N:o 58.

Ank. till Riksd. kansli den 18 april 1899, kl. 1 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anvisande af medel till anskaffande af en ångfärja att insättas i ångfärjeförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn.

(R. A.)

Uti en den 6 sistlidne mars till Riksdagen aflåten proposition (n:o 63) har Kongl. Maj:t under åberopande af propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag föreslagit Riksdagen att, till anskaffande af en ångfärja att insättas i ångfärjeförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn, anvisa för år 1900 ett belopp af 1,000,000 kronor, att utgå af riksgäldskontoret.

Till åberopade statsrådsprotokollet har föredragande departementschefen till en början erinrat derom, att — sedan af åtskilliga enskilda jernvägsaktiebolag samt af Malmöhus, Kronobergs och Jönköpings läns hushållningssällskaps förvaltningsutskott hos Kongl. Maj:t gjorts framställningar om åvägabringande af ångfärjeförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn, samt jernvägsstyrelsen öfver dessa framställningar den 5 oktober 1893 afgifvit infordradt utlåtande, äfvensom ej mindre Malmö stadsfullmägtige åtagit sig, bland annat, att anlägga ångfärjehamn i Malmö för en färja, än äfven danska staten, enligt skrifvelse från den danske utrikesministern, befunnits villig dels att, så snart den då under byggnad va-

rande ångfärjehamnen i Köpenhamn blefve fullbordad, börja trafik mellan Köpenhamn och Malmö medelst insättande af en ångfärja, dels att, om och när från svenska statens sida kunde anses lämpligt att jemväl för Sveriges del en ångfärja insattes å samma led, tillförsäkra denna i alla afseenden enahanda förmåner i Danmark, som tillkomme danska statens ångfärja, dock under vilkor, bland andra, af ett medgifvande för den danska ångfärjan af samma förmåner i Sverige, som kunde tillkomma den svenska ångfärjan, — Kongl. Maj:t den 30 december 1893 bemyndigat jernvägsstyrelsen, bland annat, att med Malmö stad och styrelsen för de danska statsbanorna träffa definitiv uppgörelse angående åvägabringande af den ifrågasatta ångfärjeförbindelsen på de vilkor, som innefattades dels i Malmö stads åtagande dels ock i ofvan berörda skrifvelse af danske utrikesministern, samt att, sedan dylik uppgörelse träffats, gå i författning om utförande af de arbeten, som enligt öfverenskommelsen skulle åligga svenska staten att utföra.

I anledning af nämnda bemyndigande hade jernvägsstyrelsen föreslagit generaldirektoratet för statsbanedriften i Köpenhamn samt stadsfullmägtige i Malmö att genom ombud sammanträda i Köpenhamn för att träffa aftal i saken; och sedan det danska generaldirektoratet erhållit bemyndigande dertill af ministeriet för offentliga arbeten, hade dylikt sammanträde egt rum den 31 maj 1894. Vid detta sammanträde hade två öfverenskommelser fattats, nemligen en om anläggning af ångfärjelägen i Köpenhamns och Malmö hamnar och en om driften af en ångfärjeförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Uti den förra af dessa öfverenskommelser bestämdes att, likasom på dansk sida för den danska statens räkning skulle i den under byggnad då varande frihamnen i Köpenhamn anläggas och underhållas ett färjeläge, skulle på svensk sida på Malmö stads föranstaltande och bekostnad anordnas en tilläggsplats i Malmö hamn för en ångfärja. Jernvägsspår och andra anläggningar, som erfordrades för att sätta statsbanestationerna i Malmö och Köpenhamn i förbindelse med ångfärjelägena, skulle utföras af de respektive statsbanorna. Färjorna skulle fritagas från afgifter till de båda städernas hamnar, och skulle man söka åstadkomma största möjliga nedsättning i hamnafgifterna för med ångfärja transporteradt gods.

I den senare öfverenskommelsen bestämdes, bland annat, att de danska statsbanorna skulle, så snart tilläggsplatserna hunnit blifva färdiga och en ångfärja hunnit byggas, insätta en sådan i ständig fart mellan Malmö och Köpenhamn; och när det från svenska statens sida ansåges önskligt att äfven från svensk sida insattes en ångfärja i förbindelsen, tillförsäkrades från dansk sida denna färja samma vilkor i Danmark, som

der komme den danska färjan till del, likasom det omvändt från svensk sida tillförsäkrades den danska ångfärjan samma vilkor i Sverige, som der komme den svenska till del. Uppstode spörsmål om insättande af andra eller flera ångfärjor i förbindelsen, skulle detta göras till föremål för särskild öfverenskommelse begge länderna emellan.

De sålunda träffade öfverenskommelserna hade den 2 juni 1894 godkänts af det danska ministeriet för offentliga arbeten.

