett tredje fartyg, anser järnvägsstyrelsen, att man så långt och så länge som möjligt måste söka reda sig utan ett sådant. Den risk, som då förefinnes av någon tillfällig störning i driften, därest ettdera fartyget av någon anledning skulle bli tjänsteodugligt, bör ej tillmätas särdeles stor betydelse. Järnvägsstyrelsen håller före, att trafiken till en början under ett antal år bör kunna ombesörjas med blott 2 fartyg. Tydligt är dock, att man vid en linje av den standard, som här avses, icke i längden kan undgå att anskaffa ett tredje fartyg.

Styrelsen anser sålunda, att man under ett begynnelsestadium bör stanna vid 2 färjor, men att man vid kalkylerna måste beakta, att i fullt utvecklat stadium 3 fartyg behövas.

Sedan det tredje fartyget anskaffats, är det möjligt att under några sommarmånader utvidga trafiken ända till 5 turer per vecka. För linjens eventuella framtida utveckling gäller, att 3 färjor i trafik kunna utföra 5 veckoturer och 4 fartyg i trafik dagliga turer, varvid behovet av reservfartyg torde stanna vid 1 eller allra högst 2.

Det anförda gäller om 16½ knops färjor med angiven tidtabell.

Om 20 och 22 knopsalternativen F och G gäller, på ovan anförda grunder, att två fartyg i trafik utan något reservfartyg böra kunna varaktigt upprätthålla trafik med 3 veckoturer under större delen av året och 2 fullt tidsreguljära turer under några vintermånader. Med 3 sådana fartyg i trafik och 1 i reserv kunna dagliga turer utföras.

Erforderlig översikt över hithörande spörsmål erhålles ur omstående grafiska turlistor.

Persontrafik.

De nuvarande reseförbindelserna mellan Sverige och England äro icke tillfredsställande. Restiden är lång och resekostnaderna höga. Därtill kommer att resan över kontinenten med upprepade gränsövergångar och tågbyten är besvärlig och tröttsam. Bekvämast är förbindelsen över Berlin—Calais—Dover med nordexpressen, men den är i gengäld dyrbar.

Över kontinenten tar resan Stockholm—London 2 hela dygn med förlust av 2 hela arbetsdagar; från Göteborg åtgår något kortare tid och från Malmö 1½ dygn, så att resan från Malmö kan fullbordas på 1 dag och 2 nätter, varvid dock resan är ganska besvärlig. Den direkta Göteborg—Londonlinjen (en eller två gånger i veckan) tar nu 2 dygn från Göteborg och 2½ dygn från Stockholm. De fartyg, som nu finnas på traden, äro icke tillräckligt stora och bekväma för en så lång sjöresa. Förbindelsen över Esbjerg är f. n. oläglig, emedan den kräver övernattning i Köpenhamn, så att från Stockholm till London åtgå 3 arbetsdagar; sedan bron över Lilla Bält blivit fullbordad, torde dock restiden över Esbjerg kunna minskas med ½ dygn. Esbjergbåtarna äro ganska små. Endast luftledes sommartiden finnes en snabb förbindelse, vid vilken endast 1 arbetsdag förloras mellan Stockholm, Göteborg eller Malmö och London. För Göteborgs vidkommande blir den föreslagna färjeförbindelsen likvärdig med luftförbindelsen, för Stockholms och Malmös vidkommande däremot något sämre.

Angående restider samt biljettpriiser å olika vägar lämnar vidfogade tabell upplysning (sid. 24).

De ogynnsamma förbindelserna och de höga biljettpriiserna hava vållat, att persontrafiken mellan Sverige och England faktiskt f. n. är ganska

outvecklad. Skapandet av en *direkt, snabb, bekväm* och *billig* förbindelse bör utan tvivel framkalla ökad trafik, och tillika leda en avsevärd del av kontinenttrafiken till den direkta linjen.

I 1919 års utredning beräknades, att persontrafiken mellan Sverige och England år 1913 uppgick till 19 000 resor i båda riktningarna tillsammans. Det är en allmän erfarenhet att persontrafiken över längre distanser, och särskilt utlandstrafiken, ökat högst betydligt sedan år 1913 och alltjämt befinner sig i stigande (exempelvis ha resor å statens järnvägar om mer än 400 km ökat med över 50 % sedan år 1913, och stor ökning företer även Svenska Lloyds passageraretrafik från Göteborg till London). Det torde vara berättigat att utgå från att persontrafiken mellan Sverige och England för närvarande uppgår till inemot 25 000 resor i båda riktningarna tillsammans. Till stöd härför må även anföras, att enligt de s. k. turistreklasskunnigas utredning (statens offentliga utredningar 1927: 28) besöktes Sverige — frånsett resor med s. k. turistångare — årligen av omkring 4 000 engelsmän, varav omkring hälften turister; redan denna trafik ger sålunda 8 000 resor. Antalet resor å Svenska Lloyds linje mellan Göteborg och London uppgick år 1927 till c:a 7 300, varav 3 900 i I klass, 2 600 i II klass och 800 i III klass.

Vid beräkning av huru stor persontrafik, som kan förutsättas på den nya trafikleden, anfördes i 1919 års utredning vissa jämförelsesiffror från den år 1909 öppnade ångfärjeförbindelsen Trälleborg—Sassnitz. Antalet resor mellan Sverige och Tyskland utgjorde

	via Sassnitz	alla vägar
1905.....	32 500	58 000
1913.....	97 000	107 000

Några få år efter den nya linjens öppnande var alltså persontrafiken 3 gånger så stor som å den äldre Sassnitzlinjen och inemot 70 % större än den förutvarande totaltrafiken. Utom att den nya linjen erövrat en avsevärd trafik från andra linjer hade den också skapat en mycket stor ny trafik.

Med ledning av bland annat dessa siffror och på grund av särskilda överväganden antogs i 1919 års utredning, att på en daglig ångfärjeförbindelse Sverige—England kunde beräknas *35 000 resor*.

Frågan är nu, huru stort antal resor, som kan beräknas på en snabbgående i allo förstklassig ångfärjeförbindelse med 3 turer per vecka i vardera riktningen. Frågan är i avsevärd grad beroende av vilken politik, som följes i avseende på biljettpriser.

Även om biljettprisen bibehållas vid ungefär samma nivå som Svenska Lloyds nuvarande priser, bör en mycket betydande trafik kunna påräknas. Fartygen bliva väsentligt större än de nuvarande med lugnare gång i sjön, resan blir icke blott snabb utan även bekväm — med två nätter och en dag ombord — och blir i många hänseenden bättre än kontinentrouterna. Då därjämte 3 lägenheter per vecka finnas i vardera riktningen, bör den nya leden kunna erövra en hel del av den trafik, som eljest gått via kontinenten, samt även bidra till att skapa ny trafik.

Emellertid torde ur allmän och nationell synpunkt alla skäl tala för att sänka biljettprisen betydligt under Svenska Lloyds nuvarande, och därigenom bör ytterligare följa en kraftig trafikökning. I stort sett äro visserligen Svenska Lloyds biljettpriser konkurrenskraftiga gentemot biljettprisen över kontinenten, men fullständigt är detta dock icke fallet; en II klass resa från Stockholm över kontinenten är billigare än en I klass båtresa, och för en stor del av publiken torde en sådan jämförelse vara den naturliga. Ännu

viktigare är emellertid att nuvarande biljettpriser äro absolut taget för höga för att kunna framkalla en stor trafik. En resa Stockholm—London och åter kostar i I klass mellan 430 och 550 kronor (med nordexpressen 700 kronor), och om II klass användes på tåg (även nattåg) blir kostnaden ändock minst 350 kronor, således ett avsevärt belopp. Det har ofta uttalats, att biljettkostnaden utgör ett avgjort hinder för större engelsk turisttrafik till Sverige. För att verkligen främja de kulturella och ekonomiska förbindelsernas utveckling är det nödvändigt, icke blott att skapa täta direkta förbindelser utan även att avsevärt sänka priset. Biljettpriset Göteborg—Immingham torde lämpligen kunna sättas till 75 kronor i I och 35 kronor i III klass, varvid tillkommer mellan Immingham och London c:a 32 kronor i I och 20 kronor i III klass. Sänkningen belyses av följande jämförelse:

	I klass	I kl. båt II kl. tåg*)	II kl. båt II/III kl. tåg**)	III klass
<i>Stockholm—London</i>				
via Vlissingen—Harwich	281	182	156	—
via Hook—Harwich	²⁾ 263	174	154	—
via Göteborg—Tilbury, nu ¹⁾ ⁴⁾	²⁾ 238	199	137	102
D:o tur- och retur ¹⁾ ⁴⁾	²⁾ 217	178	126	102
via Göteborg—Immingham	166	136	³⁾ 114	74
<i>Göteborg—London</i>				
via Vlissingen—Harwich	258	170	148	—
via Hook—Harwich	²⁾ 240	162	146	—
via Tilbury, nu ⁴⁾	²⁾ 160	160	113	78
D:o tur- och retur ⁴⁾	²⁾ 139	139	102	78
via Immingham	107	107	³⁾ 95	55

*) I England dock med I klass tåg.

***) II klass på kontinenten, lägsta klass i England och Skandinavien.

¹⁾ I riktning från England bortfaller sovplatsavgiften å tåg. Vintertiden gäller dessutom nedsatt biljettpris å båten.

²⁾ För ensam hytt erlägges en tilläggsavgift av *minst* 15 å 17 kr.

