

N:o 38.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten; gifven Stockholms slott den 10 Mars 1892.

Kongl. Maj:t, som ansett åtgärder böra vidtagas för anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten, vill, under åberopande af bilagda protokoll öfver finansärenden för denna dag, härmed

ej mindre äska Riksdagens yttrande öfver det i berörda protokoll omförmälda förslag att, för uppehållande genom enskildt bolags försorg af regulier ångfartygsförbindelse hela året om mellan Trelleborg och Sassnitz, af postmedlen årligen bestrida hälften af det belopp, som må erfordras till subvention åt bolaget, under förutsättning att den andra hälften anvisas från tysk sida;

än äfven föreslå Riksdagen att

dels för anordnande af fullständig nattjenst å statsbandelarna Hästveda—Nässjö och Laxå—Brunsberg å extra stat för år 1893 anvisa ett belopp af 225,000 kronor till bostäder och postkurar åt bevakningen å nämnda statsbandelar;

dels ock bevilja och till Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett belopp af högst 650,000 kronor, att anvisas såsom lån till Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolag under förutsättning, att bolaget åtager sig att under vilkor, som af Kongl. Maj:t bestämmas, ombesörja den genomgående befordringen af post och resande mellan Malmö och Trelleborg äfvensom verkställa sådan ombyggnad af bolagets jernväg, att den med full

trygghet kan befaras af tåg med 60 kilometers hastighet i timmen, under iakttagande af de närmare föreskrifter beträffande sättet för banans ombyggnad och kontrollen derå, som Kongl. Maj:t må finna lämpligt meddela; lärande omförmälda lånebelopp böra anvisas att utgå från Riksgäldskontoret samt beträffande samma lån i tillämpliga delar böra lända till efter rättelse de vilkor och bestämmelser, hvilka för understödjande medelst lån af enskilda jernvägsanläggningar blifvit af 1891 års Riksdag stadgade, dock att inteckningen för lånet må ställas till förmånsrätten närmast efter de i jernvägen redan beviljade inteckningar å sammanlagdt 850,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas, och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kongl. nåd och ynnest städse väl bevågen.

OSCAR.

F. v. Essen.

*Utdrag af protokollet öfver finansärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den 10 Mars
1892.*

Närvarande:

Hans Excellens Herr Statsministern BOSTRÖM,
Hans Excellens Herr Ministern för utrikes ärendena Grefve LEWENHAUPT,
Statsråden: Herr Friherre VON OTTER,
Friherre PALMSTIERNA,
Friherre VON ESSEN,
Friherre ÅKERHJELM,
ÖSTERGREN,
GROLL,
WIKBLAD,
GILLJAM.

Chefen för Finansdepartementet, Statsrådet Friherre von Essen anmälde i underdånighet, att, sedan med anledning af uppkommen fråga om anordnande af en bättre post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten än den för närvarande bestående, departementschefen åt generalpostdirektören J. E. von Krusenstjerna, öfverdirektören F. A. Almgren och marindirektören J. T. Pihlgren uppdragit att utarbета förslag i nämnda hänseende, så hade bemälda komiterade den 1 November 1890 afgifvit betänkande, innefattande det äskade förslaget.

Departementschefen föredrog härefter nämnda betänkande och i sammanhang dermed:

hamndirektionens i Ystad skrifvelse den 27 Oktober 1890 till

chefen för Finansdepartementet med öfverlemnande af en utaf hamnstyrelsen i nämnda stad författad uppsats med titel: Sveriges postförbindelse med kontinenten, uti hvilken uppsats Ystad föresloges såsom utgångspunkt på svenska sidan för en ifrågasatt direkt ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Tyskland;

Trelleborgs stadsfullmäktiges skrifvelse den 19 November 1890 till chefen för Civildepartementet angående beslutade reparations- och ändringsåtgärder med stadens hamn, derest förenämnda ångbåtsförbindelse komme att utgå från Trelleborg;

styrelsens för Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolag skrifvelse den 1 November 1890 till chefen för Finansdepartementet angående ombyggnad af bolagets jernväg, för den händelse den komme att användas för den genomgående trafiken mellan Sverige och kontinenten;

handels- och sjöfartsnämndens i Malmö skrifvelse den 25 Oktober 1890 till chefen för Finansdepartementet angående användande af linien Malmö—Warnemünde för en direkt post- och personförbindelse mellan Sverige och Tyskland;

två särskilda skrivelser från bemälda handels- och sjöfartsnämnd af den 15 December 1890 och den 8 April 1891 till chefen för Finansdepartementet angående mottagna skrivelser dels från representationen för köpmanscorpsen i Rostock, dels ock från borgmästare och råd i sistnämnda stad rörande den ifrågasatta trafikförbindelsen med Tyskland;

stadsfullmäktiges i Malmö underdåniga skrifvelse den 9 Januari 1891 angående ifrågavarande post- och personförbindelses ledande öfver Malmö—Warnemünde;

f. d. öfverdirektörsassistenten V. von der Lanckens underdåniga skrift den 28 Februari 1891 med förslag rörande ordnandet af trafiken med kontinenten;

Generalpoststyrelsens och Jernvägsstyrelsens gemensamma underdåniga utlåtande den 20 April 1891 med anledning af härofvän omförmälda handlingar;

tre särskilda skrivelser från chefen för Sjöförsvarsdepartementet dels den 6 Februari 1891 till chefen för Civildepartementet, dels den 26 nyssnämnda månad och den 9 derpåföljde Mars till chefen för Finansdepartementet angående isförhållandena i Malmö, Trelleborgs och Ystads hamnar m. m.;

Lotsstyrelsens skrifvelse den 7 April 1891 till chefen för Sjöförsvarsdepartementet angående isförhållandena i sistberörda hamnar;

två särskilda skrivelser den 21 Februari och den 15 Juni 1891 från Herr Ministern för utrikes ärendena till chefen för Finansdeparte-

mentet med införskaffade upplysningar rörande isförhållandena vid Sassnitz och Warnemünde;

f. d. konteramiralen O. Lagerbergs m. fl:s underdåniga skrift den 19 Juni 1891 med berättelse angående verkställd undersökning af hamnförhållandena vid Sassnitz m. m.;

stadsfullmäktiges i Ystad underdåniga skrifvelse den 10 Augusti 1891 angående ifrågasatt anläggande af en jernväg från Bjersjölagårds station å Ystad—Eslöfs jernväg till Hörs station å södra stambanan;

