

Nr 9.

Ankom till riksdagens kansli den 27 april 1920 kl. $\frac{1}{2}$ 2 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 9 i anledning av herr Sommelius' motion, nr 4, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående insättande av en svensk ångfärja i trafik mellan Hälsingborg och Hälsingör.

Närvarande: Herrar Eriksson i Stockholm, Karlsson i Surte, Nylander, Johansson i Olstorp, Vahlstedt, Werner*, Edberg, Granath, Alexandersson, Corneliusson*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Uti en inom andra kammaren väckt motion, nr 4, som för förberedande behandling hänvisats till utskottet, har herr Sommelius hemställt, att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om undersökning angående frågan om insättande av en svensk ångfärja i Öresund för trafik mellan Hälsingborg och Hälsingör och till riksdagen framkomma med förslag i ärendet.

I fråga om motiveringen för denna hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Såsom bilagor äro härvid fogade till utskottet avgivna utlåtanden från kungl. järnvägsstyrelsen, stadsfullmäktige i Hälsingborg samt Skånes handelskammare.

•Då utskottet funnit sig icke kunna förorda bifall till motionärens förvarande framställning, har utskottet anslutit sig till de synpunkter, som blivit av kungl. järnvägsstyrelsen framhållna uti dess till utskottet i ärendet avgivna utlåtande.

Utskottet.

Bihang till riksdagens protokoll 1920. 13 saml. 3 avd. 9 häft. (Nr 9.) 1

Såsom järnvägsstyrelsen påpekat har motionären till stöd för sitt yrkande om insättande av en svensk färja i trafik Hälsingborg—Hälsingör med skärpa framhållit det bristande inflytande å sättet för trafikens ordnande och tariffbildningen, som under nuvarande förhållanden tillkomme den svenska trafikledningen.

Rörande denna punkt har utskottet att understryka vad järnvägsstyrelsen härutinnan anfört eller att i och med genomförandet av ett med de danska statsbanorna redan slutet avtal, rörande ifrågavarande trafikleds uppdelande i två delar, varav den ena kommer att hänföras till de svenska statsbanorna, motionärens i denna del uppenbart berättigade önskemål skall hava vunnit fullt beaktande. Efter inträdande av de nya förhållanden, som avses genom berörda avtal, kommer den statsbanelinje, som för från Göteborg till Öresund, att vara förlängd på samma sätt som fallet är ifråga om statsbanorna vid de båda övriga ångfärjelederna.

Motionären har vidare under framhållande av de åtgärder beträffande frakttarifferna, som av den svenska järnvägsförvaltningen vidtagits i samband med insättandet av ångfärjetrafiken Trälleborg—Sassnitz, uttalat som sin uppfattning, att det vore uttryck för en mindre god trafikpolitik, att föra gods över den längre vägen via nämnda route till Hamburg och Västeuropa med förbigående av den kortare trafikleden via Hälsingör.

Vid övervägande av vad järnvägsstyrelsen häremot anfört och de övriga upplysningar, som rörande detta spörsmål stått utskottet till buds, har utskottet icke kunnat finna, att motionären härutinnan anfört tillräckligt vägande skäl för sin framställning.

Till stöd för denna har motionären vidare åberopat, att det icke skulle vara någon ofördelaktig affär för svenska staten att insätta egen färja å ifrågavarande route.

Utskottet kan icke underlåta att framhålla den omständigheten, att då motionären vill med siffror styrka detta sitt påstående, motionären hänför sig till en uppställning, omfattande allenast trafikledens inkomster och detta under en tidsrymd, varunder trafikförhållandena därstädes uppenbarligen högst väsentligt avvikit från motsvarande normala förhållanden. Den av järnvägsstyrelsen lämnade komplettering av motionärens statistik synes utskottet giva en helt annan bild av trafikledens ekonomiska bärighet än vad motionären åsyftat.

Utskottet anser i likhet med motionären det vara av största vikt att, såsom motionären uttrycker sig, det tages vård om de direkta naturliga routerna till främmande länder, och för denna av honom visade omtanke om svensk trafik vill utskottet skänka motionären sitt fulla erkännande. Med den uppfattning rörande det föreliggande spörsmålet, varåt utskottet härom

givit uttryck eller att för närvarande behovet av den föreslagna färjan ingalunda kan anses styrkt, kan sistnämnda förhållande emellertid icke nu föranleda annan påföljd, än att utskottet i likhet med järnvägsstyrelsen förmenar, att så snart ett dylikt behov framträder, den nya ångfärjan givetvis bör insättas av svenska staten.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att herr Sommelius' motion nr 4 icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 27 april 1920.