³⁾ Med I klass båt.

⁴⁾ Beträffande nedsättning från 1 juni 1929, se sid. 12.

De föreslagna priserna innebära i stort sett en prisreduktion av 25 å 50 % gentemot Vlissingenrouten och 20 å 30 % gentemot Svenska Lloyds linje, därvid dock å den nya linjen mat ombord (1 dag) ej inräknats i priset. En tur- och returresa Stockholm—London med I klass båt och II klass dagtåg i Sverige kommer att kosta 272 kronor. För resor till och från industri-distrikten i mellersta England, som rymma en avsevärd del av Englands befolkning, och där Sverige har mycket stora affärsintressen, blir reduktionen i resekostnad ännu större än den angivna.

Under sådana omständigheter torde det vara fullt skäligen antaga en sådan tillväxt av trafiken mellan Sverige och England, att å en direkt ångfärjeförbindelse med 3 veckoturer inom mycket kort tid skall hava uppnåtts 21 000 resor, med goda utsikter att kunna ytterligare avsevärt upparbeta trafiken bl. a. med hjälp av den moderna resepropagandan, i vilken säkerligen även England kommer att delta. Sannolikheten talar för att trafiken inom få år blir ännu större.

Visserligen förbises icke, att en hel del trafik säkerligen alltjämt kommer att gå över kontinenten för att undvika sjöresan, men det bör erinras, att denna resa över kontinenten blir avsevärt dyrare, drar längre tid och städse är ganska obekvä. För engelskt kynne torde sjöresa som regel vara mest

Restider och biljettpriser, inkl. plats- och sovplatsavgifter, från
Stockholm, Göteborg, Malmö till London.

	Turer per vecka	Avg. Sthlm, Gbg, Malmö	Ank. London	Restid tim- mar	Därav:		Biljettpriser, kr.			
					dag- tim- mel- lan kl. 9-18	tim- mar i sjön	I klass	I kl. båt II kl. tåg *)	II kl. båt II/III kl. tåg **)	III klass
<i>Stockholm—London.</i>										
Luftledes	(7)	20.40	19.05	22	9	—	309	265	—	—
via Berlin—Calais—Dover (nordexpres- sen)	7	21.25	19.15	46	18	5	354	—	—	—
via Hamburg—Vlissingen—Harwich ...	7	21.25	21.15	48	18	10	281	182	156	—
via Hamburg—Hook—Harwich	7	11.40	8.38	45	15	11	263	174	154	—
via Esbjerg—Harwich ¹⁾	6	11.40	20.00	56	24	24	202	147	117	83
via Göteborg—Tilbury, nu, sommar- pris ³⁾	1(2)	22.30	10.30	60	20	43	⁴⁾ 238	⁴⁾ 199	⁴⁾ 137	⁴⁾ 102
Dito tur- och returbiljett ³⁾	1(2)	14.15	²⁾ 10.30	44	14	36	⁴⁾ 217	⁴⁾ 178	⁴⁾ 126	⁴⁾ 102
via Göteborg—Tilbury enl. förslag ²⁾ ³⁾ ..	1(2)	14.15	²⁾ 10.30	44	14	31	203	174	164	89
via Göteborg—Immingham enl. förslag	3	14.15	10.30	44	14	31	166	136	⁷⁾ 114	74
<i>Göteborg—London.</i>										
Luftledes	(7)	1.31	19.05	18	9	—	286	253	—	—
via Berlin—Calais—Dover (nordexpres- sen)	7	1.31	19.15	42	18	5	332	—	—	—
via Hamburg—Vlissingen—Harwich ...	7	1.31	21.15	44	18	10	258	170	148	—
via Hamburg—Hook—Harwich	7	15.20	8.38	41	12	11	240	162	146	—
via Esbjerg—Harwich	6	1.31	20.00	43	18	24	199	146	113	79
via Göteborg—Tilbury, nu, sommar- pris ³⁾	1(2)	11.00	10.30	48	18	43	160	160	113	⁵⁾ 78
Dito tur- och returbiljett ³⁾	1(2)	²⁾ 21.00	²⁾ 10.30	38	11	36	⁶⁾ 139	⁶⁾ 139	⁶⁾ 102	⁵⁾ 78
via Göteborg—Tilbury, enl. förslag ²⁾ ³⁾ ..	1(2)	²⁾ 21.00	²⁾ 10.30	38	11	36	⁶⁾ 145	⁶⁾ 145	⁶⁾ 145	70
via Göteborg—Immingham enl. förslag	3	22.00	10.30	37	11	31	107	107	⁷⁾ 95	55
<i>Malmö—London.</i>										
Luftledes	(7)	8.00	19.05	11	9	—	220	220	—	—
via Berlin—Calais—Dover (nordexpres- sen)	7	7.52	19.15	35	18	5	270	—	—	—
via Hamburg—Vlissingen—Harwich ...	7	7.52	21.15	37	18	10	196	139	129	—
via Hamburg—Hook—Harwich	7	21.58	8.38	35	9	11	198	141	132	—
via Esbjerg—Harwich ¹⁾	6	22.00	20.00	46	18	24	132	113	93	59
via Göteborg—Tilbury, nu, sommar- pris ³⁾	1(2)	21.24	10.30	61	20	43	225	192	133	98
Dito tur- och returbiljett ³⁾ ..	1(2)	20.4	10.30	43	13	36	204	171	122	98
via Göteborg—Tilbury, enl. förslag ²⁾ ³⁾ ..	1(2)	15.30	²⁾ 10.30	43	13	36	190	167	160	85
via Göteborg—Immingham enl. förslag	3	15.30	10.30	43	13	31	152	129	⁷⁾ 110	70

¹⁾ Sedan bron över Lilla Bält byggts, torde övernattning i Köpenhamn bortfalla.

²⁾ Tiderna gå ej i läs med dagtågen; måste framflyttas 1 timme.

³⁾ Inkl. mat ombord.

⁴⁾ I riktning från England bortfaller sovplatsavgiften å tåg.

⁵⁾ På Saga 40 kr., endast för män.

⁶⁾ Förslaget förutsätter gemensam I/II klass.

⁷⁾ Med I klass båt.

^{*} I England dock I klass tåg.

^{**} II klass tåg på kontinenten (III klass finns merendels ej i dessa tåg), lägsta klass i England och Skandinavien.

tilltalande, och möjligheten att undgå resan över kontinenten torde betyda mycket.

Skulle färjelinjen behöva drivas i konkurrens med en passagerarelinje Göteborg—London, kan visserligen därav ett avbräck uppstå, men färjelinjens stora fartyg torde dock i längden bliva begärligast.

Här har hänsyn icke tagits till den möjlighet, som vid angivna tidtabell och biljettpriser faktiskt förefinnes, att till den nya linjen draga trafik även från Norge och Finland.

Inkomsterna av persontrafiken beräknas sålunda:

I klass 19 000 à 75 kr.	1 425 000 kr.
III klass 2 000 à 35 kr.	70 000 »
Extra avgifter för särskilda hytter m. m.	105 000 »
	Summa 1 600 000 kr.

Tilläggas biljettavgifter Immingham—London, kommer man till en summa av ca 2² milj. kronor, vilken kan jämföras med Svenska Lloyds beräkning att med en tur per vecka, i stället för tre, samt med mindre båtar och dyrare priser insegla ca 1 milj. kronor på persontrafiken.

Godstrafik.

Vid den förra utredningen upprättades en detaljerad statistik för år 1913 rörande godstrafikens storlek och sammansättning mellan olika svenska och engelska områden, och på grund härav kunde en noggrann godstrafik- och inkomstberäkning verkställas. Härvid medverkade de tillkallade sakkunniga med sin ingående kännedom om skilda branscher, varjämte styrelsen i avsevärd omfattning rådplögade med representanter för viktigare industri- och affärsgränar. Beräkningarna, som av princip höllos försiktigt, torde således hava varit väl grundade.

I sakens nuvarande läge har styrelsen ansett sig böra verkställa endast en mera summarisk sifferrevidering av de tidigare beräkningarna utan att ingå på närmare överläggningar med industri- och handelsintressena.

Efterföljande tabeller (sid. 26—29) angiva för åren 1913 och 1927 dels Sveriges hela export och import till och från Storbritannien, dels de delar därav, som skeppats över Göteborg. Därjämte har ur den förra utredningen tillfogats uppgifter om Göteborgs trafik 1913 med dels Humber-, dels Themsenområdet.

Av tabellerna framgår i största korthet följande angående förändringarna från år 1913.

Fläskexporten har femdubblats till 26 000 ton; den går emellertid övervägande från Skåne och blott en mindre del från Göteborg. Smörexporten från Skåne är ungefär oförändrad, 7 000 ton, men smörexporten från Göteborg har minskat till en fjärdedel, 2 400 ton. Äggexporten har ökat något, men blott en tredjedel går över Göteborg.

Trävaruexporten i sin helhet har ökat något. Synnerligen stark ökning förete hyvlade bräder från 320 000 till 760 000 m³, varemot plank och bräder, ohyvlade, minskat något. Göteborgsexporten har, fränsett props, slipers m. m., utvecklats avsevärt, både av plank och bräder och av lådbräder och hyvlade varor.

Tändsticksexporten är ökad 50 %, därav Göteborgs andel från 11 600 till 20 400 ton.

Byggnadssnickrier äro starkt ökade, för Göteborgs del mer än fördubblade.