Ångfärjeförbindelsen hade öppnats den 7 oktober 1895 och sedermera alltjemt fortgått med 2 turer dagligen i hvardera rigtningen. En dag i hvar månad stode dock trafiken stilla för rengöring af pannorna.

I februari 1897 hade trafiken en del af månaden varit inställd för ishinder.

Persontrafiken å färjan hade aldrig varit särdeles betydlig. Under tiden oktober 1895—september 1896 befordrades 2,627 resande, oktober 1896—september 1897, hvarunder utställningen i Malmö egde rum, 8,720 och oktober 1897—september 1898 3,500.

Godstrafiken åter hade varit i ständigt stigande, såsom syntes af följande af jernvägsstyrelsen meddelade uppgifter:

Halfåret.	från	till	Tons gods.	Ökning.
1:sta	okt. 1895	—mars 1896	5,172	1,00
2:dra	april 1896	—sept. 1896	15,159	3,12
3:dje	okt. 1896	—mars 1897	22,493	4,35
4:de	april 1897	—sept. 1897	30,326	5,86
5:te	okt. 1897	—mars 1898	33,612	6,50
6:te	april 1898	—sept. 1898	47,685	9,22

Dessutom hade öfverförts lefvande djur c:a 1,000 tons om året.

Af den totala godsmängden hade fraktats i rigtning *från Sverige till Danmark:*

Halfår.	Tons gods.	Ökning.	Procent af hela godsmängden.
1:sta	3,023	1,00	58 procent
2:dra	10,617	3,51	66 »
3:dje	15,803	5,23	71 »
4:de	23,427	7,75	77 »
5:te	23,415	7,66	70 »
6:te	36,659	12,12	77 »
			medium 72,5 procent.

Det antal vagnar, som förts mellan Malmö och Köpenhamn med ångfärjan, hade under nedanstående tidsperioder varit följande:

oktober 1895—september 1896		
från Danmark till Sverige	2,645: —	
till » från »	2,778: —	5,423: —
oktober 1896—september 1897		
från Danmark till Sverige	6,779: —	
till » från »	6,707: —	13,486: —
oktober 1897—september 1898		
från Danmark till Sverige	9,603: —	
till » från »	9,174: —	18,777: —

Det ekonomiska utbytet af ångfärjedriften hade, enligt meddelande från dansk sida, endast kunnat ungefärligen beräknas. Verkställd sådan beräkning gåfve emellertid vid handen, att driften oktober 1895—mars 1896 (6 månader) lemnat 48,400 kronor förlust, att förlusten under driftåret 1896—1897 (12 månader) utgjort 48,500 kronor, samt att driftåret 1897—1898 lemnat ett öfverskott af 24,100 kronor.

Sverige hade, förutom genom de danska statsbanornas ångfärja, stått i samtrafik med Danmark via Malmö genom det forenede dampskibsselskabs ångbåtar. Aftal om denna samtrafik, som redan förut egt rum, träffades definitivt år 1891 och förnyades, efter ett kortare afbrott i samtrafiken, den 19 september 1896. Nu hade selskabet nyligen uppsagt aftalet från och med den 1 april 1899.

Vidare har departementschefen meddelat, att han, i anledning af en skrifvelse från Kongl. Maj:ts minister i Köpenhamn till herr ministern för utrikes ärendena, den 25 november 1898 anmodat jernvägsstyrelsen att skyndsamt sätta sig i förbindelse med danska jernvägsstyrelsen för rådgörande angående de åtgärder, som från statsbanornas synpunkt kunde vara erforderliga i anledning deraf, att det forenede dampskibs-selskab syntes ärna upphöra med eller åtminstone väsentligen inskränka ångbåtstrafiken i Öresund.

Med anledning af denna departementschefens anmodan hade jernvägsstyrelsen — som redan i början af oktober 1898, med hänsyn dertill att den godstrafik, som med ångfärjan förmedlades mellan svenska och danska jernvägsstationer, företett en sådan tillväxt, att det kunde ifråga-

sättas, huruvida ej förberedande åtgärder för insättande af ännu en färja mellan meranämnda hamnar borde vidtagas, hos det danska generaldirektoratet under hand gjort förfrågningar i ämnet — den 26 november 1898 hos generaldirektoratet för statsbanedriften i Köpenhamn anhållit, att generaldirektoratet ville, särskildt med hänsyn till den af det forenede dampskibs-selskab gjorda uppsägelsen af dess samtrafiksaftal, meddela sin åsigt om den tidpunkt, då för tillgodoseende af godstrafikens kraf ytterligare en ångfärja behöfde insättas, och hade jernvägsstyrelsen begärt att i denna fråga snarast möjligt erhålla behöfliga upplysningar, hvarjemte styrelsen gjort förfrågan om den tidpunkt, då den tillämnade spårförbindelsen mellan ångfärjehamnen i Köpenhamn och Köpenhamns hufvudstation komme att öppnas för regelbunden trafik.