Kommersekollegii underdåniga utlåtande den 6 November 1891 angående frågan huruvida en förbättrad kommunikationsled mellan Sverige och kontinenten kunde anses ega den betydelse för landets handel och näringar, att bidrag till dess uppehållande skäligen borde utgå, förutom af postmedel, äfven af andra allmänna medel;

chefens för Sjökarteverket underdåniga utlåtande den 16 November 1891 angående anordnande af en bättre post- och personförbindelse mellan Sverige och Tyskland;

densammes skrifvelse den 30 November 1891 till chefen för Finansdepartementet med uppgift å afstånden mellan Sassnitz och Trelleborg, resp. Ystad;

en af f. d. presidenten Herr Grefve A. Posse m. fl. i underdånig skrifvelse den 24 November 1891 gjord framställning angående bestämmande af Ystad såsom utgångspunkt på svenska sidan för en ny kommunikationsled emellan Sverige och kontinenten; äfvensom med anledning af denna framställning afgifna underdåniga utlåtanden dels den 27 i samma månad af Lotsstyrelsen, dels ock den 7 sistlidne December af Jernvägsstyrelsen;

en af grosshandlaren Fr. Malmros m. fl., å Trelleborgs stads vägnar, i underdånig skrifvelse den 27 November 1891 gjord framställning angående bestämmande af Trelleborg såsom utgångspunkt på svenska sidan för berörda nya kommunikationsled;

Trelleborgs stadsfullmäktiges skrifvelse den 4 December 1891 till chefen för Finansdepartementet angående beslutade reparations- och ändringsåtgärder med stadens hamn, derest Trelleborg komme att väljas till utgångspunkt för en ifrågasatt direkt ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Tyskland;

löjtnanten H. Sandebergs underdåniga skrivelser den 15 Augusti och den 27 December 1891 med förordande af Ystad såsom ändpunkt i Sverige för den direkta sjöpostförbindelsen med Tyskland;

densammes till chefen för Finansdepartementet den 29 December 1891 aflåtna skrifvelse angående sistberörda ämne;

densammes underdåniga skrifvelse den 12 sistlidne Januari med öfverlemnande af ett utaf skeppsbefälhafvareföreningen i Åbo afgifvet yttrande rörande Trelleborgs och Ystads relativa lämplighet såsom utgångshamn för den ifrågasatta nya ångbåtskommunikationen mellan Sverige och Tyskland;

Jernvägsstyrelsens underdåniga skrifvelse den 15 December 1891 med öfverlemnande af från styrelserna för Malmö—Trelleborgs och Lund—Trelleborgs jernvägsaktiebolag inhemtade yttranden, *dels* huruvida och under hvilka vilkor hvartdera bolaget, för det fall att direkt post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten öfver Trelleborg och Sassnitz komme till stånd och bolagets jernväg komme att tagas i anspråk för anordnandet af samma förbindelse, vore villigt att ombesörja den genomgående befordringen af post och resande, *dels ock* på hvilka vilkor, under ofvannämnda förutsättning, hvartdera bolaget kunde vara sinnadt att till staten öfverlåta sin jernväg;

Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolags skrifvelse den 4 sistlidne Januari med framställning i fråga om öfverlåtande till staten af bolagets jernväg, äfvensom Jernvägsstyrelsens öfver berörda framställning den 26 nyssnämnda månad afgifna underdåniga utlåtande; samt

sistbemälda jernvägsaktiebolags den 15 nästlidne Februari aflåtna underdåniga skrifvelse med förnyad framställning i fråga om begagnande af Malmö—Trelleborgs jernväg för den ifrågasatta direkta post- och personförbindelsen med kontinenten, öfver hvilken framställning Jernvägsstyrelsen den 20 i samma månad afgifvit infordradt underdånigt yttrande.

Föredragande departementschefen anförde härefter:

»Komiterade för utarbetande af förslag i fråga om ordnande af en bättre post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten hafva i sitt ofvanberörda betänkande till en början framhållit, att den under sommaren bestående post- och personförbindelsen mellan Stockholm, å ena, samt mellersta, vestra och södra Europa, å andra sidan, icke lemna mycket öfrigt att önska i afseende å snabbhet och bekvämlighet, men att deremot kommunikationen mellan Sverige och kontinenten under vintern är ordnad på ett föga tillfredsställande sätt. Under sommar-månaderna, Juni—September, uppehålls berörda förbindelse medelst dubbla lägenheter för dygn i hvardera riktningen, den ena lägenheten öfver Köpenhamn—Korsör—Kiel och den andra, den fördelaktigaste, å en direkt ångbåtslinie mellan Malmö och Stralsund, förutom en med sistnämnda lägenhet i afseende å snabbheten i det närmaste likställd linie öfver Gjedser —Warnemünde. Under vintermånaderna, Oktober—Maj, deremot finnes