Sveriges export till Storbritannien.

	Totalexporten		Via Göteborg		År 1913 via Göteborg till	
	1913	1927	1913	1927	Humber	Themsen
Sill, färsk ton	4 210	9	2 631	9	630	249
Fisk, annan »	558	252	61	252	33	13
Fläsk »	5 741	25 808	1 052	3 551	101	756
Smör »	15 749	9 278	8 595	2 422	7 137	162
Ägg »	2 911	3 487	1 029	1 103	304	390
Övriga matvaror av djur... »	482	294	322	80	6	255
Spannmål och produkter därav »	1 548	5 148	1 173	342	548	300
Drycker »	156	13	134	13	72	19
Summa livsmedel »	31 355	44 289	14 997	7 772	8 831	2 144
Pitprops m ³	532 527	528 563	97 435	29 051	7 388	1 619
Slipers »	83 968	47 712	71 062	36 905	2 946	245
Andra oarbetade eller bilade trävaror »	49 605	52 537	15 857	7 725	330	5 099
Plank, bräder o. d., ej hyvlade »	1 319 036	1 148 998	65 614	89 933	7 670	11 727
Lådämnen och stav, ej hyvlade »	200 268	206 089	98 804	146 116	4 369	21 281
Bräder, hyvlade »	319 512	762 045	31 905	65 610	585	5 026
Lådämnen, hyvlade »	43 883	26 090	33 665	19 581	3 595	6 551
Summa trävirke »	2 548 799	2 772 034	414 342	394 921	27 483	51 548
Summa i ton (1 m ³ = 0.7 ton)	1 784 159	1 940 424	290 039	276 445	19 238	36 084
Träspån, trämjöl, träull ton	11 459	2 842	11 454	2 061	1 016	574
Tändsticksämnen, tändsticksaskar »	2 510	33	1 033	29	—	673
Tändstickor »	14 083	21 152	11 646	20 410	592	4 027
Möbler »	624	454	620	305	26	56
Byggnadssnickrierier (dörrar, lister m. m.) »	7 052	12 237	3 145	6 686	314	1 348
Övriga arbeten av trä »	3 469	3 977	2 248	2 891	178	582
Summa arbeten m. m. av trä »	39 197	40 695	30 146	32 332	2 126	7 260
Pappersmassa, mekanisk, våt... »	131 426	243 294	17 151	18 609	11 080	4 990
» torr »	7 028	1 525	4 134	269	1 533	1 530
» kemisk, blekt... »	2 648	5 853	2 590	2 870	464	378
» oblekt, våt »	20 131	1 106	2 817	100	1 601	962
» » torr »	243 399	292 178	24 479	3 648	2 193	9 092
Summa pappersmassa »	404 632	543 956	51 171	25 496	16 871	16 952
Papp »	18 595	20 317	16 394	10 507	1 640	5 615
Papper, tidnings- »	24 748	33 225	21 778	22 775	2 478	2 989
omslags- »	64 854	99 988	44 157	59 949	4 705	12 439
tapet- »	4 809	4 782	2 808	351	847	581
andra slag samt arbeten av papper..... »	5 949	14 515	3 730	6 796	298	1 030
Summa papp och papper »	118 955	172 827	88 867	100 378	9 968	22 654

Sveriges export till Storbritannien.

	Totalexporten		Via Göteborg		År 1913 via Göteborg till	
	1913	1927	1913	1927	Humber	Themsen
Järnmalm	296 022	838 005	—	—	—	—
Gatsten, kantsten, byggnadssten ..	42 956	67 960	1 461	1 805	15	1 323
Sten och lervaror, andra slag ..	23 326	12 502	5 542	2 032	143	634
Summa malm, sten och lervaror ..	362 304	918 467	7 003	3 837	158	1 957
Skrot, tackjärns- och smidbart ..	3 483	719	1 286	622	386	20
Tackjärn	104 958	13 998	20 543	3 483	11 945	254
Manganjärn, kromjärn m. m.	971	2 146	657	2 129	306	—
Kiseljärn	1 687	6 550	1 163	6 280	10	—
Göten	13 149	6 045	3 658	99	3 396	—
Smältstycken	1 386	772	415	712	109	—
Råstänger och råskenor	9 481	4 868	392	7	392	—
Ämnen av götmetall m. m.	4 950	1 739	2 139	408	2 110	—
Tubämnena, massiva, varmvalsade ..	10 294	1 470	4 630	490	1 540	—
Valstråd	11 498	8 935	6 651	6 132	2 881	—
Annat varmvalsat järn, ej s. n. ..	19 401	10 073	6 341	7 651	3 395	274
Smitt järn i stänger	9 582	672	851	174	436	117
Kallvalsat och kalldraget järn i stänger, knippor, ringar.	736	1 510	710	1 434	511	88
Stångjärnsavhugg	3 072	600	168	146	45	27
Tubämnena, ihåliga, valsade eller varmdragna ..	7 126	5 840	6 691	3 680	4 242	5
Ångpannetuber, kalldragna	1 155	9	1 155	9	—	—
Spik och hästskosöm	859	749	857	760	423	66
Gångjärn m. m.	1 386	2 729	14	30	—	—
Andra järn- och stålvaror	2 269	¹⁾ 6 765	1 732	4 743	799	130
Summa järn och stål samt arbeten därav ..	207 443	76 189	60 053	38 989	32 926	981
Förbrännings- och explosionsmotorer ..	451	401	240	27	4	19
Separatorer och delar därtill ..	154	168	19	8	—	5
Rull- och kullager	66	350	66	350	—	66
Elektriska generatorer, motorer, transformatorer ..	403	997	250	813	16	144
Maskiner och apparater, andra slag ..	1 023	1 964	409	1 087	21	110
Summa maskiner och apparater ..	2 097	3 880	984	2 285	41	344
Hudar och skinn (ej pälsverk) ..	458	808	359	165	331	6
Trätjära	1 052	368	673	269	218	94
Talg, oljor, kautschuk och arbeten därav ..	935	4 014	478	1 401	27	73
Halm och hö	10 422	4 266	2 822	—	57	1 384
Träkol (1 hl = 0·014 ton)	324	—	—	—	—	—
Kalciumkarbid, bariumkarbid ..	6 410	5 491	5 958	4 928	99	2 139
Kemiska ämnen och preparat, andra slag ..	1 463	2 759	965	2 367	8	180
Buteljer (av grönt eller brunt glas) ..	10 106	3 720	10 106	3 720	150	5 594
Glasvaror, andra slag	895	2 709	823	2 580	154	387
Metaller, andra än järn och stål, samt arbeten därav ..	335	²⁾ 3 746	152	3 183	11	—
Ej särskilt nämnda varor	1 794	3 150	711	992	198	137
Summa ..	34 194	31 031	23 047	19 605	1 253	9 994
Summa alla varor ..	2 984 336	3 771 758	566 307	507 139	91 412	98 370
Summa alla varor utom malm och trävirke ..	904 155	993 329	276 268	230 694	72 174	62 286

¹⁾ Därav plåt och plåtämnen 1 541, rör 2 272. — ²⁾ Därav zink 3 033.

Sveriges import från Storbritannien.

	Totalt inköpt		Infört via Göteborg		År 1913 via Göteborg från	
	1913	1927	1913	1927	Humber	Themsen
Levande djur	28	20	—	11	—	—
Fisk	2 298	832	1 354	521	888	395
Andra matvaror av djur	417	280	148	122	55	26
Summa matvaror av djur	2 715	1 112	1 502	643	943	421
Vetekli	33 379	2 347	19 413	932	3 885	8 524
Spannmål m. m. och produkter därav, andra slag	3 253	28 593	564	8 011	315	186
S:a spannmål o. produkter därav	36 632	30 940	19 977	8 943	4 200	8 710
Ris, oskalat	6 344	—	—	—	—	—
Sirap	7 450	14 339	2 422	4 871	—	355
Kolonialvaror, andra slag	2 068	1) 40 838	856	39 518	21	835
Summa kolonialvaror	15 862	55 177	3 278	44 389	21	1 190
Frukter och bär	2 740	2) 18 568	1 628	3 513	1 363	263
Trädgårdsväxter, jordfrukter m. m.	601	339	214	74	106	93
S:a frukter, trädgårdsväxterm. m.	3 341	18 907	1 842	3 587	1 469	356
Drycker	547	365	135	41	6	15
Bomull	1 395	2 253	398	165	129	116
Bomullsavfall och trassel	545	606	422	416	171	62
Ull	3 208	2 884	2 414	2 024	2 304	100
Konstull och ullavfall	1 193	323	659	196	655	1
Hampa och jute	1 581	4 933	1 258	1 533	59	1 014
Övriga spånadsämnen samt lump	293	156	154	31	90	16
Summa spånadsämnen	8 215	11 155	5 305	4 365	3 408	1 309
Garn, tråd, repslageriarbeten	1 851	2 075	796	731	664	6
Yllevävnader	301	428	77	110	69	2
Bomullsvävnader	1 397	2 255	340	827	322	11
Andra vävnader	1 062	659	652	365	88	4
Manufakturvaror av spånadsämnen, andra slag	2 482	3 589	636	841	549	16
Summa manufakturvaror av spånadsämnen	5 242	6 931	1 705	2 143	1 028	33
Hudar, skinn, fjäder, horn, ben m. m. och arbeten därav	1 037	1 500	360	637	43	261
Växtfett	1 534	904	780	107	—	584
Talg, oleomargarin	875	507	224	2	31	82
Paraffin	855	55	686	27	—	10
Vegetabiliska feta oljor och fernissa	3 342	2 003	1 617	601	386	722
Petroleumbensin och gasolin	2 318	80 720	—	21 575	—	—
Smörjoljor	700	1 555	295	1 200	59	110
Mineraloljor, andra slag	3 373	55 547	1 520	23 835	132	30
Stenkolstjära	735	938	25	187	—	1
Beck	3 578	3 479	2 117	1 459	8	—
Karbonsyra	2 330	71	2 085	1	218	1 477
Kautschuk o. kautschukarbeten	668	1 644	287	301	127	79
Övriga slag av talg, oljor, tjära etc.	1 082	1 284	326	563	93	96
Fabrikat av dylika varor	379	414	117	—	32	5
S:a talg, oljor, tjära, kautschuk m. m. och arbeten därav	21 769	149 121	10 079	49 858	1 086	3 196

1) Socker 39 084. — 2) Bananer 9 339, kopra 6 978.