I skrifvelse den 1 december 1898 hade generaldirektoratet meddelat, att godstrafiken på ångfärjeförbindelsen Malmö—Köpenhamn från förbindelsens öppnande alltjemt varit i stark och oafbruten tillväxt; att det icke funnes någon grund att betvifla att detta förhållande skulle fortfara; att den färja, som nu funnes, icke kunde mägta med en väsentligt större trafik än den redan varande, hvarför det vore en trängande nödvändighet att ännu en färja i denna fart insattes, så snart sådant möjligen kunde ske; att man med tillfredsställelse såge, om en från svensk sida anskaffad färja kunde deltaga i trafikens besörjande; samt att den jernvägsförbindelse, som funnes mellan ångfärjeläget i frihamnen och Nörrebro station, väl egnade sig för godstrafik men ej för persontrafik, hvarför ångfärjans resande endast fördes till Österbro station, men att spörsmålet om bangårdsförhållandena i Köpenhamn skulle behandlas af en komité, som i den allra närmaste framtiden skulle sammanträda.

Departementschefen har härefter anmält, att jernvägsstyrelsen den 19 december 1898 till honom aflåtit skrifvelse i ärendet och deruti anfört följande.

Samtrafiken med danska statsbanorna hade länge varit och vore fortfarande af stor betydelse för de svenska jernvägarne, särskildt statens. År 1897 inbragte denna samtrafik åt statsbanorna hufvudsakligen via Malmö ett belopp af 527,618 kronor. Derjemte hade de svenska statsbanorna tillförts ett belopp af 178,494 kronor i samtrafik genom det forenede dampskibs-selskabs ångbåtar. I dessa siffror inginge endast i underordnad mängd transitogods till och från Tyskland, hvilket hufvudsakligen dirigerades öfver Helsingborg—Helsingör, Göteborg—Fredrikshavn samt Malmö—Lübeck. I samtrafik med preussiska statsbanorna hade till svenska statsbanorna år 1897 via Helsingborg—Helsingör influtit 36,807 kronor; trafiken Göteborg—Fredrikshavn samma år hade inbragt 14,931 kronor

och trafiken Malmö—Lübeck 96,690 kronor. Den trafikförbindelse, som via statens jernvägar egde rum med Tyskland, vore således väsentligt mindre än den med Danmark.

Förutom hvad som ginge via Malmö—Köpenhamn i samtrafik, fördes denna väg äfven en mängd gods i lokaltrafik, d. v. s. från eller till Danmark endera direkt till eller från Malmö med omnejd eller ock för omexpediering i Malmö eller Köpenhamn. Så t. ex. utgjorde det i samtrafik oktober 1897—september 1898 med ångfärjan fraktade godset i rundt tal 61,400 tons och det i lokaltrafik 19,700 tons. Tullverkets inkomster i Malmö för gods i lokaltrafik från Köpenhamn via ångfärjan uppgingo år 1897 till 118,405 kronor 69 öre.

Af det gods, som befordrats med ångfärjan, hade, såsom förut anförts, i medeltal under hela tiden ångfärjan varit i gång 72,5 procent gått i rigtning från Sverige till Danmark. Ångfärjeförbindelsen torde således böra anses vara af väsentligt större vigt för exporten från än för importen till Sverige. Det mesta af det gods, som exporterats med ångfärjan, vore, enligt undersökning, verkstäld å jernvägsstyrelsens kontrollkontor, att hänföra till tyngre varuslag, såsom skogseffekter, cement, tegel m. m., hvilka icke tålde omlastningskostnader och som således, derest icke färjeförbindelsen funnits, antingen icke alls skulle hafva kunnat exporteras till Danmark eller måst fraktas sjövägen, hvarvid statens och öfriga jernvägar skulle gått miste om fraktinkomst.

Ångfärjeförbindelsen Malmö—Köpenhamn vore alltså af mycket stor betydelse ej mindre för Sveriges handel, enkannerligen dess exporthandel, än äfven för statens jernvägar genom den inkomst, den tillförde desamma. Den ångfärja, som nu besörjde trafiken mellan Malmö och Köpenhamn, kunde upptaga 17—19 svenska statens jernvägsvagnar, beroende af deras längd. Under förutsättning att färjan ginge alla dagar om året utom de, som erfordrades för rengöring af pannor m. m., kunde på densamma öfverföras i hvardera rigtningen cirka 12,500 vagnar om året. Då antalet i hvardera rigtningen öfverförda vagnar på tre år vuxit från cirka 2,700 till cirka 9,400, torde, ehuruväl ökningen måhända framgent icke stege i samma proportion, den nu befintliga danska färjan snart varda otillräcklig.

