

**N:o 195.**

Af herr **Elis Nilson**, om ändring i det af Kongl. Maj:t uti proposition n:o 38 föreslagna sätt för ordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten.

Litet hvar instämmer helt visst till fullo i det uttalande i den nådiga propositionen n:o 38 till innevarande Riksdag om ordnandet af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten, der vigten och behofvet af en ny utfartsväg för denna förbindelse framhäfves. Hittills hafva vi, och det allt för länge, under största delen af åren varit hänvisade till Danmark, öfver hvilket land vår förbindelse med utlandet så godt som uteslutande gått. Härom hade varit föga att säga, om ej annan mera sjelfständigt svensk led kunnat uppletas och ordnas, och om danskarne vetat att förena för oss svenskar beqväma anordningar med den fördel de af denna transitotrafik draga. Talrika anmärkningar hafva nu emellertid försports öfver den brist på tillmötesgående mot oss, som från dansk sida yppats, under det man trott sig märka, att danskarne, för hvilka transiteringen af passagerare, post och gods till och från Sverige likväl är af största betydelse, långt ifrån att inrätta allt för oss på bästa sätt, försvårat transiteringen genom, som det förefaller, onödiga uppehåll och omlastningar i Köpenhamn och på flera andra ställen i Danmark. Hvar man har att söka orsaken till detta missförhållande, är ej godt att säga;

ensamt hos Danmark ligger den ej, utan torde den svenska myndighet, som å vår sida i dessa fall ledt underhandlingarne och äfven för dessas resultat fått uppbära en mängd förebråelser, hafva en ej ringa del deri. Härmed vare huru som helst; danskarne hafva sett sitt tillvägående krönt med framgång och begagnat sig af den svenska medgörligheten. Redan för 20 å 25 år sedan uppgick vår import från Danmark till ett värde af nära 30 millioner kronor, eller omkring 20 procent af landets hela införsel, och denna import hade för 10 år sedan stigit till 50 millioner kronor. Af denna summa belöpte sig 30 millioner kronor på sådana varor som väfnader af ull, bomull och silke, kaffe och socker, hudar och skinn, jern och stål, amerikanskt fläsk, fisk, tobak m. m., hvilka Danmark inför från Tyskland, och hvilka vi sålunda köpt i andra hand, endast från detta senare land räknadt, i stället för att med tillhjälp af en sjelfständigt svensk förbindelse taga dem direkt derifrån. Den handelsvinst, danskarne endast på dessa mellanaffärer gjort, torde stiga till den nätta summan af minst 2 å 3 millioner kronor om året, tillräckligt mycket att, om energi och företagsamhet uppmuntrades, etablera både en och två kontinentallinier.

Men är man ense med Kongl. Maj:t om behofvet af en ny förbindelse, lærer dock mången, ja helt visst de fleste, som utan förutfattade meningar eller något slags tryck utifrån med oförvillad blick få afgifva sitt votum, skilja sig från Kongl. Maj:ts uppfattning i fråga om valet af den svenska hamn, hvarifrån den nya förbindelsen borde utgå. Tydligt är, att man ej kan tänka sig annan utgångspunkt än en hamn i södra Skåne, ty den nya förbindelsen pekar alldeles tydligt på Berlin såsom den plats man i första hand vill träffa, under det man äfven vill ställa så, att färden till Hamburg på samma led ej blir för lång och svår.

Både ur post-, person- och godstrafikens synpunkt finnes ingen ångbåtsled, som mera förtjenar ett kraftigt understöd än en mellan Skånes sydkust och Rügen. Tysklands betydande framgångar i de sista stora krigen hafva gjort Berlin till en verldsstad, stadd i snabbare utveckling än något annat europeiskt samhälle. Detta centrum för en stor rörelse står genom snabba jernvägståg i direkt samfärdsel med Europas viktigaste delar, ej blott för att skaffa afsättning för alstren af en högt och mångsidigt utvecklade industri, utan lika mycket för att skaffa sig en stadig tillförsel af råvaror och födoämnen, af hvilka staden är i stort behof och hvilka den, just därför att behofvet är stort, är nödsakad att söka ganska långväga ifrån.