mellan Stockholm och kontinenten endast en användbar direkt lägenhet i hvardera riktningen på hela dygnet, och denna lägenhet, som leder öfver Köpenhamn—Korsör—Kiel, är hvarken snabb eller beqväm. Medan man, år 1890, kunde under sommarmånaderna färdas från Stockholm till Berlin på omkring 27 timmar, kräfde samma resa under vintertiden 43 timmar. Denna stora tidsskilnad för resan sommartiden och vintertiden föranledes, utom af den besvärligare vägen öfver Danmark, i betydlig mån deraf, att under vintern de svenska nattågen icke stå i tillräckligt snabb anslutning till de danska bantåg, som förmedla förbindelsen med utlandet. Det genom denna ofullständiga anslutning orsakade dröjsmålet belöpte sig nyssnämnda år till omkring två timmar på väg till Stockholm och ända till sex timmar vid färd i motsatt riktning. Det skulle, anförda komiterade, kunna förefalla, som om dessa väntningstider af sex, resp. två timmar helt enkelt skulle bortfalla, om de svenska bantågens afgang- och ankomsttider ordnades på annat sätt, så att nedgående tåget lemnade Stockholm sex timmar senare och uppgående tåget afginge från Malmö två timmar tidigare än enligt då gällande tidtabell. Men äfven om detta utan vidare läte sig göra, vore dermed i sjelfva verket föga vunnet. Sex timmars senare afgangstid från Stockholm betydde afgang derifrån klockan $\frac{1}{2}$ 1 på natten. Detta vore hvad persontrafiken anginge en i det närmaste omöjlig tid för afgang från landets hufvudstad. För posten betydde denna sena afgangstid intet väsentligt annat, än att brefven efter aflemnandet till posten finge ligga obefordrade ett antal timmar. Frånsedt andra olägenheter skulle det uppgående tågets afgang från Malmö två timmar tidigare för de resande medföra en så obeqväm ankomsttid till hufvudstaden som klockan 6 på morgonen. Från svensk sida läte det sig därför knappast göra att råda bot för de långa väntningstiderna. Efter att vidare hafva ådagalagt, att icke heller de öfriga dansk-tyska trafiklinierna, öfver Korsör—Vamdrup samt öfver Gjedser—Warnemünde, vore användbara för realiserandet af planen att åstadkomma en snabb och beqväm förbindelse mellan Stockholm och kontinenten jemväl under vintermånaderna, komma komiterade till det resultat, att man för berörda ändamåls vinnande hänvisas till den i och för sig naturligaste utvägen att söka anordna direkt ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Tyskland.

Vid bestämmandet af hvilka hamnar, som skola komma att användas såsom ändpunkter för den direkta ångbåtstrafiken måste, enligt komiterades mening, följande synpunkter företrädesvis göra sig gällande, nemligen att hamnarne måste vara så fria från ishinder som möjligt äfvensom så belägna, att de jemväl under ogynnsam väderlek kunna

utan svårighet eller tidsutdrägt anlöpas, och sjelfva väglängden till sjös vara den minsta möjliga. Bland hamnar på tyska sidan kunde inga andra komma i fråga än de i Warnemünde och i Stralsund samt den under anläggning varande hamnen vid Sassnitz på Rügen. Af dessa uteslötes genast Stralsund med hänsyn till isförhållandena i inloppet. Afgörandet mellan Warnemünde och Sassnitz, hvilka båda hamnar kunde antagas vara för ändamålet lämpliga, komme att till väsentlig grad bero af valet mellan de ifrågakommande svenska hamnarne och af jemförelse mellan afståndet från dessa hamnar till Warnemünde och Sassnitz. — Af svenska hamnar komme de vid Malmö, Trelleborg och Ystad i fråga. Enligt hvad Lotsstyrelsen i skrifvelse till Generalpoststyrelsen den 17 Januari 1890 meddelat, äro isförhållandena i Öresund alltid sämre än söder om Skåne, i följd hvaraf bemälda styrelse funne Malmö icke vara lämplig ändpunkt för den nya trafikleden. Afståndet mellan Malmö och Warnemünde utgör $95\frac{1}{2}$ sjömil. Afståndet mellan Malmö och Sassnitz är $81\frac{1}{2}$ sjömil. Afståndet från Sassnitz till såväl Trelleborg som Ystad är åter endast omkring 55 sjömil och således omkring $26\frac{1}{2}$ sjömil kortare än mellan Malmö och Sassnitz och ej mindre än omkring $40\frac{1}{2}$ sjömil kortare än mellan Malmö och Warnemünde. En ångbåt med 17 knops fart, som tillryggalägger sträckan Sassnitz—Trelleborg, resp. Ystad på 3 timmar 14 minuter, skulle för traden Malmö—Sassnitz behöfva 4 timmar 48 minuter och för traden Malmö—Warnemünde 5 timmar 37 minuter eller med hänsyn till nödiga kursförändringar ännu längre tid. Den längre sjöresan mellan sistnämnda båda platser, Malmö och Warnemünde, syntes komiterade utgöra bestämdt hinder mot att för trafiken vintertiden välja denna linie. Äfven linien Malmö—Sassnitz vore, såsom omkring $26\frac{1}{2}$ sjömil längre än linierna Trelleborg, resp. Ystad—Sassnitz, dessa båda linier gifvet underlägsen.

Komiterade öfvergå härefter till en utredning af frågan, vilken-dera af städerna Trelleborg eller Ystad borde föredragas såsom utgångspunkt för trafiken. Beträffande isförhållandena vid nämnda städer åberopa komiterade Lotsstyrelsens nyssberörda skrifvelse till Generalpoststyrelsen, deruti styrelsen meddelat, bland annat, att Trelleborgs hamn under tioårsperioden 1881—1890 varit stängd af is endast under 48 dagar år 1881, men att trafiken deremot kunnat fortfara utan afbrott under nio vintrar, oaktadt drifis stundom förekommit, hvarjemte Lotsstyrelsen tillagt, att isförhållandena icke torde varit fördelaktigare vid någon annan del af Skånes kuster under de tre svåraste vintrarne af decenniet.

En jemförelse mellan Trelleborgs och Ystads hamnar i deras nu-

varande skick utfölle nog till förmån för den senare hamnen, särskildt på grund af dess större djup. Såväl Lotsstyrelsen i dess förenämnda skrifvelse som ock Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrifvelse till Generalpoststyrelsen den 6 Februari 1890 hade dock gifvit Trelleborgs hamn rätt goda vitsord. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarar, att, derest blott redan påbörjade iståndsättningar af vågbrytarne i mån af behof fortsattes, hamnen lemnade betryggande skydd för de blifvande postfartygen. Förutom berörda iståndsättningar hade, för att Trelleborgs hamn skulle blifva för den nya trafiken fullt lämplig, endast ansetts nödigt, att en ny ångbåtsbrygga blefve anlagd, samt att erforderligt muddrings- och förpålningensarbete komme till stånd; och ansåge sig komiterade, med stöd af meddelande från ordföranden i Trelleborgs hamndirektion, hafva anledning antaga, att några kostnader för statsverket i och för hamnens apterande icke behöfde påräknas.