Sveriges import från Storbritannien.

	Totalt inköpt		Infört via Göteborg		År 1913 via Göteborg från	
	1913	1927	1913	1927	Humber	Thamesen
Trävaror, oarbetade, bilade eller sågade ton	1 278	624	382	91	23	91
Arbeten av trä.....	292	129	205	59	44	142
Summa trävaror och arbeten av trä »	1 570	753	587	150	67	233
Färger och färgningsämnen	1 347	1 567	582	778	165	28
Papper och pappersarbeten.....	506	949	171	291	46	—
Oljekakor	3 529	2 491	761	285	611	145
Kraffoder, annat (gluten, melass m. m.).....	8 232	1 095	4 437	743	1 843	1 869
Garvämnesextrakt och garvsyra	1 313	395	571	162	6	—
Diverse ämnen ur växtriket och fabrikat därav	379	11 872	121	2 102	21	79
Summa diverse ämnen ur växtriket och fabrikat därav	13 453	15 853	5 890	3 292	2 481	2 093
Tomasfosfat och superfosfat	13 844	—	615	—	—	615
Svavel	10 587	12	7 693	8	36	—
Bergsalt, havssalt	9 253	2 964	2 333	25	—	—
Salinsalt, bordsalt	5 461	26 904	1 227	6 818	15	—
Klorkalk	4 934	2 986	4 229	2 427	56	—
Natriumsulfat och natriumbisulfat	24 506	39 725	9 488	10 458	—	1
Kaustiskt kali och natron.....	1 601	670	663	313	—	1
Övriga kemiska grundämnen och preparat... ..	5 826	5 515	3 989	2 827	1 635	17
Summa kemiska grundämnen och preparat	76 012	78 776	30 237	22 876	1 742	634
Råfosfat.....	33 528	24 365	—	—	—	—
Porslinslera	18 746	24 518	2 990	9 265	—	55
Sten, mineral, jordarter m. m., andra slag... ..	7 917	3 979	3 520	835	266	1 160
Eldfast tegel.....	3 797	188	1 608	117	529	1
Lervaror, andra slag.....	1 213	1 158	257	176	86	47
Övriga arbeten eller formade varor av jord, sten, mineral etc.	1 658	1 755	990	789	625	65
Glasskärv och glasmassa	678	24	676	23	—	676
Glas och glasvaror.....	305	287	66	44	43	9
Summa sten, mineral, jordarter (utom kol och koks) samt fabrikat därav	67 842	56 274	10 107	11 249	1 549	2 013
Tackjärn.....	84 589	3 844	25 333	1 631	98	50
Spegeljärn och manganjärn.....	5 013	1 409	1 371	159	334	—
Kiseljärn	2 685	100	291	50	—	—
Skrot, tackjärns- och smidbart	3 161	—	1 325	1	—	1 325
Plåt, utan överdrag av annan metall.....	5 651	5 492	1 044	4 772	54	45
” med ” ” ” ”	8 743	8 950	4 866	5 015	21	1
Annat oarbetat eller till en del arbetat järn och stål	2 204	2 699	1 842	2 254	63	1
Rör och rördelar av icke smidbart gjutgods	5 197	1 439	2 132	715	86	—
Rör, valsade eller varmdragna	2 796	3 827	1 131	1 592	812	7
Tråd, spik, skruvar, kättingar o. d.	1 059	474	567	224	235	11
Värmelement	1 142	16	243	13	243	—
Annat arbetat järn och stål	2 375	953	962	439	554	28
Summa järn och stål samt arbeten därav	124 615	29 203	41 107	16 865	2 500	1 468
Andra metaller och arbeten därav	3 349	3 061	1 470	987	98	524
Maskiner, apparater m. m.	5 767	3 558	2 721	1 382	1 172	121
Övriga varor.....	1 210	235	75	88	55	17
Summa summarum	392 910	467 532	137 926	173 306	22 743	22 628
Härtill kommer kol och koks.....	4 915 941	2 488 380	—	541 726	—	—

¹⁾ Jordnötter 3 308, lin- och rapsfrö m. m. 7 147 ton.

Pappersmasseexporten är ökad 30 %, den blekta massan mer än fördubblad; för Göteborgs del föreligger stark tillbakagång för oblekt kemisk massa.

Pappersexporten är ökad 50 %, för Göteborgs del drygt 10 %, ökningen är störst för omslagspapper.

Järnmalmsexporten är tredubblad, men detta saknar här intresse.

Inom järngruppen har tackjärnsexporten praktiskt tagit försvunnit. Järn och järnvaror i övrigt har för landet i sin helhet minskat från 102 000 till 62 000 ton och för Göteborgs del från 40 000 till 35 000 ton. Minskningen gäller särskilt göt, råstänger, tubämnen, diverse varmvalsat järn, stångjärn m. m. Ökats däremot hava manganjärn, kromjärn, kiseljärn, kallvalsat järn samt speciellt diverse järnmanufaktur (gångjärn samt i järngruppens sista rad ospecificerade varor). Den största delen av Göteborgsexporten består av valstråd och annat varmvalsat järn, tubämnen m. fl. ämnen samt diverse manufaktur ävensom kisel-, krom- och manganjärn.

Maskiner och apparater hava ökat avsevärt, både totalt och från Göteborg, men gruppens tontal är dock ej stort.

Bland övriga varor märkas stark minskning av buteljer men ökning av övriga glasvaror, stark ökning av metallvaror ävensom oljor, men minskning av hö och halm.

Totalexporten har stigit från 3·0 till 3·8 milj. ton, eller frånsett trävaror och järnmalm från 0·9 till 1·0 milj. ton. D. v. s. den minskade järnexporten har mer än kompensrats genom ökad export, särskilt av papper och pappersmassa.

Göteborgsexporten har minskat från 566 000 till 507 000 ton (därav 100 000 ton minskning på props och slipers). Frånsett trävaror har Göteborgsexporten minskat från 276 000 till 230 000 ton, vilken minskning främst faller på järn och pappersmassa.

Importen, frånsett kol och koks, har ökat i kvantitet från 393 000 till 467 000 ton, därav för Göteborg från 138 000 till 173 000 ton. Bland varuslag, som ökats, må nämnas frukt, spånadsämnen, spånadsmanufaktur, bensin och oljor, kautschukarbeten, salt, sulfat, porslinslera. Minskat däremot hava bl. a. superfosfat, svavel, tackjärn (importen nästan upphörd), manganjärn, kiseljärn, skrot, rör, maskiner.

Importen av stenkol och koks var år 1927 hälften så stor som 1913.

I efterföljande tabell (sid. 31) sammanställs den godstrafikberäkning, som på grundval av 1913 års trafik och fraktsatser upprättades i 1919 års utredning, med en nu utförd ny beräkning på grundval av nuvarande trafik och fraktsatser. I pm till tabellen äro en del detaljer berörda. Den nya beräkningen är att anse såsom utförd enligt samma principer som den förra, därvid sifferrevideringen utförts med en viss försiktighet i fråga om siffertalens höjd. Fraktsatserna äro i flera fall tagna lika med ordinära båtfrakter å linjebåtar, och endast i en del fall höjda med något mindre belopp (1 à 2 kr. per ton), vilket utan tvivel icke ens motsvarar trafikanternas inbesparade omlastningskostnader. Dessa inbesparingar förutsättas i övrigt i stor utsträckning komma trafikanterna till godo, på det att därigenom ångfärjelinjens inre trafikområden inom Sverige och England må kunna utvidgas utöver hamnarnas närmaste uppland. I England bör t. ex. kunna nås sådana orter i mellersta Englands industridistrikt, vilka ligga något närmare Liverpool än Immingham, och i någon mån bör kanske också trafik till London eller dess omgivningar kunna erövrast, med hänsyn ej minst till de dryga kostnader, som godsets passage genom Londondockorna medför. Dock har till

Godstrafikberäkning Göteborg—Immingham.

