

N:o 189.

Af herr M. Dahn, om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om åtgärders vidtagande för åstadkommande af daglig samfärdsel mellan Rügen och Skånes sydkust samt om anvisande af ett förslagsanslag å 1,000 kr. för ärendets utredning.

Det har ofta under senare tiden med fosterländsk grämelse framhållits, huru som våra företagsamma grannar på hinsidan Öresund bemäktigat sig ej blott den stora och vinstgifvande trafiken i sundet, utan snart sagdt äfven tagit på entreprenad att förmedla vår samfärdsel med Europas kontinent. I och med det vestkustbanan kommit till stånd, drages helt naturligt trafiken från vestra Sverige och delar af Norge i ännu högre grad än hittills söderut. Danskarne hafva länge sedan förutsett detta och en ångfärjeförbindelse, understödd af danska staten, är snart färdig att vid Helsingborg draga nämnda trafik öfver till danska sidan och på den projekterade kustbanan till Köpenhamn och så vidare öfver Gjedser. Men ej nog härmed, en väsentlig del af södra stambanans trafik skall säkert öfver Hessleholm taga samma väg, till stort men för nämnda statsbana. Det har därför på möten — exempelvis skånska ingenjörsklubbens i fjor — diskuterats frågan om en snabb och af Danmark oberoende samfärdselled mellan skandinaviska halfön och tyska riket. Den under byggnad varande preussiska örlogshamnen Sasinitz på Rügen har gifvit klaven till ett förslag, att medelst 2 första klassens postångare — till en början — med 17 å 20 knops fart (af hvilka Sverige och Preussen anskaffade hvardera en) upprätt-

hålla daglig förbindelse mellan nämnda hamn och någon punkt på skånska sydkusten, hvarifrån kurirtåg förde direkt till Stockholm och vice versa. Härigenom blefve resan mellan Berlin och Stockholm betydligt kortare, billigare och äfven bekvämare än öfver Gjedser och genom Danmark, då man i förra fallet endast hade *ett* främmande land att beträda och således endast en tullvisitation att underkasta sig. Den sydeuropeiska turistströmmen skulle då kunna ledas öfver Berlin och Rügen direkt till Sverige. Vi skulle så att säga komma att andas friare och i någon mån frigöra oss från den kommersiella förlamning, hvarmed den numera ingalunda lille »jätteungen», Köpenhamn, hotar oss. Emellertid bör man, i fall vederbörande anse saken i fråga ega någon betydelse för vårt land och folk, akta sig att försumma fatalier, utan söka åstadkomma en utredning om lämpligaste anknytningslinie mellan södra stambanan och kusten och träda i underhandling med Tyskland om saken. Med det vänskapsförhållande, som ju för närvarande råder mellan oss och tyska riket, torde frågan väl lätt kunna ordnas efter vår önskan; vi finge då en angenämare känning af den tyska vänskapen än militärfunderingar. Åtskilliga anknytningslinier hafva vid de ofvannämnda mötena föreslagits: såsom Eslöf—Ystads-, Kjeflinge—Lund—Trelleborgs- och Malmö—Trelleborgsbanorna, isynnerhet de två sistnämnde, af hvilka Lund—Trelleborgsbanan får trafikeras med kurirtågs hastighet, under det Malmö—Trelleborgsbanan för detta ändamål behöfver ombyggas, något som också en af de förnämsta intressenterna i banan tillkännagifvit skulle ske utan någon statens uppoffring, derest staten förband sig att trafikera nämnda bana med kurirtåg. Sjövägen Malmö—Rügen har äfven föreslagits; deremot har invändts att södra delen af sundet om vintertiden stundom fylles med drifis, hvarigenom denna passage försvåras, ja ibland rent af omöjliggöres såsom i fjor, då Falsterbo fyrskepp måste bogseras till Trelleborg i stället för Malmö. Staden Trelleborg har fördelen af en rymlig och god hamn, som städse kan angöras, då staden ej ligger vid någon vik utan vid ett öppet, stort vatten, der vågsvallet bryter isen, innan den blifvit för tjock. Att traden under alla omständigheter borde gå öfver Skånes hufvudstad, Malmö, torde väl emellertid vara klart, helst som en del köpenhamnsk post och resande, som skola till de östra delarne af Preussen och tyska riket, då möjligtvis stundtals komme att gå denna genare väg. Nog af — i kretsar, der frågan dryftats, har man insett och ansett, att något i denna sak borde göras, men att enskilde vore allt för vanmäktige att försöka täfla med så erfarna och väl organiserade rivaler som »de forenede dampskibsbolag», som ega till sin disposition

det väsentligaste af danska nationens köpmannaintelligens i förening med ofantliga kapital. Staten måste här vid lag träda emellan och taga vara på ej ett lokalt, men ett nationelt intresse och detta innan det blir försent, ty »jätteungen» håller på att få nya tänder, nemligen *frihamnsrättigheter*, och sedan blir den ej så god att bitas med. Hamburgs mellanhandsfunktion har den redan delvis öfvertagit och med *frihamnsrätten* skall han blifva en skaffare och förläggare för hela Skandinavien och med danskens kända patriotism skall han under *Dannebrogens himlaburna flagg* sända oss ländernas alster och vi i södra och mellersta Sverige sällan hafva nöjet se en svensk flagga utom på våra fiskbåtar, vedskutor och — krogar. Ja, Köpenhamn är och blir i kommersielt hänseende vårt nya »Lübeck», ej mindre mäktigt och förlamande för vår inhemska affärsverksamhet än Gustaf Wasas, så vida ej sjelfbevarelsesdriften kan förmå oss att äfven *i detta hänseende* i tid vidtaga mått och steg för neutralisering af den hotande invasionen. Emellertid vill jag nu endast vördsamt föreslå, att Riksdagen

dels till Kongl. Maj:t aflåter en skrifvelse, det Kongl. Maj:t täcktes ingå i underhandling med Preussen och Tyska riket om beredande af en daglig samfärdsel mellan Rügen och Skånes sydkust på sätt som i ofvanstående motivering framhållits och åstadkomma utredning om lämplig anknytningslinie mellan nämnda kust och södra stambanan,

och dels bevilja ett förslagsanslag af 1,000 kronor för nämnda ärendes utredning.

Om remiss till statsutskottet anhålles.

Stockholm den 27 januari 1890.

M. Dahn.