Med anledning af den i förenämnda af hamndirektionen i Ystad med skrifvelse den 27 Oktober 1890 till mig insända uppsats angående Sveriges postförbindelse med kontinenten förekommande uppgift, att Ystads hamn skulle hafva ett företräde framför Trelleborgs hamn derutinnan, att kursen från Ystad till Sassnitz och tvärt om vore rak, medan på resor till och från Trelleborg i disigt väder kursförändring vid Rügen vore nödvändig, hafva komiterade, till hvilka nämnda uppsats varit öfverlemnad, anfört, det verkliga förhållandet vore, att, till följd af kustens sträckning strax norr om Sassnitz, man på resa från Sassnitz såväl till Ystad som till Trelleborg måste gå ett godt stycke utanför hamnen vid Sassnitz, innan man kunde sätta rak kurs på destinationsorten, samt att man i disigt väder nog lika mycket på resor till och från Ystad som till och från Trelleborg måste närma sig den på Rügens norra kust vid Arcona belägna fyren mer, än den raka kursen från eller till Sassnitz skulle medgifva.

Såsom ett företräde, hvilket Trelleborgs hamn egde framför Ystads, anföra komiterade, att den förra hamnen vore lättare att vid sjögång angöra; och meddela komiterade följande af lotskaptenen i Malmö lotsfördelning C. H. Ramsten lemnade upplysningar. »Då man under sjövind med storm närmar sig Trelleborg, finner man redan på ett afstånd af 2 à 3 engelska mil, att sjögången börjar minskas. Under fortsatt gång kommer man in i den genom det $\frac{1}{2}$ minut breda landgrundet uppmuddrade infartsrännan, der sjögången ytterligare aftager, och slutligen anländer man till sjelfva hamnen, der vattnet till följd af det skyddande landgrundet är jembörelsevis lugnt och stilla. Närmar man sig deremot under liknande förhållanden Ystad, befinnes sjön blifva ytter-

ligare krabb och våldsamt i närheten af de yttre grunden eller cirka en minut utanför hamnen och fortsätter sålunda till sjelfva hamninloppet, der djupet ännu är 5 à 6 meter. Som en följd af det stora djupet utanför hamnen är äfven vattnet inuti hamnen mycket oroligt och frestar hårdt förtöjningar och frihult. Att sjögången å redden utanför Trelleborg i allmänhet är mindre våldsamt än utanför Ystad, torde bevisas bäst deraf, att ett fartyg till ankars utanför Trelleborg kan rida ut en svår storm under sjövind, hvilket deremot ej är möjligt utanför Ystad.»

Ett ytterligare företräde för Trelleborg låge i dess fördelaktigare jernvägsförbindelser, särdeles med Stockholm. Afståndet mellan Trelleborg och Stockholm är:

via Malmö—Trelleborgs jernväg:

enskild jernväg	33 kilometer	
statsbana	618	„ 651 kilometer

„ Lund—Trelleborgs jernväg:

enskild jernväg	43 kilometer	
statsbana	601	„ 644 kilometer

Afståndet mellan Ystad och Stockholm är:

enskild jernväg till Eslöf	76 kilometer	
statsbana	584	„ 660 kilometer

Skulle det lyckas att till den nya trafikleden anknyta äfven post- och persontrafiken på vestra Sverige samt Norge, skulle en sådan anknytning kunna realiseras betydligt lättare öfver Trelleborg än öfver Ystad. Afståndet från Trelleborg till Göteborg är öfver Malmö 25 och öfver Lund 28 kilometer kortare än afståndet från Ystad till Göteborg öfver Eslöf och resp. 21 och 24 kilometer kortare än sistnämnda afstånd öfver Svedala och Kjöflinge.

Ännu ett skäl att föredraga Trelleborg framför Ystad föreläge, enligt komiterade, i den omständigheten, att den zon, som bildades mellan de sannolika kurslinierna för ångfartyg, som på utgående komme från svenska och ryska hamnar samt omvänt, vore smalare, der den skures af kurslinien Trelleborg—Sassnitz, såsom belägen längre åt vester, än vid skärningen med kurslinien Ystad—Sassnitz, och att följaktligen den distans, som under tjocka borde tillryggaläggas med större försigtighet för att undvika kollision med möjligen korsande fartyg, vore icke oväsentligt kortare för linien Trelleborg—Sassnitz än för linien Ystad—Sassnitz.

På grund af hvad komiterade sålunda anført anse de, att af de för ändamålet ifrågasatta svenska hamnar Trelleborgs bör gifvas företrädet; och hade man valt Trelleborg till utgångspunkt på svenska sidan,

följde deraf ock, vid det förhållande att afståndet Trelleborg—Warne-
münde är omkring 26 sjömil längre än afståndet Trelleborg—Sassnitz,
att till ändpunkt på tyska sidan borde väljas hamnen vid Sassnitz.

För att från Trelleborg nå statsbanan hade man att välja på de
enskilda jernvägarne Lund—Trelleborg och Malmö—Trelleborg. Efter-
såge man, hvilkendera banan i dess nuvarande skick lättast kunde an-
vändas för den genomgående trafiken, utfölle valet gifvet till fördel för
Lund—Trelleborgs jernväg. Den genomgående trafiken förutsatte nem-
ligen, att statsbanans vagnar skulle föras öfver till den enskilda jern-
vägen och dragas ned till Trelleborg och upp igen. Men Malmö—
Trelleborgs jernväg befunde sig icke för närvarande i det skick, att en
sådan trafik utan vidare kunde å densamma verkställas, hvilket deremot
vore förhållandet med Lund—Trelleborgs jernväg. Med afseende på ba-
nornas nuvarande beskaffenhet ansåge komiterade derföre det icke kunna
blifva någon tvekan, att icke Lund—Trelleborgs jernväg borde väljas för
den genomgående trafiken. Ställningen blefve dock en helt annan, derest
egarne af Malmö—Trelleborgs jernväg komme att sätta denna bana i
sådant skick, att densamma kunde med de blifvande posttågen befaras
så hastigt, att man icke behöfde lida någon tidsförlust derpå, att resan
via Malmö är 7 kilometer längre än den direkta färden mellan Lund och
Trelleborg.