	1913 års trafik och frakter			Nuvarande trafik och frakter		
	Ton	Kronor per ton ¹⁾	Kronor	Ton	Kronor per ton ¹⁾	Kronor
<i>Exportgods.</i>						
Smör, Göteborg	7 100	23·50	166 800	1 700	34·20	58 100
” Skåne	5 400	15·00	81 000	4 500	21·20	95 400
Fläsk, Göteborg	100	14·00	1 400	300	21·60	6 500
” Skåne	1 700	5·50	9 400	7 000	8·60	60 200
Ägg, Göteborg	300	27·00	8 100	300	40·00	12 000
” Skåne	600	18·50	11 100	600	27·00	16 200
Fisk, kött m. m.	6 500	10·00	65 000	500	15·00	7 500
Virke, hyvlat eller sågat	16 600	m ³ 4·50	114 800	23 000	std 38·25	270 000
Tändstickor	1 300	20·00	26 000	2 000	30·00	60 000
Möbler	200	25·00	5 000	100	45·00	4 500
Byggnadssnickrier	1 200	16·00	19 200	2 400	25·00	60 000
Andra trävaror (takspån m. m.)	3 100	(20·00)	61 000	600	25·00	15 000
Trämassa	13 000	{ 8·00 10·00 }	113 000	8 000	{ 9·00 11·00 }	80 000
Papp och papper	15 000	12·00	180 000	18 000	21·00	378 000
Tackjärn	6 000	6·00	36 000	1 000	12·00	12 000
Krom- och manganjärn	400	6·00	2 400	1 000	12·00	12 000
Göten, valstråd m. m., varm- valsat	12 000	6·00	72 000	7 000	12·00	84 000
Smitt järn i stänger	2 000	6·00	12 000	200	12·00	2 400
Tubämnen	4 000	7·00	28 000	2 200	13·00	28 600
Ångpannetuber	800	7·00	5 600	—	—	—
Spik, gångjärn m. m.	2 000	12·00	24 000	2 300	24·00	55 200
Skrot, stångjärnsavhugg	700	6·00	4 200	200	12·00	2 400
Ej specificerat järn	800	10·00	8 000	2 000	20·00	40 000
Maskiner	600	20·00	12 000	1 200	40·00	48 000
Övriga varor	3 000	14·00	42 000	3 000	22·00	66 000
Summa	104 400	—	1 108 000	89 100	—	1 474 000
Summa utom skånsk livsmedellexport	—	—	—	77 000	—	1 302 200
<i>Importgods.</i>						
Allmänt handelsgods	26 200	(15·80)	415 000	26 200	25·00	655 000
Stenkol i vagnar	75 000	3·50	262 000	30 000	5·25	157 000
” i lastrum	110 000	3·00	330 000	—	—	—
Summa	211 200	—	1 007 000	56 200	—	812 000
Totalsumma	—	—	2 115 000	—	—	2 286 000
Totalsumma utom skånsk livsmedellexport	—	—	—	—	—	2 114 200

¹⁾ Fraktsatserna äro i stort sett upptagna som ordinär båtfrakt, i några fall med mindre tillägg, med hänsyn till trafikanternas inbesparade lastnings-, lossnings- och speditjonskostnader.

P. M. rörande detaljer av godstrafikberäkningen.

Allmän anmärkning. Genom att jämföra 1927 års siffror för totalexport och Göteborgs export med 1913 års motsvarande siffror, och med beaktande av 1913 års detaljstatistik rörande engelska destinationer, vinnes möjlighet att i grova drag approximativt uppskatta nu påräknliga trafikmängder.

Smör, fläsk, ägg från Göteborg. 1919 års utredning upptog hela 1913 års kvantitet Göteborg—Humber till de för linjeångare gällande fraktsatser utan någon förhöjning för

inbesparad omlastning. Trafik Göteborg—London ansågs möjligen kunna erhållas å färjelinjen, men upptogs ej i kalkylen. Likaså förfares nu.

Smör, fläsk, ägg från Skåne. Den förra utredningen upptog som påräknelig hela 1913 års kvantitet Skåne—Humber, men ej gods med annan destination i England och ej heller den danska transiten. Frakten Malmö—Göteborg—Immingham antogs lika med linjebåtarnas frakter; då härifrån avdrogs järnvägens självkostnad Malmö—Göteborg (8:50 per ton) blev återstoden färjefrakt. Nu förfares på samma sätt (självkostnad Malmö—Göteborg antages = 13 kr.). Emellertid måste det, innan en grundligare utredning i ärendet blivit verkställd, anses ovisst, huruvida de i tabellen approximativt upptagna exportkvantiteterna från Skåne kunna påräknas.

Fisk, kött m. m. Enär fiskeriintendenten ansåg färjelinje hava stor betydelse, upptogs i 1919 års utredning, med diskontering av framtiden, 6 500 ton fisk m. fl. matvaror till ordinär linjebåtsfrakt. Försiktigtvis upptages icke nu någon mera avsevärd kvantitet.

Sågat eller hyvlat virke. 1919 års utredning antog för färjelinjen: $\frac{1}{2}$ av ohyvlade plank och bräder Göteborg—Humber (3 800 m³), $\frac{2}{3}$ av lādämmen och hyvlade bräder Göteborg—Humber (5 700 m³) samt 2 000 m³ export till Humber från annan hamn. Vidare $\frac{1}{2}$ av lādämmen och hyvlade bräder Göteborg—Liverpoolområdet, särskilt inlandsstäderna (11 000 m³) samt $\frac{1}{11}$ av lādämmen och hyvlade bräder Göteborg—London (3 000 m³), summa 25 500 m³. Frakten antogs genomgående lika med ordinär båtsfrakt 4:50 per m³, således med frånseende å ena sidan av de i vissa fall mycket betydande omlastningsbesparingarna och å andra sidan stegring i rena frakten till vissa stationer, som ligga närmare annan hamn. Då nu Göteborgsexporten av lādämmen och hyvlade bräder ökat med 50 %, torde det få anses försiktigt räknat, om kvantiteten nu höjes med 30 % till 33 000 m³, eller 23 000 ton. Som frakt tages ordinär linjebåtsfrakt 42/6 per std. eller ca 8:20 per m³.

Tändstickor. I förra utredningen upptogs hela Göteborgs export till Humber och en mindre del till London (dess omgivningar). Frakt = båtsfrakt + 2 kr. Samma beräknings-sätt tillämpas nu. Trafiken har ökat.

Trämassa. I förra utredningen upptogs påräknelig en del av den mekaniska och hela den kemiska massan Göteborg—Humber, samt dessutom någon del av trafiken från och till andra hamnar. För en del av trafiken höjdes båtsfrakten med 1 kr. för inbesparad omlastningskostnad. Sveriges hela trämasseexport till England har ökat avsevärt, men Göteborgs andel minskat. Med hänsyn härtill synes det skäligt att nu beräkna en lägre kvantitet och ej antaga förhöjning utöver ordinär båtsfrakt. I 1919 års utredning ådagalades, att det vore möjligt att draga mycket stora trämassetransporter från andra delar av Sverige över ångfärjeleden, men detta upptogs likväl ej i kalkylen. Så sker ej heller nu här.

Papp och papper. I 1919 års utredning upptogs $\frac{7}{10}$ av Göteborg—Humberexporten (7 000 ton) samt en mindre del (8 000 ton) av Göteborgs export till övriga destinationer. Frakten sattes till båtsfrakt plus 1 kr. besparad omlastning i Sverige; däremot gjordes ej tillägg för besparad omlastning i England, emedan man ville vidga trafikområdet i England. Samma beräkningsgrund tillämpas nu. Liksom ifråga om trämassa gäller att stora möjligheter finnas att väsentligt utöka färjelinjens trafik av papp och papper, men detta intages dock ej diskonteringsvis i kalkylen.

Järn och stål. Rörande järn och stål framhölls i 1919 års utredning, att den alldeles övervägande delen av Sveriges export är destinerad till Humber, men att mindre än $\frac{1}{3}$ skeppats över Göteborg. I trafikberäkningen för färjelinjen upptogs såsom påräkneligt: av tackjärn hälften av Göteborg—Humbertrafiken men intet övrigt; av krom- och manganjärn något mer än Göteborg—Humbertrafiken; av kiseljärn intet; av göten, smältstycken, råstänger, ämnen av götmetall, valstråd m. m. antogs någon del av svenska ostkustskeppningen kunna erövrast, men i kalkylen upptogs ej fullt så stor kvantitet som dittillsvarande Göteborg—Humbertrafiken; av smitt järn i stänger antogs en hel del (bl. a. kvalitetsjärn) kunna erövrast från svenska ostkusten; av tubännan antogs en större del av Göteborg—Humbertrafiken och en mindre del av trafiken till övriga England; av kalldragna ångpannetuber antogs en hel del av trafiken till engelska västkusten; av gångjärn m. m. antogs större delen av svenska ostkustskeppningarna erövrade; o. s. v. Frakten sattes lika med ordinär båtsfrakt, förhöjd med kr. 1:50 å 2:00 för besparad omlastning. Samma principer tillämpas nu vid den nya beräkningen.

Importgods utom kol. I 1919 års utredning gjordes en mera summarisk beräkning av importkvantiteter; frakterna antogs höjda med 2 kr. per ton för besparade speditjonskostnader men däremot gjordes ej tillägg för besparade omlastningskostnader. Vid studium av importstatistiken finnes snarast anledning att nu antaga något förhöjd kvantitet. Här upptages dock oförändrad kvantitet till en lågt uppskattad genomsnittsfrakt av 25 kr. per ton.

Stenkol. Frånsett återgående tomma matvaruvagnar, samt vagnar med importgods, torde ett avsevärt antal outnyttjade hemgående vagnar kunna taga kol som fyllnadsgods. Ordinär båtsfrakt 4:50 torde kunna höjas åtminstone med 0:75 kr.

synes en rätt stor försiktighet iakttagits beträffande antaganden om sådan utvidgning av linjens trafikområden. I fråga om vissa varuslag — såsom hyvlade trävaror och papper — där leverans i direkt järnvägsvagn enligt erfarenhetens vittnesbörd är av stor betydelse och giver nya handelsmöjligheter, är en vida större utvidgning av transportererna fullt möjlig.