Det i samtrafik med det forenede dampskibs-selskabs ångbåtar under tiden oktober 1897—september 1898 befordrade godset, som uteslutande varit af dyrbarare slag och tillhört frakttarifferna 1—5, utgjorde i rigtning till Sverige något öfver 1,000 tons och i rigtning till Danmark omkring 2,200 tons, således äfven i detta fall en vida större mängd från

Sverige. Denna godsmängd torde hädanefter jemväl komma att till större delen öfverföras med ångfärja.

Då ångfärjetrafiken mellan Malmö och Köpenhamn visat sig vara af stor betydelse ej mindre för Sveriges handel och särskildt för dess export till Danmark, än äfven för de svenska jernvägarne;

då den nu befintliga förbindelsen medelst den danska ångfärjan syntes varda inom en nära framtid otillräcklig; samt

då förut bestående samtrafiksaftal med det forenede dampskibsselskab nu uppsagts,

ansåge jernvägsstyrelsen tiden vara inne, att snarast möjligt åtgärder vidtoges för insättande af ännu en ångfärja mellan Malmö och Köpenhamn.

Då vidare i ofvanberörda öfverenskommelse mellan jernvägsstyrelsen och danska generaldirektoratet för statsbanedriften den 31 maj 1894 träffats det aftal, att, när från svenska statens sida ansåges önskligt att äfven från svensk sida insattes en ångfärja i förbindelsen, den svenska färjan tillförsäkrades samma vilkor i Danmark, som der komme den danska färjan till del, samt då det i och för sig torde vara ur flere synpunkter fullt lämpligt, att vid en öfvervägande svensk export äfven den svenska flaggan vore representerad, ansåge jernvägsstyrelsen, att den nya ångfärjan borde vara svensk.

Såsom förut andragits, syntes ångfärjeförbindelsens största betydelse vara att söka deri, att genom densamma landets handelsomsättning underlättades och jernvägarna tillfördes en ökad inkomst, hvadan, äfven om sjelfva ångfärjan såsom sådan icke skulle lemna vinst, utan snarare förlust, detta icke borde tillmätas afgörande vigt. Det syntes emellertid ingalunda vara gifvet, att icke ytterligare en ångfärja kunde komma att i och för sig ganska snart betala sina utgifter och till och med lemna behållning. Den danska färjan hade redan gjort det, oaktadt man, enligt uppgift från dansk sida, af vissa orsaker icke sökt att särskildt framkalla persontrafik å densamma. Men det syntes icke vara tvifvel om att, derest färjan för ändamålet inrättades samt andra lämpliga åtgärder vidtoges för persontrafikens befrämjande, såsom annonsering i tillräcklig grad m. m., denna trafik skulle varda ganska afsevärd, helst som färjorna gjorde god fart och hade en lugn och stadig gång. Å färjan mellan Helsingborg och Helsingör hade första året af dess tillvaro befordrats 124,000 resande och senaste år (april 1897—mars 1898) 190,000. Persontrafiken i dess helhet mellan Malmö och Köpenhamn torde emellertid vara vida större än den mellan Helsingborg och Helsingör.

Under den korta tid, som förflutit sedan jernvägsstyrelsens yttrande infordrats, hade styrelsen icke kunnat hinna anskaffa ritningar å en ång-

färja med å ritningarna grundadt kostnadsförslag, men med kännedom om kostnaden för de danska ångfärjorna af ungefär samma storlek som den, hvilken här skulle ifrågakomma, kunde man tillnärmelsevis beräkna det belopp, som skulle erfordras för anskaffande af en lämplig ångfärja för ifrågavarande ändamål; och hade styrelsen till upplysning meddelat en i propositionen å sid. 10 intagen förteckning å prisen samt de hufvudsakligaste måtten m. m. å de danska färjorna.

Den färja, med hvilken nu förbindelsen Malmö—Köpenhamn upprätthölles (»Kjöbenhavn»), hade kostat i rundt tal 750,000 kronor, och de färjor, som senast af danska staten beställts för trafiken Gjedser—Warnemünde, hade, enligt uppgift, betingat den ena, en hjulbåt, något öfver 900,000 kronor, den andra, propellerbåt, omkring 1,100,000 kronor. Med hänsyn till de högre arbets- och materialpris, som nu gälde, jemförda med dem, som gälde då den danska färjan byggdes, syntes en färja att insättas i förbindelsen Malmö—Köpenhamn böra lägst upptagas till en million kronor.