På utskottets vägnar:

ERNST ERIKSSON.

Bilaga 1.

Till Riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

I enlighet med Kungl. Maj:ts anmodan i skrivelse till Järnvägsstyrelsen den 30 nästlidne januari får Järnvägsstyrelsen härigenom avgiva yttrande över den inom andra kammaren av herr Sommelius väckta motionen nr 4 om skrivelse till Kungl. Maj:t angående insättande av en svensk ångfärja i trafik mellan Hälsingborg och Helsingör.

De skäl som herr Sommelius anför för insättandet av en svensk ångfärja kunna sammanfattas sålunda:

1. Sverige bör "hålla sin skyddande hand" över trafiklederna till och från utlandet, "viktiga som alla äro för rikets export och import samt för resandefrafiken".

2. "Det är icke god trafikpolitik att föra gods från västra Sverige över den längre vägen via Trälleborg—Sassnitz till Hamburg och Västeuropa med förbigående av den trafikled, som är kortare via Hälsingborg."

3. Det vore för svenska staten ingalunda någon ofördelaktig affär att insätta en egen färja över Öresund.

4. En svensk ångfärja från Hälsingborg skulle vara av betydelse för Fernernrouten.

5. "Det saknar icke betydelse att ha möjlighet till starkare inflytande på trafikens ordnande och tariffbildningen genom att å linjen Hälsingborg—Helsingör förvärva samma intressen och delaktighet som å de andra (färje)routerna."

Vad först beträffar *punkterna 1 och 5*, som nära sammanfalla, är Järnvägsstyrelsen fullt enig med motionären om deras betydelse. Styrelsen har i själva verket redan länge känt det som en svår brist att Sverige icke haft något inflytande på tarifferna mellan Hälsingborg och Helsingör. Förhandlingar härom med danska statsbanorna hava också förts — på Järnvägsstyrelsens initiativ och med från Kungl. Maj:ts erhållet bemyndigande — och hava nu lett till att en ny överenskommelse är underskriven från svensk sida och när som helst väntas återkomma från Danmark i underskrivet skick; den är avsedd att träda i kraft samtidigt med att ny svensk-dansk godssamtrafikstaxa kommer till stånd.

Innebörden av avtalet är att färjleden, på samma sätt som länge praktiserats beträffande Trälleborg—Sassnitzleden och numera är avtalat även beträffande Malmö—Köpenhamn, tänkes delad i två delar, av vilka den östra hänföres till de svenska statsbanorna och den västra till de danska. För sin hälft har Sverige bestämmanderätten över tarifferna, och de svenska statsbanorna tillföras de öppkommande inkomsterna. Hälsingborgs station kommer således icke att som nu ligga på gränsen mellan de svenska och danska järnvägarna utan helt och hållet inom Sverige, och i tarifferna därifrån till danska stationer kommer att ingå en svensk sträcka, varav följer, att de svenska statsbanorna däröver hava medbestämmanderätt. Så länge som routen upprätthålles uteslutande med en enda färja, måste denna givetvis tillhöra en av de båda staterna, och det kan under de för handen varande förhållandena icke gärna bli tal om annat än att den i så fall skall vara dansk; i överenskommelsen ingår, att de svenska statsbanorna skola betala till de danska enligt angivna grunder ett belopp motsvarande kostnaderna för trafikens upprätthållande. Förfarandet är i princip alldeles detsamma som tillämpas på vissa järnvägssträckor vid gränsen, tillhörande en förvaltning, men av rent praktiska skäl bedrivna av en annan. Då den tidpunkt kommer att två färjor bli behöfliga, bör givetvis en av dem bli svensk. Att däremot insätta en ytterligare färja nu, innan trafikmängden så kräver, vore ju uppenbart ej förenligt med god hushållning.

Det torde av denna redogörelse framgå, att motionärens önskemål i de nämnda punkterna redan vunnit fullt beaktande, och att det blott är en tidsfråga, när de även bli omsatta i praktik. Det torde även framgå, att det härpå icke inverkar, huruvida själva trafiken upprätthålles med en eller två färjor.