Väljes blott en god farled, derå fullkomligt regelbunden och

oafbruten daglig trafik hela året om kan fortgå, finnas redan på förhand alla förutsättningar gifna till skapande för oss af en *stor och lönande trafik*, ej allenast post- och persontrafik, utan äfven trafik af lättare och tyngre gods, grundad på två grannfolks ömsesidiga behof, så väl produktions- som konsumtions-, en trafik, som därför ock från första början borde kraftigt stödjas af de båda folken, för att så, rätt startad, snart bära sig sjelf utan understöd af någondera staten. Här skulle med ens, i främsta rummet för Skåne och södra Sverige, öppna sig en i det stora hela ny och god marknad för jordbruksprodukter, en marknad af större framtida betydelse än Englands af hela världen eftersökta, men ock för de transatlantiska länderna lättare tillgängliga. Inom få år skulle efterfrågan på den nya marknaden blifva så stor, att den droge till sig äfven mellersta Sveriges kött, smör, ost och fisk, och dessa med flera produkter skulle hellre söka sig till Berlin än till London, helst om våra statsbanor, till gagn för det hela och sig sjelfva, så långt möjligt nedsatte frakten på lifsförnödenheter af alla slag och på råvaror.

Att Kongl. Maj:t tänkt sig den nya förbindelsen så ordnad, att den kunde möta både den mindre och större trafikens kraf, framgår deraf, att Kongl. Maj:t infortrat kommerskollegii utlåtande, huruvida kollegium ansåge linien kunna blifva af sådan betydelse för varuutbytet med kontinenten, att den kunde förtjena att understödjas af annat än postmedel. Kollegium förklarade anledning vara för handen, att tillgång i sådant afseende bereddes af andra medel än postmedel, *under förutsättning dock, att de hamnar i Sverige och Tyskland, hvilka komme att väljas till afgångsorter för ångbåtarna, vore i alla hänseenden så beskaffade, att de lämpade sig för en mera omfattande godstrafik, dels ock att sjelfva trafiken ordnades så, att den blefve tjenlig för ej blott ombesörjande af post- och personbefordran, utan ock af godstransport.* I sistnämnda hänseende har kollegium särskildt framhållit, att den af generalpost- och jernvägsstyrelserna ifrågasatta anordning af trafiken under sommarmånaderna, enligt hvilken densamma skulle ombesörjas af blott en ångbåt, och uppehållet å ankomstorten i Tyskland in-skränkas till allenast omkring 3 $\frac{1}{2}$  timme, icke syntes tillfredsställande, då ifrågavarande tid vore allt för knapp för att jemte aflemnande och mottagande af post och passagerare samt resgoods skulle kunna verkställas någon mer omfattande lossning och lastning af fraktgoods. Enligt kollegii uppfattning erfordrades, hvilken linie än valdes, att trafiken komme att hela året om uppehållas af två ångfartyg, alternerande i hvardera riktningen, så att på detta sätt tillräcklig lossnings- och last-

ningstid kunde beredas. Den ökade utgift, härigenom skulle uppstå, syntes kollegium ej vara af den betydelse, att för densamma trafiken borde ordnas på ett sätt, som åtminstone för godstransporten blefve otillfredsställande, helst om äfven andra medel än från postverket skulle anlitas för förbindelsens uppehållande.

Jag har velat till inledning anföra detta för att visa ändamålet med den nya förbindelsen och den utsträckning densamma skulle erhålla. Då Kongl. Maj:t det oaktadt nu ej föreslagit en förbindelse i så vidsträckt mått, har det tvifvels utan skett för den större kostnads skull, ett fullständigt ordnande genast från början skulle medföra. Det lider dock ej det ringaste tvifvel, att icke Kongl. Maj:t haft detta stora mål för ögonen, ehuru man nu stannat vid det mindre, post- och passageraretrafikens ordnande, för att sedan låta godstrafiken följa efter, hvilket den ock ofelbart gör. Under sådana förhållanden måste man dock, synes mig, välja på svensk sida en hamn, så kvalificerad, att den kan upptaga äfven den tyngre trafiken. *Och grundvilkoret härför måste således blifva att välja en för sjötrafiken lämplig och ständigt tillgänglig hamn med stort djup och lätt att under alla väder angöra.*

Tyskland har utan tvekan gjort sitt val af hamn, Sassnitz, och börjat vidtaga nödiga mått och steg för att göra hamnen och inloppet dit fullt lämpliga äfven för en storartad trafik. Sverige står nu i beredskap att utse sin öfverfartsort, och tiden är äfven inne för att man skall hinna till 1893 verkställa de arbeten och nybyggnader, omständigheterna kunde göra af nöden. Vid valet af någon af de enda tre hamnar, som kunna ifrågakomma, eller Malmö, Ystad och Trelleborg, har Tyskland hjälpt oss ett stycke på väg, då dess poststyrelse kraftigt satt sig mot linien Malmö—Warnemünde och derjemte förklarar, det ingen utsigt förefinnes att från tysk sida erhålla nödigt bidrag till sjöpostfarten, om ej Sassnitz väljes till utgångspunkt i Tyskland. Äfven om således ej ishinder och den långa sjövägen omöjliggjorde antagandet af Malmö, skulle ett försök i den vägen stranda på denna Tysklands bestämda hållning.