Hvad den årliga driftkostnaden anginge, hade generaldirektoratet i Köpenhamn upplyst, att densamma för den danska färjan å traden Malmö—Köpenhamn varit: driftåret 1896—1897 omkring 125,700 kronor och driftåret 1897—1898 132,600 kronor.

Ångfärjetrafiken i Malmö fordrade emellertid redan vidtagande af vissa åtgärder vid ångfärjestationen, hvilka, derest trafiken skulle ökas, blefve än mer nödvändiga.

Det af Malmö stad inrättade ångfärjeläget kunde, enligt hvad styrelsen under hand inhemtat, väl betjena ännu en färja, men det kräfdes, att magasin för godset uppfördes, och att spårsystemet utvidgades. Särskildt vore det af vigt, att ankommande gods kunde tullbehandlas vid ångfärjestationen, så att ej, såsom nu vore fallet, tullbehandlingen behöfde föranleda tidsutdrägt genom transporter till tullens packhus vid ångbåtshamnen m. m. För utvidgning af spårsystemet hade medel redan af Riksdagen anvisats, men genom ökad trafik kunde måhända ytterligare utvidgning redan i en närmare framtid varda behöflig. För magasinsbyggnad torde Malmö stad vara villig upplåta erforderlig mark, men anslag till dylik byggnads uppförande saknades. För tullbehandlingen torde, enligt hvad från såväl tullmyndigheterna i Malmö som generaltullstyrelsen inhemtats, erfordras packhus af sten, innehållande expeditionslokaler, förvaringsrum m. m. Dessa lokaler torde emellertid, enligt hvad som under hand erfarits, Malmö stad vara villig uppföra i förening med jernvägens magasin.

På grund af hvad sålunda anförts ansåge jernvägsstyrelsen, att genom proposition till innevarande års Riksdag borde begäras ett anslag

af 1,100,000 kronor för anskaffande af ångfärja att insättas i fart mellan Malmö och Köpenhamn samt för uppförande af godsmagasin vid ångfärjehamnen i Malmö, äfvensom för öfriga anordningar, som kunde komma att visa sig derstädes erforderliga med anledning af ångfärjetrafiken.

Innan denna fråga underställdes Kongl. Maj:ts pröfning, hade statsrådet och chefen för civildepartementet ansett sig böra personligen i ämnet förhandla med danske inrikesministern; och hade sådan förhandling jemväl egt rum vid sammanträde dem emellan i Köpenhamn den 2 sistlidne januari. Chefen för civildepartementet hade dervid meddelat, att man från svensk sida vore betänkt att — under förutsättning att nödiga medel af svenska Riksdagen anvisades — senast från och med 1900 års höst, med stöd af öfverenskommelsen den 31 maj 1894, insätta en svensk ångfärja i förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn.

I fråga om fördelningen mellan de båda länderna af de utaf ångfärjetrafiken såsom sådan uppstående inkomster hade vid sammanträdet chefen för det svenska civildepartementet och danske inrikesministern varit ense derom, att denna fördelning borde ske i förhållande till antalet af hvartdera landets färja utgjorda turer i trafiken och icke efter af den ena eller andra färjan fraktadt gods och passagerareantal. I öfrigt hade de sammanstämmande ansett, att för passageraretrafikens befrämjande följande åtgärder borde vidtagas, nemligen: att i Malmö borde anordnas förbindelse med tåg eller omnibus mellan hufvudstationen och ångfärjestationen; att i Köpenhamn, intill dess direkt jernvägsförbindelse mellan Österbro station och hufvudstationen blefve färdig, borde anordnas omnibus mellan berörda stationer; att biljettprisen å ångfärjorna icke borde sättas högre än prisen i ångbåtsförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn; och att ångfärjeturerna och vilkoren derför borde bekantgöras så mycket som möjligt. I afseende å dessa åtgärder hade chefen för civildepartementet derjemte uttalat den önskan, att desamma vidtoges redan detta års vår utan afvaktan å den svenska ångfärjans insättande.

För erhållande af definitivt besked om Malmö stads ställning till frågan hade, enligt hvad departementschefen vidare meddelat, jernvägsstyrelsen uti skrifvelse till stadsfullmägtige af den 17 sistlidne januari hemstält, det stadsfullmägtige ville för staden Malmö dels utfästa sig att, derest äfven från svensk sida insattes en ångfärja i förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn, låta ej mindre i Malmö hamn i närheten af den nu befintliga tilläggsplatsen för ångfärjan så snart ske kunde på stadens

bekostnad anbringa och derefter för framtiden underhålla ett ytterligare ångfärjeläge, än äfven vid ångfärjestationen på stadens bekostnad uppföra ett tullexpeditionshus af den storlek och beskaffenhet, vederbörande tullmyndighet kunde finna för ändamålet erforderlig, dels ock att stadfästa ett af hamndirektionen i Malmö den 20 september 1898 fattadt beslut, hvarigenom medgifvits uppförandet af ett godsmagasin vid ångfärjestationen och godkänts af jernvägsstyrelsen föreslagna spåranordningar derstädes. Uti samma skrifvelse hade jernvägsstyrelsen tillika, med erinran hurusom nuvarande ångfärja åtnjöte frihet från hamnafgift, mot det att vissa i Malmö stad utmynnande jernvägar till staden erlade en afgift af 5,000 kronor för år, hemstält, att nämnda summa måtte få gälla såsom hamnafgift jemväl för den ifrågasatta nya ångfärjan.