Beträffande ordnandet af den ifrågasatta direkta trafiken mellan
Sverige och kontinenten hafva komiterade afgifvit två olika förslag, nem-
ligen ett fullständigare, hvilket innefattade dubbla reslägenheter för dygn
i hvardera riktningen, och ett mindre omfattande, enligt hvilket allenast
en resa på dygnet i hvardera riktningen skulle verkställas. För båda
dessa förslag hafva komiterade uppgjort fullständiga tidtabeller.

Genom det mera omfattande förslaget skulle man kunna vinna
omedelbar anslutning till båda de grupper af genomgående posttåg, som
framgå på de kontinentala hufvudvägarne. Detta förslag förutsatte, att
hela året om trafiken mellan Stockholm och Trelleborg uppehöles af ett
dagtåg och ett nattåg i hvardera riktningen samt trafiken mellan Trelle-
borg och Sassnitz genom två ångbåtsturer för dygn i hvardera riktningen.
För en sådan ångbåtstrafik skulle erfordras dels två ångbåtar, som gjorde
hvardera en tur fram och åter på dygnet, dels ock ett reservfartyg att
vid behof ersätta ett af de ordinarie fartygen. Den kostnad, hvarmed
en så liflig ångbåtstrafik skulle komma att drabba det allmänna, blefve
dock alltför dryg, innan traden blifvit upparbetad. På den grund ansåge
komiterade det vara omöjligt att nu genast genomföra detta fullständiga

trafikförslag samt förordade det omedelbara införandet af deras andra, mindre omfattande förslag, hvilket innebure allenast en resa på dygnet i hvardera riktningen, och enligt hvilket dygnets båda ångbåtsresor skulle kunna fullgöras af en enda ordinarie ångbåt jemte det alltid nödvändiga reservfartyget. Enligt hvad komiterade visat, möter under sommar-månaderna, till följd af möjligheten att under den tiden rätt betydligt öka tåghastigheten å de svenska banorna, icke någon svårighet för en anordning, hvarigenom en enda ångbåt kunde fullgöra båda sjöresorna, äfven om man för färden genom Sverige använde nattåg i hvardera riktningen. Men under vintern förutsattes för möjligheten af allenast en ordinarie ångbåts användande till ständig fart, att man för den direkta trafikens framförande genom Sverige begagnar sig af en kombination af nattåg i ena riktningen och dagtåg i den andra. Komiterade anse lämpligt att under sommaren anknyta den direkta förbindelsen med Tyskland till de båda nu befintliga kurirtågen och jemväl i öfrigt icke göra någon rubbning i de nuvarande hufvudförbindelserna mellan Stockholm och södra Sverige. I fråga om den nödvändiga kombinationen under vintern af ett dagtåg och ett nattåg inom Sverige föreslå komiterade såsom lämpligast antagande af dagtåg i riktningen till Stockholm och nattåg på färd derifrån.

Den nuvarande om sommaren befintliga direkta förbindelsen mellan Sverige och Tyskland via Malmö—Stralsund står ej i en för resande och post lämplig anslutning till Hamburg, hvarför hufvudtrafiken mellan denna stad och orter i Sverige jemväl sommartiden befordras öfver Danmark. Genom de af komiterade framställda förslag skulle deremot, enligt hvad komiterade antagit, utan större svårigheter fördelaktig anslutning till de genomgående reseturerna kunna vinnas till och från Hamburg via Rostock—Stralsund—Sassnitz.

Likaledes skulle en stor del af den utländska trafiken till och från vestra Sverige och Norge öfver Göteborg, hvilken trafik nu via Helsingborg ginge öfver Danmark, med fördel kunna, sedan nattåg från den 1 Juni 1891 inrättats på vestkustbanan, ledas öfver Trelleborg—Sassnitz.

Jemför man de i tidtabellen för komiterades mindre omfattande förslag upptagna lägenheter för post och resande mellan Stockholm och utlandet med de lägenheter, som år 1890 funnos, bemärkes, att de snabbaste möjliga fartiderna äro under sommaren lika med eller något kortare än de motsvarande under år 1890, samt att vintertiden tidsvinsten utgör för resa från Stockholm till Berlin 17 timmar, till Paris 12 timmar, till London 9 timmar, till Frankfurt 13 timmar, till Wien 16 timmar och till Hamburg 10 timmar samt för resa till Stockholm

från Berlin 9 timmar, från Paris 8 timmar, från London 3 timmar, från Frankfurt 6 timmar, från Wien 10 timmar och från Hamburg 5 timmar.

I fråga om tiderna för tillämpningen af sommar- och vintertidtabellerna hafva komiterade föreslagit, att sommartidtabellen må tillämpas under halfva året, från och med den 1 Maj till och med den 31 Oktober, i stället för endast under fyra månader, från och med den 1 Juni till och med den 30 September, den tid under hvilken den nuvarande sommartidtabellen är gällande.

Jemte framhållande af den omständigheten, att komiterade vid uppgörande af de ofvanberörda förslagen allenast sysselsatt sig med post- och persontrafiken men alls icke vidrört den godstrafik, som eger rum mellan Sverige och kontinenten, anföra komiterade härefter, att grunden dertill varit, att sådana snabba direkta förbindelser som den nu ifrågasatta enligt erfarenhetens vittnesbörd föga lämpade sig för någon mera omfattande godstrafik. Deremot kunde med skäl antagas, att den nya förbindelsen via Trelleborg—Sassnitz komme att få betydelse såsom vägvisare för godstrafiken och draga det direkta varuutbytet mellan Sverige och kontinenten till denna väg medelst särskilda båtar, i den mån postbåtarne icke försloge. En liflig trafik på denna direkta trade skulle uppenbarligen i hög grad underlätta afsättningen af åtminstone södra Sveriges produkter i Berlin och andra stora städer i mellersta Tyskland. Hvad särskildt beträffade Berlin, vore nogsammt bekant, huru stor tillförsel af förnödenheter af alla slag, denna utomordentligt hastigt växande stad kräfde, och från huru långt derifrån belägna platser denna tillförsel i många afseenden redan nu egde rum.