Återstå således blott Ystad och Trelleborg att välja emellan, och har Kongl. Maj:t, som framgår af den nämnda kongl. propositionen n:o 38, för Riksdagen föreslagit Trelleborg till svensk utgångspunkt för den nya sjöpostfarten.

Om Trelleborgs lämplighet i detta afseende synas dock meningarna vara mycket delade och, hvad värre är, hos dem, som i första hand förordat denna plats, vacklande. Hvad som för Kongl. Maj:t synes varit bestämmande, är komiterades utlåtande, som har till sin

auktoritet lotsstyrelsen, hvilken åter i sin tur stöder sig på lotskaptenens i distriktet om de båda hamnarne afgifna förklaring. Uti denna yttrar han på ett ställe om lättheten att angöra de båda hamnarne och om tryggheten uti dem följande:

»Då man under sjövind med storm närmar sig Trelleborg, finner man redan på ett afstånd af 2—3 engelska mil, att sjögången börjar minska. Under fortsatt gång kommer man in i den genom det 0,5 minut breda landgrundet uppmuddrade infartsrännan, der sjögången ytterligare aftager, och slutligen anländer man till sjelfva hamnen, der vattnet till följd af det skyddande landgrundet är jemförelsevis lugnt och stilla.

Närmar man sig deremot under liknande förhållande Ystad, befinnes sjön blifva ytterligare krabb och våldsamt i närheten af de yttre grunden eller cirka 1 minut utanför hamnen och fortsätter sålunda till sjelfva hamninloppet, der djupet ännu är 5—6 meter. Som en följd af det stora djupet utanför hamnen är äfven vattnet inuti hamnen mycket oroligt och frestar hårdt förtöjningar och frihult.

Att sjögången å reddan utanför Trelleborg i allmänhet är mindre våldsamt än utanför Ystad, torde bevisas bäst deraf, att ett fartyg till ankars utanför Trelleborg kan rida ut en hård storm under sjövind, hvilket deremot ej är möjligt utanför Ystad.»

Utom den skarpa kritik, som i två broschyrer, hvilka jag anhåller få närsluta, göres mot lotskaptenens ofvanstående påståenden just angående navigeringen utanför och angörandet af de båda hamnarne samt tillståndet uti dem; utom vidare de anläggningar, som talrikt och ofta framlagts mot talet om, att vattnet i Ystads hamn nu skulle vara så oroligt; utom slutligen att lotskaptenens förmenande, att Ystads hamn skulle viss och längre tid än Trelleborgs varit af is stängd 1880—1881, visats genom Ystads hamnjournal, som upptager fartyg in- och utklarerade under nämnda tid, då hamnen skulle varit otillgänglig, vara ej med sanningen öfverensstämmande — förtjenar följande anföras såsom en illustration till lotskaptenens intyg och till jemförelsen mellan de båda hamnarne i fråga om deras lämplighet att kunna upptaga i första hand den tillämnade post- och passageraretrafiken och sedan den tyngre godstrafiken.

Just under ofvan af lotskaptenen nämnda förhållanden flydde den 11 augusti en från Öresund kommande handelsflotta af omkring 50 seglande fartyg af olika storlek att söka skydd under växande sydvestlig storm. Sedan dessa fartyg vid full dager passerat Falsterbo fyrskepp, skulle de klart nog sökt Trelleborgs närmare belägna hamn och redd, om denna vore så mycket lättare och tryggare att angöra än

*Ystads, som ofvanstående intyg säger.* Ty Östersjöns skeppare, som nog känna farvatten och hamnar, skulle minsann ej i storm gå förbi en säker och god redd och hamn samt i onödan fortsätta sin vådliga färd för att nå en sex mil längre bort belägen efter lotskaptenens förklaring under slika förhållanden ytterst farlig hamn med svårt inlopp. Enligt uppgift af de båda städernas hamnkaptener sökte den dagen åtta fartyg Trelleborgs närbelägna hamn, under det att fyratio ströko förbi den samma och anlöpte Ystads. Af dessa sistnämnda hafva 31 undertecknat ett till Kongl. Maj:t ingifvet intyg, som man först blef betänkt att begära, sedan ett tital af fartygen redan lemnat Ystad.