Vad därefter beträffar *punkt 2* avser motionären här tydligen den omständigheten att vid Sassnitzroutens inrättande dess trafikområde i Tyskland utsträcktes till alla stationer söder om en linje Lübeck—Hamburg (inkl.). Denna utsträckning skedde efter överenskommelse mellan de svenska och tyska järnvägarna och avsåg givetvis att draga trafiken till den färjeled, som de gemensamt trafikera. Härigenom drogs en del trafik från Hälsingborgsleden; och för en del av denna trafik måste de svenska och tyska fraktandelarna över Sassnitz i någon mån sänkas gentemot de ordinarie, då man vid dylika trafikregleringar givetvis utgår från att trafikanterna icke skola betala högre frakter än över den konkurrerande väg, som icke begagnas. Dylik sänkning ägde i regel rum för trafiken mellan å ena sidan västra Sverige och Norge och å andra sidan västra Tyskland, huvudsakligen Hamburg med område, Westfalen och Rhenlandet. Sänkningen var emellertid icke betydande; den uppgick å svensk sida t. ex. för trafik mellan Göteborg och Ham-

burg i tarifferna 6 och 10 till 6 öre pr 100 kg. (resp. 4 och 7 proc. av ordinarie andelar), och trots denna nedsättning erhöles likväl för sträckan Göteborg—Trälleborg en så mycket högre frakt än andelen Göteborg—Hälsingborg, att skillnaden mer än väl täcker den ökade transportkostnaden på grund av vägförlängningen. Det framgår alltså, att svenska statsbanorna ingalunda lida någon nackdel genom ifrågavarande anordning, utan att tvärtom därigenom för dem uppstår en fördel. Vad trafikanterna beträffar, ha de som sagt icke förlorat på frakterna och säkerligen ej heller på transporttiden. Motionärens påstående om dålig trafikpolitik finner styrelsen därför obefogat.

Styrelsen kan för övrigt icke finna, att den påklagade anordningen står i något nämnvärt sammanhang med frågan om en svensk färja mellan Hälsingborg och Helsingör. Om en sådan funnits, hade den enda skillnaden varit, att de svenska statsbanorna — och detta med vissa uppostringar beträffande driftsekonomi — erhållit frakt några kilometer längre, nämligen till mittpunkten mellan Hälsingborg och Helsingör, vilket icke rimligen kunnat inverka på sakens bedömande.

Beträffande *punkt 3* anför motionären en från danska statsbanornas statistik hämtad uppgift över trafik och inkomster för att bevisa sitt påstående, att det ingalunda vore någon ofördelaktig affär att insätta en svensk färja via Hälsingborg. Han har emellertid underlåtit att vid sidan av inkomsterna även anföra utgifterna. Kompletteras jämförelsen härutinnan, utvisar den följande resultat för trafikleden Helsingör—Hälsingborg (utgifterna 1918—1919 äro icke tillgängliga):

	Beräknade inkomster	Utgifter
	kr.	kr.
Trafikåret 1914—1915.....	180.300	172.800
„ 1915—1916.....	257.900	229.500
„ 1916—1917.....	325.100	357.200
„ 1917—1918.....	333.300	460.600

I utgifterna äro härvid icke inräknade några belopp för förräntning och amortering av den använda materielen. Det framgår att, detta oaktat, trafiken de sista åren givit ett betydande underskott och att för det bästa året, 1915—1916, endast 28.400 kronor återstodo för förräntning och amortering (under det att danska statsbanorna beräkna, att därför behövas 112.500 kronor). Detta oaktat i regel endast en färja ombesörjt trafiken. Klart torde vara, att underskottet skulle blivit ännu mycket större, om man haft att bestrida avlöningar, underhåll, förräntning och amortering för ännu en färja.

Att ännu en färja skulle ha någon nämnvärd inverkan på inkomsterna är icke tänkbart; av motionärens egna siffror framgår för övrigt, att under krigstiden ombesörjts transporter betydligt större än de normala. Vad motionären nämner om "inskränkande tariffer" torde endast kunna hänföra sig till den fråga, som behandlats under *punkt 2*. Järnvägsstyrelsen får emellertid framhålla, att det gods som där avses, alltså det för vilket de billigaste tarifferna ligga över Danmark, men som likväl med tillämpning av samma tariffer befordras över Trälleborg—Sassnitz, endast uppgår till högst 6.000 ton pr år i båda riktningarna tillsammans, eller högst

4 proc. av den godstransport som ombesörjts och motsvarande ungefär vad som kan överföras på 100 dubbelresor, två per vecka. Klart är, att denna trafik icke kan nämnvärt inverka på inkomsterna och icke heller på behovet av en ny färja, vars insättande under nuvarande förhållanden skulle vara en ren misshushållning.