Till svar härå hade stadsfullmägtige uti skrifvelse till jernvägsstyrelsen af den 8 sistlidne februari förklarat sig villige att, till befrämjande och ökning af ifrågavarande förbindelseled, på stadens bekostnad uppföra och underhålla ett tullexpeditionshus af den storlek och beskaffenhet, vederbörande tullmyndighet kunde finna för ändamålet verkligen erforderlig; att upplåta nödigt område för godsmagasin och spåranläggningar vid ångfärjestationen; samt att, hvad anginge frågan om befrielse från hamnafgift för den nya färjan, låta den öfverenskomna afgiften af 5,000 kronor årligen tillsvidare gälla för båda ångfärjorna, dock under förbehåll att denna afgift skulle göras till föremål för revision i en framtid, när ett nytt ångfärjeläge möjligen komme till stånd. Beträffande åter frågan om anordnande af ytterligare ett färjeläge hade stadsfullmägtige allenast hänfört sig till ett af hamndirektionen i ämnet afgifvet utlåtande, deruti hamndirektionen, med erinran hurusom i Malmö påginge en ny hamnbyggnad, som, då den blefve färdig, komme att öfverträffa den gamla i storlek och beqvämlighet, dertill försedd med eget utlopp, anfört att, då första afdelningen af denna utvidgning blefve färdig, intet hinder från stadens sida mötte att anvisa plats för ett nytt färjeläge; att dessförinnan deremot kaj- och upplagsplatser vore så upptagna för rörelsens behof, och aftal träffade med såväl enskilda personer som offentliga myndigheter, att hamndirektionen för närvarande icke såge sig i stånd att anvisa den önskade platsen, att detta icke heller syntes vara från allmän synpunkt för närvarande nödvändigt; att lossning och lastning med ångfärja toge så kort tid, att ett ångfärjeläge vore tillräckligt för en mångdubbelt större trafik än den nuvarande; samt att det icke med fog syntes behöfva ifrågasättas att anordna ytterligare ett färjeläge endast af försigtighetsskäl af fruktan för något kortare afbrott i förbindelsen genom tillfällig skada å det nu be-

fintliga färjeläget, enär en så långt drifven försigtighet med ungefär samma motivering kunde kräfva ett andra hamninlopp, på det att en tillfällig olyckshändelse i det nu befintliga ej skulle omöjliggöra inseglingen i hamnen.

Vid öfverlemnande af stadsfullmägtiges berörda skrifvelse med tillhörande handlingar, hade jernvägsstyrelsen för egen del förmält sig vidhålla sin uti skrifvelsen den 19 december 1898 uttalade mening, att ytterligare ett ångfärjeläge ingalunda kunde anses vara en nödvändig förutsättning för insättande uti ifrågavarande förbindelse af en ny ångfärja. Tillika hade styrelsen i sammanhang dermed, såsom tillägg till hvad från styrelsens sida förut i ärendet anförts, meddelat, att, derest en ny ångfärja skulle komma till stånd, densamma, enligt styrelsens förmenande, borde vara så inrättad, att den lämpligen kunde användas såväl för gods- som äfven för persontrafik.