Jag har med afsigt dröjt något längre vid frågan om angöringen af de båda hamnarne, då denna är af största vikt för en regelbunden och trygg förbindelse, och dervid ställt lotskaptenens intyg under en närmare och skarpare belysning, då detta som sagdt synes utgöra hörnstenen för det vänliga omdömet om Trelleborgs hamn och det afvoga om Ystads. Till lättheten att angöra en hamn hör naturligtvis ock dess egenskap att så litet som möjligt besväras af ishinder, ty utan detta kan man ej lita på att en trafik blir regelbunden. I detta fall öfverensstämma alla intyg, utom lotskaptenens deruti, att Ystads hamn eger stort företräde framför Trelleborgs, och, hvad det senare intyget beträffar, har jag redan ofvan visat hvad vikt det kan fordra, att man fäster dervid just med afseende på ishindren.

Utom lätthet att angöras och isfrihet har Ystads hamn en afgjord fördel uti sitt konstanta djup. I Trelleborg kan deremot detta variera högst betydligt, ända till en meter, och det lägre vattenståndet, som vanligen räcker en eller par timmar, har dock visat sig kunna fortfara ända till ett halft dygn. Under ett så lågt vattenstånd skulle de nya postångarne, huru de än konstruerats, nödgas ligga och vänta, och någon möjlighet att landsätta post och passagerare funnes ej, utan finge de afvakta vattnets stigande för att se sin resa fördröjd ett dygn, eller ock måste båten söka Ystads hamn. Eget nog har ock Trelleborg, såsom mottagare af den nya trafiken, alldeles fördömts så väl af konsul Dieden i hans motion om subvention för linien Malmö—Warnemünde som ock af kapten von der Lancken, hvilken mycket ifrar för samma linie. Då desse, som äro båda lifligt besjälade af intresse för Malmö, der man, som det tyckes, gerna ser, att en Malmö närbelägen hamn, hellre än en fjernare, väljes till öfverfartsort, fälla en så skarp dom om Trelleborg, borde detta väga något, ty för partiskhet bör man ej under sådana omständigheter gerna kunna beskylla dem.

Återstår mig nu blott att ytterligare nämna ett och annat, som jag anser kunna anföras för Ystads antagande.

Som bekant förenade sig flere framstående ledamöter af Riksdagen med ombud från Ystad till en deputation, som den 24 november förlidet år begärde och erhöll audiens hos Hans Maj:st Konungen, dervid de förde Ystads talan. Anledningen till detta steg var det allmänna missnöjet med det sätt, hvarpå frågan om valet af svensk hamnplats förberedts och utredts. Då de komiterade i stället för att lika noga och sorgfälligt undersöka Ystads och Trelleborgs lämplighet, hvilket väl sakens stora vikt fordrat, lemnade Ystad å sido och uteslutande framstälde Trelleborgs hamn så fördelaktig som möjligt, funno deputerade ej annan utväg öfrig än att i petition framlägga bevisen för Ystads hamns företräden, och begärde de på grund af att Ystad förut negligerats ny utredning af frågan. Deras anhållan beviljades, och saken hänsköts å nyo till lotsstyrelsen, som redan samma dag afgaf sitt utlåtande, hvilket är märkligt äfven därför att styrelsen nu, ehuru den fortfarande fasthåller vid sitt förord för Trelleborg, dock ställer de båda platsernas lämplighet i det allra närmaste lika. Och till samma slut kom ock sjöministern i ett af honom afgifvet utlåtande, som af finansministern begärts.

Petitionen remitterades ock till jernvägsstyrelsen. Samma blef förhållandet här. Styrelsen hade föga mot valet af Ystad att anmärka, men fasthåller vid Trelleborg, enär man dit kan längre sträcka begagna stambanan. Utom genom nämnda ökade vänlighet mot Ystad utmärkte sig styrelsens utlåtande för ett par andra afvikelser från förut framställda åsigter. Förut framhöll styrelsen emot valet af Ystad, att jernvägen dit vore längst, men då Ystads statsfullmäktige förklarar sig villiga att bygga en förkortningslinie Bjersjölagård—Hör, hvarigenom väglängden till Ystad blir den kortaste, till och med 5 kilometer kortare än vägen öfver Lund till Trelleborg, förklaras ej den härigenom frambragta tidsbesparingen af någon synnerlig vikt. Liknande är förhållandet med trafiken från Sveriges vestkust och Kristiania. Förut betonades, att den nya förbindelsen borde inrättas med afseende fäst äfven på denna trafik; nu förklarar styrelsen, att denna trafik alltjemt har sin naturliga utfartsväg öfver Helsingborg och Danmark.