Den ökade utgift, som af den nya trafiken skulle förorsakas det allmänna, utgjordes, enligt hvad komiterade anföra, så godt som uteslutande af kostnaden för uppehållet af ångbåtstrafiken mellan Trelleborg och Sassnitz. Då, enligt hvad komiterade antoge, någon förhoppning icke finnes, att den enskilda företagsamheten skulle kunna utan understöd taga befattning med denna trafik, skulle man hafva att välja mellan att antingen upprätthålla ångbåtsförbindelsen medelst ångfartyg, som tillhörde de båda intresserade staterna gemensamt eller endera af dem, eller ock att af allmänna medel lemna subvention åt enskilde fartygs-egare, som kunde vara villige att mot sådant understöd ombesörja trafiken i fråga. I detta fall hade man dock väl knappast något val, emedan, enligt hvad komiterade inhemtat, från tysk sida med bestämdhet förklarats, att man derstädes ansåge alldeles olämpligt att för detta ändamål använda fartyg, som tillhörde endera eller båda staterna. Det

allmännas andel i kostnaden för sjötrafiken skulle således komma att bestå i subvention åt enskildt fartygsrederi; och hafva komiterade verkställt utredning i fråga om det belopp, till hvilket denna subvention skäligen kunde anses böra uppgå.

Hvart och ett af ångfartygen, vare sig ordinarie båt eller reservbåt, hafva komiterade beräknat skola kosta 625,000 kronor. Kostnadsförslagen för komiterades båda alternativa trafikförslag skulle gestalta sig på följande sätt:

För genomförande af det fullständiga förslaget, för hvilket fordras tre ångfartyg, deraf ett i reserv och de två andra görande en dubbel resa hvartdera per dag:

Nyanskaffningskostnaden utgör $3 \times 625,000$ kronor = 1,875,000 kronor.

Driftskostnad	kronor 438,513: —
Underhåll, amortering och ränta	„ 207,500: —
Summa årlig utgift	kronor 646,013: —

För genomförande af det mindre omfattande förslaget, för hvilket fordras två ångfartyg, deraf ett i reserv och det andra görande en dubbel resa per dag:

Nyanskaffningskostnaden utgör $2 \times 625,000$ kronor = 1,250,000 kronor.

Driftskostnad	kronor 262,970: —
Underhåll, amortering och ränta	„ 128,750: —
Summa årlig utgift	kronor 391,720: —

Till så höga belopp, i runda tal 650,000 kronor och 392,000 kronor, behöfde dock icke i någotdera fallet den från de intresserade staterna erforderliga subventionen uppgå. För att finna den oundgängliga subventionens storlek hade man nemligen att i hvartdera fallet från utgiftssumman draga inkomsterna af passagerare- och godstrafiken på traden, hvilka inkomster komiterade beräknat till 114,000 kronor om året. Hela den erforderliga subventionen komme sålunda att utgöra, om det mera omfattande förslaget realiserades, 536,000 kronor och, derest det mindre förslaget genomfördes, 278,000 kronor. Enligt vanliga grunder borde subventionssumman delas lika på de båda intresserade staterna. Den på svenska statsverket belöpande andelen af subventionssumman blefve således i förra fallet 268,000 kronor och i

senare fallet 139,000 kronor. Från dessa summor borde dock afdragas dels det belopp, 27,000 kronor, som för närvarande utginge såsom subvention för uppehållande af ångbåtsförbindelsen Malmö—Stralsund, hvilken subvention skulle komma att indragas, dels ock minskning i den transitersättning, som det svenska postverket hade att erlægga till det danska postverket för de postförsändelser, som öfver Danmark försändes från Sverige till utlandet, hvilken minskning komiterade på grund af beräkning, verkställd af vederbörande posttjensteman, antagit komma att uppgå till 40,000 kronor; och skulle således den ökade utgiften för ändamålet för svenska statsverket komma att utgöra, om det mera omfattande förslaget antoges, omkring 201,000 kronor och, derest öfvergångsförslaget realiserades, omkring 72,000 kronor om året.

Uti de af mig för Eders Kongl. Maj:t anmälda, af handels- och sjöfartsnämnden i Malmö, å stadsfullmäktiges derstädes vägnar, samt af bemälda stadsfullmäktige gjorda framställningar med förslag, att den nya trafikförbindelsen måtte ledas öfver Malmö och Warnemünde, har till stöd för berörda framställningar anförts hufvudsakligen följande.

Malmö och Warnemünde hamnar vore bättre än Trelleborgs och Sassnitz'. De förra hamnarne vore redan nu, utan att några vidare kostnader behöfde på dem nedläggas, utrustade att mottaga den nya trafiken. De vore försedda med tulllokaler samt i de närbelägna bangårdsbyggnaderna befintliga väntsalar, restaurationslokaler m. m. Malmö hade derjemte den fördelen framför Trelleborg, att vid Malmö hamn funnes docka, skeppsvarf och en för fartygsbyggnad och reparationer afsedd mekanisk verkstad äfvensom nödiga anstalter för befordrande af en större godstrafik, hvilket allt saknades i Trelleborg.

Genom Malmö—Warnemünde-liniens begagnande vunne man, i jemförelse med linierna Malmö—Trelleborg—Sassnitz och Eslöf—Ystad—Sassnitz, en besparing i väg för resor från Stockholm såväl till Berlin som ock i synnerhet till Hamburg. Restiden från Stockholm till Berlin blefve densamma som med Sassnitzlinierna; deremot komme resan Stockholm—Hamburg att draga $1\frac{1}{2}$ timme kortare tid än öfver Sassnitz. Valdes denna senare hamn på tyska sidan för den nya kommunikationen, skulle helt visst den nya leden gå förlustig persontrafiken från och till Hamburg, hvilken trafik fortfarande skulle komma att taga den kortare vägen öfver Danmark.