Vad slutligen beträffar *punkt 4* är Järnvägsstyrelsen av den åsikten, att man givetvis från svensk sida icke bör söka motverka Femernroutens tillkomst, men å andra sidan icke har anledning att för dess skull nedlägga några kostnader, som icke av annan orsak behövas. Femernroutens tillkomst torde för övrigt under nuvarande förhållanden ligga långt borta, och den torde icke påverkas av huruvida en eller två färjor trafikera sträckan Hälsingborg—Helsingör.

Stockholm den 17 februari 1920.

AXEL GRANHOLM.

D. Danielsson.

Bilaga 2.

Till Riksdagens andra kammares tredje tillfälliga utskott.

Uti skrivelse till stadsfullmäktige i Hälsingborg har utskottet anmodat fullmäktige att avgiva utlåtande över en av herr M. Sommelius väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t om undersökning angående insättande av en svensk ångfärja i trafik mellan Hälsingborg och Helsingör och med yttrandet inkomma till utskottet, och få stadsfullmäktige med anledning härav anföra följande:

Godstrafiken mellan Sverige å ena sidan samt Danmark och Kontinenten å andra sidan hade redan på 1870-talet tagit den omfattning via Öresund, att fråga om anordnande av ångfärjetrafik Hälsingborg—Helsingör och Malmö—Köpenhamn redan då togs under livligt övervägande av danska och svenska järnvägsmän. Det lyckade icke att intressera svenska myndigheter för ett till utseendet så vidlyftigt och kostsamt företag som inrättande av ångfärjetrafik, och först efter Västkustbanans tillkomst, med därav medförd stark trafikökning på Danmark även från Norge, upptogs frågan på allvar i Hälsingborg av stadens myndigheter i förening med Västkustbaneförvaltningen och Danska statsbaneförvaltningen. Därvid ådagalades, att den godstrafik, som kunde anses dels vara av stadigvarande natur, dels lämpa sig för transport å järnvägsvagnar samt dels kunna vinna avsevärd fördel genom bortfallande av omlastning, hade nått det uppsving, att en ångfärjeanläggning hade all utsikt att bliva till allmänt gagn för den internationella trafiken samt hava utsikt att bära sig.

Intresset koncentrerades först både av svenska och danska myndigheter endast på leden Hälsingborg—Helsingör, under förvissning om att ifrågavarande anordningar lättast kunde där åstadkommas och bliva ett uppslag till flera anläggningar särskilt och närmast på trafiken Malmö—Köpenhamn, men innan avtal i ärendet år 1889 träffades, beslöts att genom danska Inrikesministeriet dock rikta

ännu en bestämd förfrågan till Sverige, huruvida ej skäl kunde föreligga att å svensk sida deltaga i anläggningen för *svenska statsverkets* räkning. Sedan avböjande svar härå ingått, måste Hälsingborgs stad och dess privatbanor, i främsta rummet Väst kustbanan ensamma åtaga sig att deltaga i utförandet av tilltänkta planen. Hälsingborgs stad iklädde sig för saken kostnader för över 1 miljon kr. jämte permanenta förpliktelser, och Väst kustbanan åtog sig kostsamma anläggningar. Så livligt än den önskan förelåg, att trafikleden i sin helhet skulle anordnas och delas med lika äganderätt av svenska och danska förvaltningar, lät sig detta icke då göra på grund av kapitalbrist, och sålunda måste det tyvärr överlämnas åt Danmark att anskaffa ångfärjor med all tillhörande apparat, såsom isbrytare m. m. och därmed även ensam förvaltningsrätt och all inkomst.

När svenska statsverket 8 år senare deltog i anordnandet av ångfärjetrafik mellan Malmö och Köpenhamn samt vidare mellan Trälleborg och Sassnitz, hade man allmänt kommit till insikt om, att internationell ångfärjetrafik i allmänhet borde utgöra staternas angelägenhet.

Svenska statsförvaltningen ordnade sålunda, med klar blick för betydelsen härav, både danska och tyska ångfärjeförbindelserna såsom gemensam angelägenhet med gemensam andel i både kostnad och inkomst, varigenom naturligtvis även ett kraftigt svenskt inflytande på hela driften kunde tillförsäkras.

I närmaste samband med den ångfärjetrafik, som sålunda blev ställd under svenskt inflytande, befanns det nödvändigt och beslöts, närmast med hänsyn till tariffbildningen, att Väst kustbanan skulle inlösas till svenska statsverket. Längre kunde man då ej komma och ångfärjetrafiken Hälsingborg—Helsingör förblev fortfarande en uteslutande dansk angelägenhet.

