

**N:o 28.**

Uppläst och godkänd hos Första Kammaren den 10 Maj 1884.  
— — — — Andra Kammaren den 10 — —

*Riksdagens skrifvelse till Konungen, angående förbindelse medelst ångfärja mellan Helsingborg och Helsingör eller Malmö och Köpenhamn.*

(Stats-Utskottets Utlåtande N:o 26.)

Till Konungen.

I en inom Riksdagen väckt motion har Grefve Eric Sparre an-  
fört, hurusom genom våra i senare tider utförda jernvägsanläggningar  
transporterna inom landet och jemväl till exportorterna vore väsent-  
ligen underlättade, men förbindelserna med utlandet ännu försvårade  
genom vårt insulära läge. Nyare tidens uppfinningar erbjöde likväl  
ett medel att öfvervinna denna svårighet i de så kallade ångfärjorna.  
Genom sådana, gående dels mellan Jutland och Fyen, dels mellan Fyen  
och Seland, hade danska öarne kommit i hvad man kallade spårvägs-  
förbindelse med kontinenten, och det återstode endast att bringa till  
stånd en sådan förbindelse öfver Öresund, antingen ifrån Helsingborg  
till Helsingör eller ifrån Malmö till Köpenhamn, för att bereda oss  
samma förmån.

Icke blott för persontrafiken och transporten af jernvägsmateriel,  
som nu mera inom vårt land tillverkades jemväl för utlandet och i af-  
seende å hvilken fördelarne voro allra mest i ögonen fallande, men  
äfvén för transporten af alla varor, till exempel maskiner, jern- och  
trävaror, spanmål, kreatur m. m., skulle fördelen häraf ligga i öppen  
dag och konkurrensen med utlandet underlättas, ett underlättande, som  
i denna tid af rastlös täflan vore af icke ringa vigt. Det vore nem-

ligen uppenbart, att lastningen från jernväg till fartyg samt ur detta på land och i magasin, hvarifrån varorna måste åter utföras och åter ställas på jernväg, väsentligen fördyrade och försvårade frakten emot då denna kunde ske å ångfärja, för att icke tala om den tid af året, då isen stängde all kommunikation. Industrien, eller rättare alla näringar, i ett litet land hade så stora svårigheter att bekämpa i täflan med de större nationernas, att intet, som derpå kunde ega inflytande, borde förbises.

Danmark hade icke heller underlåtit att uppmärksamma de fördelar, som bereddes detsamma genom en lättare förbindelse med kontinenten. Men i samma mån som denna underlättades, försvårades för oss möjligheten af täflan.

Anspråken på kommunikationer vuxe ständigt, och ett land, som icke stode i spårvägsförbindelse med den öfriga världen, skulle snart anses isolerad. En flyktig blick på kartan visade såsom den lämpligaste öfvergångspunkten Helsingborg, särdeles då Halmstadsbanan utsträcktes till Göteborg. Afståndet mellan Helsingborg och Helsingör vore nemligen knappt fjerdedelen af det emellan Korsör och Nyborg, der ångfärjan öfver Stora Bält ginge. Men äfven mellan Malmö och Köpenhamn vore afståndet ej större än emellan de sistnämnda orterna.

Det vore sannolikt, att danska staten icke skulle undandraga sig att deltaga i kostnaden för vidtagande af en sådan åtgärd, helst detsamma, med kännedom om de förslag, som varit å bane, att åstadkomma en lättare samfärdsel och posttransport mellan Skåne och Tyskland, borde låta sig angeläget vara att bibehålla den nuvarande förbindelsen öfver Danmark.

Motionären har därför föreslagit, att Riksdagen måtte i underdånig skrifvelse hemställa: att Eders Kongl. Maj:t täcktes taga i nådigt öfvervägande, huru vida en förbindelse medelst ångfärja emellan vare sig Helsingborg och Helsingör eller Malmö och Köpenhamn kunde åvägabringas, samt, till betäckande af kostnaden för undersökning derom, bevilja ett anslag af sextusen kronor.

Riksdagen har funnit motionärens förslag väl förtjent af att tagas i allvarligt öfvervägande. Sjelfva tanken att medelst ångfärja förena jernvägar på ömse sidor om ett vattendrag och derigenom åstadkomma en sammanhängande förbindelseled i stället för flera särskilda, med omlastningar och trafiken betungande kostnader förenade kommunikationsförbindelser är i Danmark redan förverkligad genom ångfärjor mellan Seland och Fyen och mellan Fyen och Jutland.

Efter åstadkommande af ångfärja mellan Sverige och Seland skulle således direkt godsförsändelse utan omlastning mellan Sverige, Dan-

mark och Tyskland samt angränsande länder möjliggöras, uppenbarligen till den största fördel vid utförseln af t. ex. boskap, mejeriprodukter och andra landtmannavaror, skogsprodukter, tändstickor, jern m. m. Denna kommunikationsled skulle vinna en ytterligare utveckling och betydelse, sedan den beslutade kombinerade jernvägs- och ångbåtsförbindelsen mellan Köpenhamn och Berlin med ångfärja mellan Gjedserodde och Warnemünde blifvit fullbordad.

De närmast ångfärjeförbindelsen liggande landsdelarne å ömse sidor om densamma hafva naturligtvis lättare att befordra sina varor till kusten och sjöledes vidare, men för handelsförbindelserna och omsättningen mellan de inre landsdelarne och det främmande landet synes det vara en högst betydlig fördel att kunna, utan mellanhänders anlitande för omlastning och spedition, få varor afsända och befordrade omedelbart till destinationsorten.

Om än således fördelarne af den ifrågasatta förbindelsen äro påtagliga och förverkligandet endast en tidsfråga, torde likväl i fråga om sättet för verkställigheten, kostnaderna och valet af plats en omsorgsfull undersökning erfordras. Mellan Malmö och Köpenhamn är den nuvarande trafiken vida större än mellan Helsingborg och Helsingör; denna senare linie åter är vida kortare än den förra. Redan vid 1881 års jernvägsmanamöte i Köpenhamn har frågan om dessa två förbindelseleders inbördes företräde i berörda hänseende förhandlats, utan att meningarne kunnat ena sig.

Då nu förslag om en ångfärjeförbindelses åstadkommande mellan Sverige och Seland blifvit inom Riksdagen väckt, har Riksdagen med afseende å så väl frågans allmänna vikt som det för vårt land nya i det ifrågasatta kommunikationssättet ansett sig böra hos Eders Kongl. Maj:t anhålla om en förberedande behandling af ärendet.

Deremot har Riksdagen ej funnit erforderligt att, såsom motionären ifrågasatt, några särskilda medel härför anvisas. Riksdagen föreställer sig nemligen, att Eders Kongl. Maj:t ej lär sakna medel till de nödiga kostnadernas bestridande.

På grund af hvad ofvan anförts får Riksdagen anhålla, att Eders Kongl. Maj:t täcktes taga i öfvervägande, huru vida och på hvilket sätt en förbindelse medelst ångfärja mellan Sverige och Seland må kunna åvägabringas.

Med undersätlig vörndnad:

Stockholm den 10 Maj 1884.