Beräkningsresultaten äro följande:

	ton	frakt- inkomst kr.
Exportgods	89 000	1 474 000
Import, allmänt handelsgods	26 000	655 000
» stenkol i returvagnar.....	30 000	157 000
		<hr/>
		Summa 2 286 000

eller, om den i viss mån ovissa livsmedelsexporten från Skåne lämnas ur räkningen:

Exportgods	77 000	1 302 000
Import, allmänt handelsgods	26 000	655 000
» stenkol i returvagnar.....	30 000	157 000
		<hr/>
		Summa 2 114 000

Inom flertalet varugrupper torde alldeles avgjorda utvecklingsmöjligheter förefinnas till större trafikmängder än här antagits, och på något längre sikt taget kan trafikuppskattningen därför icke antagas innebära någon överskattning.

Som jämförelsetal må anföras, att export- och importgodstrafiken å Trällebörg—Sassnitzlinjen utgjorde år 1913 47 000 resp. 79 000 ton, tillsammans 126 000 ton, och år 1928 106 000 resp. 129 000, tillsammans 235 000 ton. Stora olikheter i trafikavseende finnas emellertid mellan Trälleborgs linjen och en blivande Englandslinje. Å den förra dominerar importen, å den senare exporten, och särskilt exporten blir på England av väsentligt annan sammansättning än exporten på kontinenten.

Uppnåendet av den i tabellen angivna godskvantiteten, vilken ungefär motsvarar linjens kapacitetsmöjligheter vid tre veckoturer, måste givetvis liksom för Trälleborgs linjen förutsätta ett effektivt ackvisionsarbete, vilket för kunderna klarlägger de stora fördelar och möjligheter till vidgad affärsrörelse av delvis annan typ än förut, som ångfärjeförbindelsen kan giva. Det bör eftersträvas att få fasta årskontrakt med större avlastare om regelbundna leveranser med visst antal vagnar. Enligt styrelsens mening är det med stöd av gjorda erfarenheter ingalunda uteslutet att successive upparbeta en ännu större trafik än den angivna och således uppnå ett rikare, mera utvecklade och nyanserat handelsutbyte mellan Sverige och England. Detta är, vid sidan av persontrafiken och de kulturella förbindelserna, ångfärjeledens ändamål. En framtida utvidgning till tätare turer än tre per vecka framstår således såsom icke blott ur persontrafiksynpunkt önskvärd utan även såsom väl tänkbar att med stöd av godstrafiken framdeles ekonomiskt realisera. Detta gäller en ångfärjelinje men knappast för en vanlig båtlinje, särskilt en sådan med olämplig angringspunkt i England.

Som exempel på utvidgad affärsrörelse må anföras möjligheterna att om lägga trävaruexporten, särskilt av hyvlade men även av ohyvlade varor, till direkt leverans till förbrukaren, med undvikande icke blott av omlastningar utan även av dyrbara brädgårdsläggningar i såväl avskeppnings- som mottagningshamn. Härom hänvisas till 1919 års utredning. Sedan dess hava

ytterligare erfarenheter från våra nuvarande färjeleder vunnits om den direkta järnvägstransportens möjligheter i detta hänseende, även på mycket långa distanser, och utvecklingen fortgår alljämt. — Beträffande exporten till England bör, såsom en affärsman och industriidkare på detta område yttrat, målet vara »att göra Sverige till Englands brädgård». De vinster och fördelar, som trafikanterna härigenom kunna uppnå, äro mycket stora. Likaledes gäller ifråga om vår stora pappersexport, att leveranser direkt å järnvägsvagn skapa nya möjligheter. Att linjen skulle bliva av stor betydelse för Göteborgs stad, icke blott i persontrafikhänseende utan även genom möjligheterna till vidgad handelsomsättning, synes järnvägsstyrelsen vara uppenbart.

Rörande utvecklingen av Sveriges lantbruksexport är järnvägsstyrelsen f. n. icke i tillfälle att uttala något omdöme. Tåta befordringslägenheter samt transport i genomgående kylvagn böra sannolikt vara av betydelse. Symptomatiskt är att dylik trafik redan börjar söka sig järnvägsledes genom kontinenten över Zeebrügge—Harwich-färjan till England, för vilken trafik tyska riksbanan byggt även för Sverige tillgängliga vagnar.

Av redaktören H. J. Cassel har framförts tanken, att ångfärjeledes exportera färsk mjölk och grädde, och enligt hans mening skulle färjeleden till väsentlig del kunna finansieras härigenom. Om denna tanke har livskraft, skulle den vara av största betydelse, men järnvägsstyrelsen, som saknar kompetens att bedöma den, har icke tagit någon hänsyn därtill.

Järnvägsstyrelsen anser sig sålunda stå på fast mark, när den utan att i högre grad diskutera de utvecklingsmöjligheter, som förefinnas, uppskattar den sannolika godstrafikinkomsten å färjeleden till c:a 2 300 000 kronor eller, om Skåneexporten lämnas ur räkningen, till c:a 2 100 000 kronor. Denna summas karaktär av summarisk uppskattning bör dock understrykas.

Godsvagnpark och färjornas godstransportkapacitet.

Spårvidden är densamma å engelska och svenska järnvägar, men lastprofilen (d. v. s. det utrymme ovan spåret, inom vilket vagnens profil måste vara innesluten) är å engelska järnvägar smalare och lägre än å svenska. Buffert- och kopplingsanordningar å båda järnvägssystemen passa samman, men bromsanordningarna förete avvikelser.

På grund av profilen kan endast ett mindre antal svenska godsvagnar efter vissa ändringar gå in på engelska järnvägar; dessa vagnar tillhöra emellertid de äldsta vagn typerna och torde helt komma att slopas inom de närmaste åren. Engelska godsvagnar kunna, möjligen med någon justering av bromsanordningarna, gå på svenska banor, men en stor del av dessa vagnar torde icke vara ändamålsenliga eller ägnade att giva färjan avsedd transportkapacitet.

För färjelinjen Harwich—Zeebrügge har man i huvudsak gått in för att i de kontinental länderna bygga en specialvagnpark, som kan framföras på engelska banor. Däremot gå engelska vagnar icke in på kontinenten. På grund av vagnförbund mellan de engelska järnvägsbolagen och privata vagnägarna lära svårigheter föreligga att disponera engelska vagnar för utländsk trafik.

För en färjelinje Sverige—England torde den bästa utvägen vara att, därest en ångfärjelinje bestämmes komma till stånd, vid blivande nyanskaffningar av godsvagnar tillse, att ett tillräckligt antal vagnar byggas så att de lämpa sig för färjelinjen, vad England beträffar givetvis även för andra uppväxande färjelinjer. Till den del, som anskaffandet av tjänliga vagnar

komme att påvåla Sverige, skulle således de nyanskaffningar, som bliva erforderliga för den inhemska trafiken, under några år, intill dess behovet blivit fyllt, inriktas på vagnar inom ramen av den engelska lastprofilen och försedda med handbromsar enligt engelskt system. Om man utgår från de modernaste svenska vagntyperna, med c:a 18 tons lastförmåga och 12 m längd över buffertar, skulle således golvytan och rymden något begränsas (c:a 16 %) men bärigheten bliva oförändrad. Vid den beräknade trafikmängden torde totalt för färjetrafiken erfordras c:a 400 vagnar, med en anskaffningskostnad av c:a 2·5 miljoner kronor. De vagnar, som Sverige på detta sätt kan komma att bygga, bliva fullt användbara även för den inhemska svenska trafiken; någon avsevärd olägenhet uppkommer nämligen icke av att en del av vagnparken har en något mindre rymd än som eljest tillämpas för de största normaltyperna av vagnar. De vagnar åter, som England kan komma att bygga, bliva ju t. o. m. bättre och mera ekonomiska för den interna engelska trafiken än genomsnittet av den nuvarande engelska vagnparken.

Till alldeles övervägande del torde emellertid de på detta sätt konstruerade vagnarna komma att bliva sysselsatta just i transporter till och från England. Någon i nämnvärd mån ökad tomdragning av vagnar å järnvägarna torde icke behöva följa därav att endast en del av vagnparken är användbar för trafik till och från England. Järnvägsstyrelsen räknar nämligen med att vagnarna inom Sverige skola kunna lastas till behovsområdena, i den mån de icke medfölja de vanliga tomvagnsströmmarna å järnvägarna.

Det är tänkbart, att det med hänsyn till trafikförhållanden och engelska vanor skulle vara lämpligare med något mindre vagnar än här ovan antytts, t. ex. med 9 m längd över buffertar och c:a 14 tons bärighet. Om vid närmare prövning skulle visa sig, att så är fallet, möter det ingen svårighet att ordna sig i enlighet därmed.