Då enligt från Kungl. Järnvägsstyrelsen benäget lämnat meddelande, utsikt numera lärer finnas att kunna revidera avtalet med Danmark så att Sverige skulle få andel i ångfärjetrafiken Hälsingborg—Helsingör, synes det stadsfullmäktige vara icke blott i samhällets utan i hela landets intresse, att åtgärder vidtagas för att, så vitt möjligt, bringa denna utsikt till förverkligande.

Motionärens syfte är, såsom av hans motivering framgår, just att den riktiga och rättvisa synpunkt, som godkändes för linjerna Malmö—Köpenhamn och Trälleborg—Sassnitz, även måtte tillämpas för nu ifrågakvarande linje, så att trafiken blir fullt gemensam samt att, till ett första uttryck härav, även en svensk ångfärja insättes på routen.

Naturligtvis är icke en ångfärja allt, ty färjor anskaffas i mån av behov och även i tur-tjänst likasom lokomotiven å en järnväg, utan *hela* anläggningen bör delas mellan svenska och danska statsverket såsom en allmän angelägenhet.

En omständighet, som för närvarande gör frågan aktuell är, att stora hamnanläggningar i Hälsingborg dels pågå, dels planerats för närmaste åren, därmed även tilltänkta nya anordningar för beräknad utveckling av ångfärjetrafiken. Statens järnvägar, som med Väst kustbanan nu har direkt anslutning till ångfärjeleden, bör, såsom föreslagen delägare och fullt intresserad part i ångfärjetrafiken, kunna utöva vida större inflytande på dessa anläggningars beskaffenhet än om saken uteslutande utgör en dansk och lokal angelägenhet. Ärendets natur medger icke med full fördel att endast isolerade detaljer av dessa anordningar tagas under prövning, utan *hela* trafikfrågan torde böra tagas i överbäggande i *ett* sammanhang.

Skulle framdeles den redan väckta frågan om inlösen till statsverket av privatbanor leda därtill, att banorna Hälsingborg—Hessleholm och Eslöv—Hälsingborg övertagas av statsverket, så bleve det ännu angelägnare att den direkt anslutande Öresundstrafiken delas jämnt mellan Sverige och Danmark.

Då nu motionären endast begärt *utredning* i detta ärende och då en sådan måste anses särdeles angelägen och nyttig, få stadsfullmäktige för sin del uttala sin livliga anslutning till motionens syfte.

Hälsingborg den 17 februari 1920.

På stadsfullmäktiges vägnar:

HJALMAR FORSBERG.

Gustaf Thurell.

Bilaga 3.

Till andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

Med skrivelse, som den 30 sistlidne januari kommit kammaren tillhanda, har utskottet anmodat kammaren att inkomma med utlåtande över en av herr M. Sommelius i riksdagens andra kammare väckt motion om undersökning angående frågan om insättande av en svensk ångfärja i Öresund för trafik mellan Hälsingborg och Helsingör.

Vid bedömande av denna fråga torde till en början böra erinras om de underhandlingar mellan svenska och danska statsbanemyndigheter, som för närvarande pågå rörande revideringen av den svensk-danska godssamtrafiken. Enligt uppgift i Järnvägstaxekommitténs betänkande den 3 december 1918 hava dessa underhandlingar bl. a. till syfte att åvägbringa sådan uppgörelse beträffande färjeleden Hälsingborg—Helsingör, att sträckan öster om färjeledens mittpunkt skall betraktas som svensk, samt att de svenska statsbanorna, så länge endast en färja användes på denna sträcka, till de danska statsbanorna skola betala ersättning enligt vissa i avtal fastställda grunder. Då det torde vara att förvänta, att dessa underhandlingar leda till önskat resultat, kommer så tillvida en väsentlig ändring i nuvarande trafikförhållanden å färjeleden Hälsingborg—Helsingör att inträda, som Hälsingborgs ångfärjestation därmed upphör att vara en dansk ångfärjestation, varjämte de svenska statsbanorna bliva likställda med de danska i taxepolitiskt och ekonomiskt avseende. Däremot kommer även med dessa anordningar det förhållandet att kvarstå, att den nuvarande trafiken ombesörjes uteslutande av en enda, danska staten tillhörande ångfärja.