Som sammanfattning af hvad jag här haft äran anföras, torde framgå, att skälen för valet af Trelleborgs hamn äro mer än svaga och framstå så mycket mera som sådana, då de styrelser, som uttalat sig till Trelleborgs förmån, visat sig vacklande och föga bestämda i sina omdömen. Trelleborgs hamn består för öfrigt blott af ett i hafvet

utlagdt, oordnad, litet emellan rasande stenhag, som visserligen omfattar en stor areal, men af hvilken dock den fördjupade delen endast utgör en något vidgad fortsättning af den allt för smala inseglingsrännan från hafvet. Då man fäster sig vid kostnaden, är det till nackdel för Trelleborg en betänkelig sak, fast af stor vikt, att man ej pröfvat, *hvad der finnes eller saknas för trafikens fulla ordnande, och hvad särskildt staten och särskildt staden har att bekosta, samt om den senare mäktar åstadkomma detta.* Kostnadsförslag borde väl af sakkunnige män uppgjorts häröfver, då staden saknar allt, som hör till resandes bekvämlighet och till en dylik trafiks ordnande, och staden borde nöjaktigt förbundit sig att under statens kontroll före trafikens öppnande verkställa samtliga de nödiga funna arbetena, och detta enligt *laga kraftvunnet, af stadsfullmäktige fattadt beslut.*

På grund af hvad jag ofvan anfört kan jag ej finna, att valet af Trelleborg till öfverfartsort är lyckligt, helst här föreligger en fråga af stor vikt för landet.

Jag får därför,

*då* den enda qvarstående anmärkningen mot Ystads hamn, eller dess svårighet att angöras, fullständigt jäfvats af den mängd intyg om motsatsen, som afgifvits af sjökaptener, de der längre eller kortare tid, ända till 30 år, så väl vinter som sommar under alla väder anlöpt densamma, till hvilka intyg sluter sig ett utlåtande från skeppsbehållningsföreningen i Åbo, hvilken anses såsom en af de förnämsta i sitt fack i Europa;

*då* Ystads hamn är betydligt djupare, i följd hvaraf den erbjuder tillfälle för obehindrad posttrafik och i förbindelse med denna stor godstrafik, hvarigenom subvention så småningom blefve obehöfelig;

*då* infarten till Ystads hamn är likasom dess inlopp mycket bredare och djupare än Trelleborgs, hvarför hamnen ock är långt tillgängligare;

*då* i Ystad finnas alla nödiga förutsättningar i byggnadsväg för den blifvande trafiken fullt färdiga, såsom reparationsverkstad, slip för större fartyg, fullständiga och efter europeisk måttstock tillfredsställande tull-, post- och telegrafhus, byggnader för passagerarnes mottagande, för gods- och varubehandling, alla väl belägna i laudstigningsplatsens omedelbara närhet, hamnspår, goda hotell m. m.;

*då* något inköp af enskild bana efter mitt förmenande ej är af nöden, men en öfverenskommelse med Ystad—Eslöfs—banan blir lika lätt som med Lund—Trelleborgs eller Malmö—Trelleborgs;



*då* således Ystad kan användas och genast tagas i anspråk utan det ringaste bidrag från statens sida;

*då* väglängden öfver Ystad blir den kortaste, samt

*då* Ystads hamn slutligen ej i mannaminne varit stängd af is, som ej tidsenliga båtar kunnat genomgå, hvarför den lofvar bäst för en regelbunden trafik, som här är hufvudsak,  
härmed vördsamt föreslå,

att det belopp, som af Kongl. Maj:t i nådig proposition n:o 38 föreslagits skola utgå af postmedel för inrättande af en regulier postförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz, måtte i stället användas till subvention åt enskildt bolag för bedrifvande af regulier post-, gods- och passageraretrafik hela året om mellan *Ystad* och *Sassnitz*, under förutsättning att den andra hälften af subventionen anvisas från tysk sida.

Anhålles att denna motion måtte hänvisas till statsutskottet.

Stockholm den 30 mars 1892.

*Elis Nilson.*