Slutligen hade jernvägsstyrelsen uti särskilda till departementschefen aflemnade promemorior dels meddelat, att uti de belopp, hvilka i styrelsens skrifvelse den 19 december 1898 funnes upptagna för angifvande ej mindre af det ekonomiska utbytet af ångfärjedriften uti ifrågavarande förbindelse, än äfven af de årliga driftkostnaderna, ej inginge vare sig ränta å eller amortering af det kapital, som utgifvits för den nu befintliga ångfärjans anskaffande, utan att vid angifvandet af berörda belopp hänsyn tagits allenast till kostnaderna för ångfärjans trafikerande och underhåll, dels ock, under erinran att uti det belopp, 1,100,000 kronor, som styrelsen uti sin nyssberörda skrifvelse föreslagit att af Riksdagen äskas, inginge 100,000 kronor för uppförande af godsmagasin vid ångfärjehamnen i Malmö jemte öfriga anordningar, som kunde komma att visa sig derstädes erforderliga med anledning af ångfärjetrafiken, meddelat att, sedan, till följd af stadsfullmägtiges i Malmö numera definitivt fattade beslut om uppförande på stadens bekostnad af ett fullständigt tullexpeditionshus, åtskilliga inskränkningar i afseende å godsmagasinet kunde anses möjliga, frågan om anvisande af medel till nämnda arbeten, hvilka samtliga vore af beskaffenhet att vanligen förekomma bland sådana nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik, till hvilka Riksdagen årligen plägade bevilja anslag och hvilkas utförande icke kräfde synnerligen lång tid, lämpligen syntes böra anstå, intill dess närmare utredning rörande omfattningen af de behöfliga arbetena kunnat verkställas; på grund hvaraf styrelsen jemväl ansåge att för närvarande af Riksdagen borde begäras allenast det för anskaffandet af sjelfva ångfärjan behöfliga beloppet 1,000,000 kronor, hvarjemte styrelsen, under förutsättning att dess uppfattning i

detta afseende vunne Kongl. Maj:ts gillande, förmält sin afsigt vara att uti näst afgifvande förslag rörande anslag att af Riksdagen äskas till nya byggnader och anläggningar vid statens jernvägstrafik återupptaga frågan om godsmagasinet m. m.

För egen del har statsrådet och chefen för civildepartementet slutligen anfört följande:

»Såsom redan af den lemnade redogörelsen för mina förhandlingar med danske inrikesministern lärer framgå, har jag ansett mig böra biträda jernvägsstyrelsens åsigt, att tiden nu är inne för insättande af en svensk ångfärja i förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn.

De skäl, hvilka härför blifvit af jernvägsstyrelsen anförda, hafva i och för sig synts mig fullt giltiga. Derförutom har jag emellertid jemväl ansett, att vid denna frågas bedömande icke ringa afseende borde fästas vid önskvärdheten deraf att — närmast med anledning af det forenede dampskibs-selskabs uttalade afsigt att upphöra med eller åtminstone väsentligen inskränka ångbåtstrafiken i Öresund — sådana anordningar i afseende å trafikförhållandena vid den nu ifrågavarande, för hela vårt land synnerligen vigtiga förbindelseled med de danska öarna vidtoges, att största möjliga trygghet kunde vinnas för att störande rubbningar i dessa förhållanden för framtiden undvekes.

Detta önskningsmål lärer emellertid svårligen kunna uppnås utan genom omedelbart ingripande från statsmagternas sida och med hänsyn till vigten särskildt för trafikens å statsbanorna utveckling af denna sjöförbindelses uppehållande synes någon lämpligare och närmare till hands liggande lösning icke finnas än att, såsom i fråga om den befintliga danska ångfärjan redan eger rum, denna förbindelse ställes direkt under statsbaneförvaltningen.

Då nu erfarenheten otvetydigt gifvit vid handen, att en ångfärjeförbindelse å ifrågavarande trafikled icke allenast är för godstrafikens besörjande synnerligen ändamålsenlig utan derjemte utgör ett beaktansvärdt medel för utvecklingen af särskildt exporten på Danmark, samt en sådan förbindelse, under förutsättning att de åtgärder för persontrafikens befrämjande, hvilka vid sammanträdet mellan danske inrikesministern och mig ansågos önskvärda, blifva vidtagna, äfven torde komma att tillfredsställa den trafikerande allmänhetens berättigade fordringar, och derest genom ökning af antalet turer möjlighet beredes att anordna desamma så, att de blifva för persontrafiken lämpliga, otvifvelaktigt kommer att draga till sig en betydande sådan trafik, anser jag det synnerligen önskligt, att från

statsmagternas sida åtgärd vidtages i syfte att utveckla den befintliga ångfärjeförbindelsen.

Jag finner sålunda alla skäl tala för insättandet snarast möjligt af en ny ångfärja i förbindelsen; och då danska staten genom grundläggandet af denna förbindelse redan gjort en kraftig insats, torde det vara fullt i sin ordning, att den nu behöfliga nya ångfärjan insättes från svensk sida.

Med hänsyn till hvad hamndirektionen i Malmö anfört, äfvensom dertill att jernvägsstyrelsen funnit det nuvarande färjeläget i Malmö tillräckligt för en trafik med två färjor, finner jag mig kunna tillstyrka att med frågan om ytterligare ett färjeläges anordnande derstädes må tillsvidare anstå.

Emot jernvägsstyrelsens förslag att tillsvidare uppskjuta frågan om anvisande af medel till nytt godsmagasin vid ångfärjehamnen med flere arbeten derstädes har jag intet att erinra.