Då, såsom här anförts, vagnfrågan skulle ordnas i samband med nyanskaffningar, som ändock beräknas bliva erforderliga, och vagnarna bliva använda i den allmänna järnvägstrafiken, har i denna utredning färjeledens konto icke belastats med vagnanskaffningskostnaden. För den dag och de två nätter, som vagnarna under överfart befinna sig å färjan och således icke tjänstgöra i vanlig järnvägstrafik, kunde det anses riktigast att belasta färjeledens konto med en vagnhyra, motsvarande ränte-, amorterings- och underhållskostnad för vagnarna under denna tidsrymd. I 1919 års utredning upptogs för ändamålet ett belopp av 37 500 kronor, rubricerat »teoretisk vagnhyra». Emellertid förhåller det sig ju så, att om vagnarna icke bleve överförda med ångfärja, skulle ett motsvarande antal vagnar under någon tid uppehållas för lossning och lastning i hamnarna, och det synes därför icke heller erforderligt att belasta färjelinjen med ifrågasvarande beräknade omkostnad; beloppet är i allt fall ringa.

Såsom förut anförts skulle färjan med 576 m nyttig spårlängd kunna taga 64 st. 9 m långa godsvagnar om c:a 14 tons lastförmåga eller 48 st. 12 m långa godsvagnar om c:a 18 tons lastförmåga, och vid full belastning å vagnarna uppgår således den maximala nyttiga godslasten å färjan till 850 å 900 ton. Vid 156 dubbelturer per år blir då den teoretiska godstransportkapaciteten c:a 135 000 å 140 000 ton gods per år i vardera riktningen. Den praktiskt uppnåeliga transportkapaciteten blir givetvis dock mindre på grund av tomdragningar och ojämnheter i lasttillgången.

Av betydelse är endast transportkapaciteten i den utgående riktningen, Sverige—England, där det finnes stor godstrafik, och där det gäller att be-

döma, hur mycket arbete färjan kan presteras. I hemgående riktning är lasttillgången knapp, fränsett kol, och man måste räkna med en avsevärd tomvagnsdragning, i den mån icke kol kan tagas som fyllnad å hemgående vagnar.

Å Trälleborg—Sassnitzlinjen har i den trafikstarkaste riktningen (från Tyskland till Sverige) medellasten på de lastade vagnarna under de tre senaste åren utgjort 8·9, 11·4 (stora råsockertransporter) och 8·6 ton resp. eller, fränsett stycke-godstrafiken, hänsyn tagen blott till vagnslasttrafiken, 9·3, 11·9 och 10·5 ton resp. Tomvagnsdragningen har uppgått till 5, 4 och 6 % resp.

På en färjelinje Göteborg—Immingham bör i utgående riktning medellasten per vagn bliva avsevärt större, emedan dels godset till stor del kommer att bestå av tyngre varor såsom papper, trävaror m. m., (dels mera högbäriga godsvagnar komma till användning. Även vid den mindre av de här ovan ifrågasatta vagn typerna bör en medellast av 12 ton per vagn kunna antagas. Tomvagnsdragning i utgående riktning bör praktiskt taget icke förekomma annat än i de enstaka fall, då en inkommande specialvagn, olämplig för vanligt gods, måste återgå tom; om erforderligt kan — såsom ganska ofta i vanlig trafik förekommer — omlastning från vagn till vagn ske för att undgå tomdragning. Mer än 3 % tomvagnar i utgående riktning bör ej ifrågakomma. Med denna beräkning skulle man vid 156 turer per år komma till en praktisk kapacitet av 116 000 ton per år i utgående riktning. Härifrån bör emellertid ytterligare avdrag göras, på grund av att lasten måhända ej kan tillföras så jämnt under årets lopp, att alla färjeturer bliva lika väl utnyttjade. Försiktigheten torde bjuda att antaga 20 % minskning av lastkapaciteten på grund av trafikojämheter (vilket innebär exempelvis att hälften av alla utgående turer gå med fullt antal vagnar, men den andra hälften blott med 60 % av spårutrymmet utnyttjat). Den praktiska lastkapaciteten skulle då bliva 90 000 å 95 000 ton per år i utgående riktning eller c:a $\frac{2}{3}$ av den teoretiska totala lastförmågan.

Nu anförda beräkningar innebära sålunda, att man på grund av ofullständig utnyttjning av vagnarna samt ojämn lasttillförsel utgår från att, även i den trafikstarka riktningen, icke mer än omkring $\frac{2}{3}$ av lastförmågan kommer till praktisk utnyttjning. Tydligt är emellertid, att i händelse av stark trafik tillströmning trafikmängden kan stegras upp till större närhet av den teoretiska kapaciteten.

Vad här anförts, visar i allt fall, att den trafikmängd, 89 000 ton, som i det föregående beräknats erhållbar, också kan transporteras medelst de avsedda färjorna i den avsedda tidtabellen.

Ann. I 1919 års utredning kom man vid dagliga turer blott till en transportkapacitet av 126 000 ton i vardera riktningen, fränsett lastning i rum. Att så låg kapacitet erhöles, berodde på att de då avsedda 18 knops färjorna hade blott 440 m nyttig spårlängd samt att man antog 15 % tomkörning på utgående och blott 8·3 tons last per vagn.

Kostnader.

Kapitalinvestering. Färjeleden förutsattes till en början startad med 2 st. 16 $\frac{1}{2}$ knops färjor med en anskaffningskostnad av tillsammans 12 milj. kronor. Då vid ett fullt utvecklat senare stadium en tredje färja anskaffas, stiger kapitalinvesteringen till 18 milj. kronor.

Färjeläge bör kunna anordnas betydligt enklare och billigare än tidigare varit förutsatt. Färjorna böra såsom vanliga passagerareångare kunna angöra vid kaj, men vid akterstävans läge förutsattes utbyggd anordning för ombordtagning av vagnar. Det torde vara möjligt att finna lämplig plats, där icke heller några större nya spår anläggningar i land behöva utföras. Ett

belopp av c:a 500 000 kronor i Immingham och c:a 800 000 kronor i Göteborg torde vara tillräckligt för utförande av nödiga anordningar. Kostnaderna för dessa anordningar, vilka äro att anse såsom tillbehör dels till vederbörande hamnanläggningar och dels till vederbörande järnvägsanläggningar i hamnarna, nödvändiga för såväl hamnarnas som järnvägarnas trafik, böra — synes det styrelsen — i en eller annan form kunna uppdelas mellan vederbörande hamnägare och järnvägsägare utan att direkt belasta färjeledens konto. Hamnägarna erhålla därför ersättning genom hamnavgifter för fartygen m. m.¹⁾ och järnvägsägarna erhålla ersättning genom den ökade järnvägstrafik, färjeleden framkallar. Enbart hamnavgiften för fartygen beräknas i vardera hamnen stiga till inemot 200 000 kronor. Nyssnämnda jämförelsevis ringa kostnadsbelopp för nya anordningar i hamnarna synes styrelsen sålunda kunna lämnas utanför färjekalkylen.

De årliga drift- och underhållskostnaderna för färjetrafiken beräknas på två skilda alternativ, dels med 2, dels med 3 färjor, svarande alltså mot begynnelsestadiet och ett senare, mera fullt utvecklade stadium. I det förra utföras under 8 veckor av året blott 2 dubbelturer pr vecka, eljest 3 dubbelturer. Hela antalet dubbelturer pr år utgör sålunda 148 resp. 156.

Resultaten framgå ur efterföljande detaljberäkningar och anmärkningar och kunna sammanfattas sålunda:

	2 färjor 148 turer Kr.	3 färjor 156 turer Kr.
Löner.....	790 000	1 185 000
Seglingspengar.....	9 000	9 000
Semester- och sjukreserv.....	20 000	5 000
Kosthåll.....	144 000	244 000
Kol.....	422 000	451 000
Andra materialier och diverse.....	40 000	60 000
Underhåll av fartyg.....	250 000	270 000
Summa fartygens drift och underhåll	1 675 000	2 224 000
Sjöfartsavgifter, hamnumgälder och övriga hamnkostnader.....	650 000	650 000
Ränta 5 %.....	600 000	900 000
Avsättning till assurances- och förnyelsefond 3 1/2 %...	420 000	630 000
Administration samt agentur- och ackvisitionskostnad	150 000	150 000
Summa	3 495 000	4 554 000

¹⁾ I Trälleborg, där statens järnvägar själva svara för anläggnings- och underhållskostnaderna för färjelägena, vilka för övrigt äro konstruktivt vidlyftigare än här ifrågasättes, äro färjorna befriade från hamnavgifter för fartyg.

Detaljer till kostnadsberäkningen.

Bemanning och lönekostnad för en 16 1/2 knops färja.

	Antal.	Lönegrad	Lön ¹⁾ Kronor	Summa Kronor
Befälhavare	1	—	16 000	16 000
Reservbefälhavare	1	24	9 758	9 758
1:a styrman	1	21	8 178	8 178
2:a styrman	2	16	6 423	12 846
3:e styrman	2	12	4 914	9 828
Båtsman, rorgångare	3	6	3 545	10 635
Timmerman	3	6	3 545	10 635
Matros	24	5	3 370	80 880
Borstare	3	—	660	1 980
Husfru	1	—	1 500	1 500
Städerska	9	—	1 020	9 180
Gnistelegrafist	3	8	3 931	11 793
	53	—	—	183 213
Övermaskinist	1	21	8 178	8 178
1:e maskinist	1	18	7 266	7 266
2:e maskinist	2	16	6 423	12 846
3:e maskinist	3	12	4 914	14 742
4:e maskinist	2	10	4 387	8 774
Maskinskötare (donkey)	6	8	3 931	23 586
Maskinvakt, smörjare	9	6	3 545	31 905
Eldare	27	5	3 370	90 990
Lämpare	9	—	1 500	13 500
	60	—	—	211 787
Summa	113	—	—	395 000

Restaurationspersonal ej medräknad. Restaurationen förutsattes uthyrd såsom särskild affär.