Under antagande, att syftet med ovan berörda förhandlingar kommer att vinnas, vill det emellertid synas Handelskammaren som om frågan om insättande av en ny svensk ångfärja å sträckan Hälsingborg—Helsingör härefter i första hand bör ses ur den synpunkten, huruvida detta är önskvärt med hänsyn dels till trafikens behov dels också till den trafikpolitik, som för närvarande tillämpas vid upprätt-

hållandet av våra södra förbindelser med utlandet. Särskilt på grund av de betydande kostnader för både stat och kommun, som för närvarande kunna förväntas bliva förenade med att insätta en ny ångfärja å denna led, synes det däremot knappast tillrådligt, att en dylik åtgärd vidtages endast med hänsyn till rikets anseende och dess representation utåt.

Ehuru kammaren icke på grund av förebragt eller tillgängligt material är i tillfälle att till fullo bedöma, huruvida trafikens omfattning för närvarande kan anses berättiga till insättandet av en ny ångfärja å berörda trafikled, anser kammaren det dock önskvärt att denna fråga upptages till utredning. Av bifogade statistik — vilken dock blott omfattar vagnar från och via de enskilda järnvägarna mellan Hälsingborg och Hesselholm samt Landskrona och Hälsingborg, men däremot icke vagnar ankomna från Statens Järnvägar — framgår, att bristen på tillräckliga förbindelser från tid till tid förorsakat mycket besvärande rubbningar i ångfärjetrafiken via Hälsingborg. Därför hava ifrågavarande enskilda järnvägsförvaltningar också meddelat, att ångfärjetransporterna över Sundet enligt deras erfarenhet ofta fördröjas i följd av att som regel blott en enda färja står till förfogande. I detta sammanhang vill kammaren också framhålla, att de danska järnvägsmyndigheterna i följd av ökade trafik kostnader på senare tid allt oftare visat en påtaglig ovillighet att låta den danska färjan verkställa andra än de vanliga turerna eller för trafikens ombesörjande till denna led dirigera från annat håll hämtade färjor. Med hänvisning till ovan framhållna omständigheter vill det därför synas Handelskammaren som om beaktansvärda skäl föreligga för att taga under utredning, huruvida icke insättandet av en ny ångfärja mellan Hälsingborg och Helsingör är av behovet påkallat.

Skall emellertid en sådan utredning verkställas, synes det dock nödvändigt, att densamma icke ensidigt begränsas till att blott omfatta frågan huruvida behov föreligger av ökade trafikmöjligheter mellan Hälsingborg och Helsingör. Icke minst med hänsyn till den trafikpolitik, som blivit följd allt sedan färjeförbindelsen mellan Trälleborg—Sassnitz kommit till stånd, torde en dylik isolerad behandling av detta spörsmål icke kunna förväntas giva en fullständig överblick av samtliga hit hörande trafikfrågor. Därför torde i detta sammanhang också böra beaktas, huruvida behov av utvidgade trafikförbindelser jämväl å våra övriga förbindelseleder söderut med kontinenten eventuellt kan anses föreligga.

För den händelse en dylik utredning skulle giva till resultat, att en ny ångfärja bör insättas på leden Hälsingborg—Helsingör, synes det lämpligt, att överenskommelse redan nu träffas därom att en sådan färja skall insättas av svenska staten. I fall så icke redan skett torde därför dylikt förbehåll böra införas i det reviderade samtrafiksavtalet mellan Sverige och Danmark.

På grund av vad ovan blivit anfört får Handelskammaren för sin del sålunda tillstyrka, att en utredning i det i motionen angivna syftet kommer till stånd, varvid Handelskammaren likväl särskilt vill förorda, att vid denna utredning jämväl beaktas dels sådana allmänna trafikpolitiska strävanden, som i detta sammanhang från svensk sida hitintills gjort sig gällande, dels också det behov av ökade trafikmöjligheter, som kan förefinnas å övriga ångfärjeförbindelseleder söderut mellan Sverige och utlandet. Slutligen vill Handelskammaren också fästa uppmärksam-

heten på önskvärdheten av att de av Järnvägstaxekommittén ovan omnämnda underhandlingarna snarast möjligt måtte slutföras samt att därvid förbehåll måtte göras, att, så snart behov visar sig förefinnas för en ny ångfärja å leden Hälsingborg—Helsingör, denna färja skall insättas av svenska staten.

Malmö den 26 februari 1920.

Skånes Handelskammare, omfattande Skåne och Södra Halland.

R. TRÄGÄRDH.

Eilif Sylwan.