Hvad angår kostnaden för sjelfva ångfärjan, kan denna, såsom jernvägsstyrelsen redan framhållit, icke ännu, i saknad af ritningar och kostnadsförslag, noggrant angifvas; men då, efter hvad jag under hand inhemtat, den af jernvägsstyrelsen beräknade summan, 1,000,000 kronor, grundar sig på af styrelsen från en sakkunnig inom ångfärjebyggnadsfacket inhemtade upplysningar rörande sannolika kostnaden under nuvarande prisförhållanden för en ångfärja med propellerkonstruktion och af ungefärligen samma storlek som den nu i förbindelsen gående färjan, finner jag, som beträffande färjans af jernvägsstyrelsen sålunda tilltänkta konstruktion och storlek icke har något att anmärka, mig sakna anledning ifrågasätta någon ändring af det föreslagna anslagsbeloppet.

Då ångfärjan väl närmast är att anse såsom en fortsättning af vårt statsbanenät, torde de nödiga medlen böra anskaffas på samma sätt som öfriga i dagens statsråd äskade anslag till nya statsbanebyggnader.»

Hvad departementschefen sålunda i detta ärende anfört, synes utskottet ådagalägga önskvärdheten af att en ny ångfärja genom svenska statens försorg insättes i förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn. Dock torde, innan staten underkastar sig de kostnader, som härmed äro förenade, närmare öfverenskommelse i vissa afseenden böra träffas med Malmö stad. Enligt hvad af statsrådsprotokollet inhemtas, har nämnda stad efter derom af jernvägsstyrelsen gjord hemställan åtagit sig att, derest från svensk sida insattes en ångfärja i förbindelseleden, dels på stadens bekostnad uppföra och underhålla ett tullexpeditionshus af den storlek och beskaffenhet, vederbörande tullmyndighet kunde finna för ändamålet erforderlig, dels ock upplåta nödigt område för godsmagasin och spåranläggningar vid ångfärje-

stationen. Härförutom hade jernvägsstyrelsen dock tillika hos stadsfullmäktige i Malmö hemstält, ej mindre att staden skulle låta i Malmö hamn i närheten af den nu befintliga tilläggsplatsen för ångfärjan på stadens bekostnad anbringa och derefter för framtiden underhålla ett ytterligare ångfärjeläge, än äfven medgifva, att den afgift af 5,000 kronor för år, som till staden erlades såsom godtgörelse för nuvarande ångfärjas befrielse från hamnafgift, finge gälla såsom hamnafgift äfven för den ifrågasatta nya ångfärjan. På sistnämnda fordran hafva stadsfullmägtige endast delvis ingått, i det de förbehållit sig att berörda afgift, 5,000 kronor, som tillsvidare skulle få gälla för båda ångfärjorna, dock skulle underkastas revision, då ett nytt ångfärjeläge möjligen komme till stånd; och i fråga om anordnande af detta läge hafva stadsfullmägtige icke lemnat ett fullt bestämdt svar. Ehuruväl det förefintliga ångfärjeläget under närvarande förhållanden anses kunna betjena två ångfärjor, synes staten dock redan nu böra, på sätt jernvägsstyrelsens berörda framställning åsyftat, bereda sig tillgång till ytterligare ett ångfärjeläge, att tagas i anspråk, när detsamma framdeles kan visa sig vara af behofvet påkalladt; och då Malmö samhälle uppenbarligen har synnerligen afsevärda fördelar af ifrågavarande ångfärjeförbindelses utveckling, synes det med skäl kunna fordras, ej mindre att staden vid den nu pågående nya hamnanläggningen enligt plan, som bör af jernvägsstyrelsen pröfvas, anbringar och underhåller ett nytt ångfärjeläge, än ock, jemväl efter det detsamma upplåtits, såsom hamnafgift för båda färjorna åtnöjes med nuvarande godtgörelse af 5,000 kronor.

På grund häraf får utskottet hemställa,

att Riksdagen — under vilkor att staden Malmö dels utfäster sig att, efter det första afdelningen af nu pågående utvidgning af Malmö hamn blifvit fullbordad och då sådant af jernvägsstyrelsen påfordras, i hamnen nära den nu befintliga tilläggsplatsen för ångfärjan på stadens bekostnad enligt plan, som af jernvägsstyrelsen godkännes, anbringa och derefter för framtiden underhålla ett ytterligare ångfärjeläge, dels ock medgifver, att äfven efter upplåtandet af det nya ångfärjeläget en godtgörelse till staden af 5,000 kronor årligen skall gälla såsom hamnafgift ej blott för den nuvarande utan äfven för nedan omförmälda nya ångfärja — må, till anskaffande af en ångfärja att insättas i ångfärjeförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn, för år 1900 anvisa 1,000,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande af detta belopp kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

Stockholm den 18 april 1899.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.