Seglingspengar antagas till 20 kr. pr enkel tur för befälhavare och 10 kr. pr enkel tur för övermaskinist.

Semester- och sjukreserv. Då en färja finns i reserv, får semestern i huvudsak uttagas under reservliggetiderna, och blott ringa kostnad för avbytarepersonal erfordras. Med färjorna i 11 månaders oavbruten trafik däremot måste avbytarepersonal beräknas för minst 20 dagar pr man och år; avbytarepersonalen torde kunna avlönas väsentligt lägre än den fast anställda personalen, t. ex. med 6 kr. pr dag för matros.

Kosthåll. Utgående från en grundkostnad av kr. 2:25 pr dag för den lägre personalen och något mera för högre personalgrupper, har beräknats att kosthållet för en färjas besättning går till 108 000 kr. Om man ordnar vakterna ombord så att besättningen har fridag i land för var tredje tur, så kan 1/3 av kostnaden avdragas för färja i trafik, alltså 72 000 kronor. För färja i reserv kan endast avdragas vad som svarar mot semesterledighet.

Kol. Åtgång pr timme enligt Hammar 3:4 ton. En dubbeltur å 63 timmar = 214 ton. För hamnuppehåll beräknas c:a 1/4 ton pr timme. För upplagd färja c:a 1 1/2 å 2 ton pr dygn.

2 färjor	148 turer å 214 ton	31 700 ton
	hamnuppehåll	1 300 "
	färja upplagd 2 månader.....	100 "
		<u>33 100 ton</u>
3 färjor	156 turer å 214 ton	33 400 ton
	hamnuppehåll	1 300 "
	färja upplagd ett år	700 "
		<u>35 400 ton</u>

¹⁾ Näst högsta lönegrad å F-ort, plus dyrtidstillägg 17%; för befälhavare har dock antagits särskilt arvode. För reservbefälhavare och övermaskinist har lönegraden antagits höjd från 21 till 24, resp. från 20 till 21. Borstare, husfru, städerska, lämpare uppskattade. Gnistelegrafist antagen = kontorist.

Priset för bunkers i Immingham lär f. n. vara omkring 14 sh. eller c:a 12.75 kr. pr ton. Kolkostnad för år således 422 000 resp. 451 000 kr.

Underhåll av fartyg. Under förutsättning av 3 färjor och kontinuerligt underhåll, i största möjliga utsträckning verkställt med besättningen under de regelbundet återkommande perioderna ur trafik, bör åtminstone under de 8 å 10 första åren 90 000 kr. pr år och fartyg räcka väl till för underhållskostnader. (För ångfärjan Drottning Victoria i medeltal 1910—1927, inberäknat dyrtiden, 64 000 kr.) Anskaffas däremot endast två färjor, får man räkna med avsevärt högre underhållskostnad vid forcerat arbete under kortare perioder. Antag i så fall 125 000 kr. pr båt och år.

Sjöfartsavgifter, hamninggälder m. m. Hamnavgift i Göteborg för 4 200 netto reg.-ton å 21 öre pr ton och avgift för vardera fartyget erlagd 1 gång in och 1 gång ut pr vecka, uppgår till 183 000 kr. pr år. Om färjorna (i motsats till Trälleborgsfärjorna och andra kronans fartyg) icke bliva befriade, tillkommer för fyr- och båkavgift 17 000 kr. och tonavgift 5 000 kr. Slutligen måste för bogseringskostnad vid ankomst och avgång beräknas ett avsevärt belopp, måhända 75 000 kr.

I Immingham förekomma icke reduktioner för fartyg i reguljär fart, men tydligt är, att ångfärjor, som i förhållande till sitt nettotonnage hava liten last och expedieras mycket snabbt, således ej taga hamnens utrymme i anspråk någon längre tid, måste avgiftsbeläggas enligt andra grunder än lastångare.

Såsom en approximativ förhandsuppskattning upptages i kalkylen för samtliga slag av hamnomkostnader i Göteborg och Immingham 650 000 kr.

Ränta å kapitalet beräknas efter 5 %.

Avsättning till förnyelsefond, amortering och assurans. För de svenska Trälleborg—Sassnitzfärjorna beräknades ursprungligen 5 % årlig avsättning till förnyelsefond, hänsyn härvid tagen även till assuransen, buren såsom självrisk. På grund av fondbehållningens betydande storlek har emellertid nu den årliga avsättningen till förnyelsefond kunnat sänkas till 3 %.

Vid den förra utredningen rörande svensk-engelsk ångfärjeförbindelse utgick man från att kapitalet skulle såsom ett amorteringslån amorteras på 30 år, varjämte man inlade en riskpremie av 4 %, motsvarande kaskoassurans, buren som självrisk. Visserligen är 4 % riskpremie måhända lägre än vanlig kaskopremie, men då denna även innesluter dels täckning av småskador, som här få anses inneslutna i underhållskostnaden, dels ock en avsevärd andel till försäkringsbolagens administrationskostnader, torde 4 % riskpremie vara mer än tillräcklig som täckning av självrisk för totalförlust eller större skada.

Vid förevarande utredning har räknats med en årlig avsättning till förnyelsefond med 3½ % å ursprungliga anskaffningskostnaden. Med ränta på ränta efter 5 % å fondavsättningarna innebär detta att kapitalet amorteras på c:a 18 år, och då fartygens livslängd bör vara avsevärt större, innebär detta även en stor riskmarginal för eventuell totalförlust eller större skada (vid 30 års livslängd 2 % skaderisk pr år). Till den del svenska staten kommer att äga fartygen, bör försäkring i assuransbolag till en dryg premie i varje fall ej ifrågakomma.

Ekonomiskt resultat. Slutsatser.

Inkomsterna, frånsett eventuella postinkomster (t. ex. paketpost), hava beräknats till i persontrafik 1.6 milj. kronor och i godstrafik till 2.1 å 2.3 milj. kronor, summa 3.7 å 3.9 milj. kronor.

Kapitalinvesteringen uppgår till 12 milj. kronor för 2 färjor och 18 milj. kronor för 3 färjor, vissa mindre anläggningskostnader i hamnarna oräknade.

Samtliga drift- och underhållskostnader samt full förräntning och amortering av kapitalet beräknas till c:a 3.5 milj. kronor för 2 färjor och c:a 4.5 milj. kronor för 3 färjor.

Under ett såsom begynnelsestadium förutsatt skede med endast 2 färjor anskaffade beräknas således färjeleden bliva fullt räntabel.

Vid ett senare, mera fullbordat skede, vid vilket det antages bliva nödvändigt att anskaffa ett tredje fartyg, skulle enligt dessa beräkningar utgifterna inkl. ränta och amortering komma att överstiga inkomsterna med c:a 0.7 milj. kronor. Härvid bör emellertid beaktas, att trafiken och inkomsterna vid denna tid böra hava stigit avsevärt utöver den nivå, som här anförda ganska försiktiga beräkningar utvisa.

Detta skede med 3 fartyg anskaffade men blott 3 dubbelturer pr vecka året runt är för övrigt det mest ogynnsamma, som kan ifrågakomma. Med

samma antal fartyg är det möjligt att under en del av året utöka trafiken ända till 5 veckoturer utan någon mera avsevärd kostnadsökning. Vid en eventuell framtida utveckling, i händelse företaget visar sig lyckosamt, till reguljärt mer än 3 turer pr vecka, bör likaledes proportionen mellan antalet fartyg i trafik och reservfartyg bliva gynnsammare än i det här angivna andra skedet.

Vid färjetrafik äro för järnvägarna å ömse sidor att påräkna ökad trafik och ökade inkomster. Utan att kunna göra en uppskattning av storleken härav bör detta förhållande framhållas såsom en ekonomisk faktor av avsevärd betydelse vid färjeprosjektets bedömande. Dessa inkomster torde i själva verket fullt ut täcka den eventuella förlust, som kan tänkas uppstå för det andra skedet.

Därom att här ifrågavarande trafikföretag skall bliva av utomordentligt stor betydelse för landet, i sin helhet, såväl ekonomiskt som kulturellt, samt möjliggöra betydande utveckling och uppsving, därom torde näppeligen någon tvekan kunna råda.

Utredningen utvisar, synes det styrelsen, att en sådan färjelinje är väl möjlig och sannolikt besitter vidare utvecklingsmöjligheter. De med tillbörlig försiktighet uppgjorda kalkylerna antyda, att företaget skulle kunna bliva bärigt. Frågan är då om statsmakterna, i analogi till statssubventioneringen till andra sjöfartslinjer av framträdande nationell betydelse, vilja åtaga sig den risk, som ändock kan förefinnas, av att fullständig förräntning av kapitalet ej skulle uppnås. En subventionsfri expressförbindelse av tillfredsställande karaktär mellan Sverige och England synes i allt fall icke från enskilt håll kunna erbjudas, utan tvärtom ifrågasättes subvention även för en icke tillfredsställande linje.

Kapitalinvesteringen i färjelinjen till ett belopp av 12 milj. kronor i ett första skede och 18 milj. kronor i ett senare skede synes styrelsen icke vara av sådan storleksordning att den kan avskräcka. Såsom en analogi vill styrelsen erinra om de flerfaldigt större kapitalinvesteringarna i Svenska Amerikalinjen, vilkas nytta för landet väl ingen vill bestrida.
