

N:o 26.

Ank. till Riksd. Kansli den 14 Mars 1884, kl. 12 midd.

Utlåtande, angående förbindelse medelst ångfärja mellan Helsingborg och Helsingör eller Malmö och Köpenhamn.

(R. A.)

I en inom Andra Kammaren väckt, till Stats-Utskottet remitterad motion (N:o 75) har Herr Grefve *Eric Sparre* anført, hurusom genom våra i senare tider utförda jernvägsanläggningar transportererna inom landet och jemväl till exportorterna vore väsentligen 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 spårvägsförbindelse 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 afseende å hvilken fördelarne vore allra mest i ögonen fallande, men äfven för transporten af alla varor, till exempel maskiner, jern- och trävaror, spannmål, 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 nemligen 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 bereddets 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 flygtig 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 voro sannolikt att danska staten icke skulle undandraga sig att deltaga i kostnaden för vidtagande af en sådan åtgärd, helst densamma, 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 Kongl. Maj:t täcktes taga i nådigt öfvervägande, huruvida 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 sex tusen kronor.

Utskottet 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, som bekant, 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, Danmark 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. Utskottet har sig bekant att redan vid 1881 års jernvägsmannamöte i Köpenhamn 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, torde det med afseende å såväl frågans allmänna vigt som det för vårt land nya i det ifrågasatta kommunikationssättet vara naturligt, att Riksdagen hos Kongl. Maj:t anhåller om en förberedande behandling af ärendet, och Utskottet instämmer således häri helt och hållet med motionären.

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

Utskottet hemställer fördenskull,

att Herr Grefve Sparres förevarande motion må på det sätt bifallas, att Riksdagen hos Kongl. Maj:t anhåller, att Kongl. Maj:t täcktes taga i nådigt öfvervägande, huruvida och på hvilket sätt en förbindelse medelst ångfärja mellan Sverige och Seland må kunna åvägbringas.

Stockholm den 14 Mars 1884.

På Stats-Utskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.