Faran för sammanstötningar med andra fartyg vore afsevärdt mindre på linien Malmö—Warnemünde än på de linier, som hade

Sassnitz till ändpunkt. På den förra linien skulle endast finnas två ställen eller zoner, der fara förekomme att sammanträffa med fartyg, hvilkas kurs vore vinkelrät mot postbåtarnes, under det att å linien Trelleborg—Sassnitz, enligt stadsfullmäktiges förmenande, nästan öfverallt förefunnes fara för sammanstötning med andra ångfartyg, hvilka under rätta vinklar skure postfartygens kurs.

Vidare vore läförhållandena mycket gynnsammare å Malmö—Warnemündelinien, hvilken vid de förherskande vestliga vindarne hade skydd af det danska landet i motsats mot de för alla vindar öppna Sassnitzlinierna.

F. d. öfverdirektörsassistenten von der Lancken har i sin till Eders Kongl. Maj:t ingifna skrift förmält, att han ansåge frågan om ordnandet af Sveriges post- och personförbindelse med utlandet bäst lösas genom insättandet af en daglig ångbåtsförbindelse mellan Malmö och Warnemünde. Då likväl, enligt hvad von der Lancken inhemtat, väsentliga hinder från tysk sida skulle förefinnas mot att välja någon annan hamn i Tyskland än den vid Sassnitz, för hvilket fall von der Lancken ansåge Trelleborg sjelfskrifvet blifva liniens svenska ändpunkt, har von der Lancken framställt ett förslag i frågan, utgörande en förmedling emellan komiterades mera omfattade förslag samt det af stadsfullmäktige och handels- och sjöfartsnämnden i Malmö afgifna. Enligt berörda medlingsförslag skulle under månaderna April—November förbindelsen mellan Stockholm och kontinenten uppehållas genom ett dagtåg och ett nattåg i hvardera riktningen genom Sverige, men af de nödiga dubbla ångbåtssturerna skulle det ena paret gå mellan Malmö och Warnemünde och det andra mellan Trelleborg och Sassnitz; och skulle dagtåget i endera riktningen och nattåget i den motsatta riktningen i Malmö stå i förbindelse med vederbörande ångbåt, medan det andra dagtåget och det andra nattåget skulle i Trelleborg ansluta sig till ångbåtstrafiken. Under månaderna December—Mars skulle ångbåtstrafiken å linien Malmö—Warnemünde inställas, men å linien Trelleborg—Sassnitz fortgå med en tur i hvardera riktningen hvarje dag, med anslutning för båda turerna till nattåg å den svenska statsbanan. Genom antagande af detta förslag skulle vinnas, att, jemte det linien Trelleborg—Sassnitz uppehöles hela året, de intressen, hvilka vore förenade dermed, att Malmö fortfarande bibehölles såsom direkt förmedlingsort för Sveriges post- och persontrafik med utlandet, blefve under åtta månader af året tillgodosedda, samt att under denna tid af året vunnes besparing af såväl tid som väg på resor till och från Hamburg. Bruttokostnaden för uppehållande af ångbåtstrafiken enligt

förevarande förslag skulle, enligt von der Lanckens beräkningar, uppgå till 684,000 kronor om året. Frändroges från berörda belopp inkomsten af trafiken, hvilken von der Lancken upptagit till 240,000 kronor årligen, eller mer än dubbelt så mycket som komiterade beräknat, och gjordes sedan från den på Sverige belöpande andelen i subventionssumman afdrag för upphörd subvention till ångbåtstrafiken Malmö—Stralsund och minskad transittersättning till Danmark, tillhoppa 67,000 kronor om året, komme man till en ökning i svenska statsverkets kostnad enligt von der Lanckens förslag af 155,000 kronor om året.

På grund af nådig remiss hafva Generalpoststyrelsen och Jernvägsstyrelsen den 20 April 1891 afgifvit gemensamt underdånigt utlåtande öfver såväl komiterades betänkande som ock öfriga framställningar angående ordnandet af den direkta förbindelsen mellan Sverige och utlandet.

Hvad komiterade anfört angående den otillfredställande anordningen af Sveriges nuvarande direkta post- och personförbindelse med kontinenten vintertiden äfvensom svårigheten att genom förändringar i de svenska bantågens afgångs- och ankomsttider kunna göra denna förbindelse snabbare, syntes Generalpoststyrelsen ådagalägga det verkliga behovet af förändrad och förbättrad anordning af kommunikationerna med utlandet under nämnda tid; och hölle Jernvägsstyrelsen före, att en snabbare förbindelse hufvudsakligen med Berlin skulle komma att i sin mån bidraga till persontrafikens höjande. Komiterade hade visat, att ingen af de befintliga dansk-tyska trafiklinierna vore användbar för realiserandet af planen att åstadkomma en snabb och bekväm förbindelse mellan Sverige och Tyskland jemväl under vintermånaderna. Äfven Generalpost- och Jernvägsstyrelserna funne det vara af omständigheterna påkalladt, att för den ifrågasatta nya vintertrafiken söka anordna direkt ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Tyskland.

I fråga om hvilka hamnar, som borde göras till utgångspunkter för den nya förbindelseleden, anföra styrelserna beträffande linien Malmö—Warnemünde, bland annat, följande.

Malmö hade utan tvifvel goda förutsättningar för att blifva utgångspunkten på svenska sidan för trafiken. Mot beskaffenheten af dess hamn finnes intet att erinra. De träffade anstalterna för resandes bekvämlighet lemnade föga öfrigt att önska. Vidare finnes derstädes, såsom stadsfullmäktige framhållit, docka, skeppsvarf m. m. Dessa fördelar uppvägde dock icke olägenheterna af den långa distansen från

Malmö till Warnemünde samt den af Lotsstyrelsen anförda omständigheten, att isförhållandena i Öresund alltid vore sämre än söder om Skåne.

Stadsfullmäktige hade vidare framhållit, att på Malmö—Warnemünderouten såväl afståndet som restiden mellan Stockholm och Hamburg vore kortare än på Sassnitzrouterna, under det att restiden till Berlin blefve densamma på båda vägarne. Tidevinsten på väg till Hamburg skulle, enligt stadsfullmäktiges egen beräkning, utgöra högst $1\frac{1}{2}$ timma. Detta skäl för Malmö—Warnemündelinien vore dock af mindre betydelse, då, på sätt stadsfullmäktige sjelfva antydde, denna tidsvinst, i händelse färjan vid Altefähr invid Stralsund utbyttes mot en bro och tåghastigheten på linien Stralsund—Rostock ökades till snälltåghastighet — två förutsättningar, hvilkas realiserande antoges icke dröja alltför länge — komme att minska till $\frac{1}{2}$ timma.

I fråga om den af stadsfullmäktige anförda fördelen för Malmö—Warnemündelinien, att faran för sammanstötningar med andra fartyg skulle vara mindre på denna linie, emedan der ginge färre fartyg, hvilkas kurs vore vinkelrät mot postfartygens, hade styrelserna inhemtat, att på linien Trelleborg—Sassnitz förekomme tre i det hela smala och rätt noga begränsade zoner, der andra ångfartyg vinkelrätt korsade postångbåtarnes kurs; att samma linie deremot vore så godt som fri från andra ångfartyg, som hade en med postbåtarnes kurs parallel hufvudriktning; att å sträckan Malmö—Warnemünde så godt som öfverallt funnes fara att möta fartyg rätt emot; samt att det vore lika nödvändigt att i dimma gå saktare, då man befarade att möta fartyg rätt emot, som då man väntade att rätvinkligt skära ett annat fartygs kurs.

Hvad beträffade stadsfullmäktiges påstående, att Malmö—Warnemünderouten hade förmån af skydd utaf det danska landet, vore detta nog riktigt; men i sådant afseende öfverträffades nämnda linie så betydligt af linien Gjedser—Warnemünde, att fara vore, det linien Malmö—Warnemünde vid stormigt väder skulle blifva utan passagerare.

Vid öfvervägande af de skäl, som från olika sidor anförts, hade det syntes styrelserna, att linien Trelleborg—Sassnitz ur de för frågans bedömande viktigaste synpunkter öfverträffade linien Malmö—Warnemünde; och på grund af de olägenheter, som vidlåde Malmö såsom vinterhamn, jemte den omständigheten att distansen mellan Malmö och Sassnitz vore omkring $26\frac{1}{2}$ sjömil längre än afståndet Trelleborg—Sassnitz, ansåge styrelserna, att linien Malmö—Sassnitz icke borde ifrågakomma.

Beträffande valet af Trelleborgs eller Ystads hamn anslöte sig styrelserna till de skäl, som förmått komiterade att trots de företräden, som Ystads hamn i vissa afseenden hade framför Trelleborgs, ändock föredraga denna senare hamn framför Ystads. Gifvet vore ock, att, om det framdeles skulle blifva nödvändigt att till statsverket inlösa den enskilda jernbana, som — vare sig vägen toges öfver Ystad eller öfver Trelleborg — komme att bilda en föreningslänk mellan de olika ländernas statsbanor, det måste falla sig billigare att inlösa endera af de 43 resp. 33 kilometer långa enskilda banorna till Trelleborg än den 76 kilometer långa banan från Eslöf till Ystad.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt ansåge sig styrelserna ega tillräckliga skäl att för sin del antaga, det linien Trelleborg—Sassnitz vore af alla föreslagna linier den, som med största fördel kunde användas för den tillämnade regelbundna vintertrafiken.

Förordandet från styrelsernas sida af linien Trelleborg—Sassnitz vore emellertid förenadt med vissa förutsättningar, mot hvilkas förverkligande något väsentligt hinder dock icke enligt styrelsernas förmenande behöfde befaras, nemligen: *dels* att hamnen vid Trelleborg försattes i och bibehölles vid fullt användbart skick, *dels ock* att visshet vunnes derom, att man på skälig tid och under betryggande förhållanden i öfrigt kunde komma fram med den genomgående trafiken från svenska statsbanan till Trelleborg.

Hvilkendera af de båda jernvägarne Lund—Trelleborg eller Malmö—Trelleborg, som för sistberörda ändamål borde väljas, ansåge embetsverken, under förutsättning att erforderliga förbättringar vidtoges med Malmö—Trelleborgs jernväg, böra i väsentlig mån blifva beroende på, med hvilkendera banförvaltningen kunde på de för statsverket fördelaktigaste villkor träffas aftal om förmedlandet af den genomgående trafiken.

Lika med komiterade ansåge styrelserna, att den direkta förbindelsen året om på den nya trafikleden mellan Sverige och Tyskland icke kunde anses vara ordnad på ett fullständigt, för en längre tid framåt tillfredsställande sätt, förrän på denna led kommit till stånd dubbla reslägenheter för dygn i hvardera riktningen. Först genom en sådan anordning skulle man kunna vinna omedelbar anslutning till båda de grupper af genomgående posttåg, som framgå på de kontinentala vägarne. Då, såsom komiterade visat, tillökningen i svenska statsverkets kostnad för uppehållande af den utaf ett sådant ordnande af den direkta förbindelsen föranledda ångbåtstrafik skulle uppgå till öfver 200,000 kronor om året, vågade icke heller styrelserna förorda detta

fullständiga trafikförslag till genomförande redan under den närmaste tiden.

Såsom en modifikation af detta komiterades fullständiga förslag kunde betraktas f. d. öfverdirektörsassistenten von der Lanckens ofvanberörda förmedlingsförslag. Med detta vunne man — förutom nyttan för Malmö stad att få bibehålla åtminstone en del af den genomgående trafiken till och från utlandet — jemväl fördelen att under en stor del af året hafva en gen och beqväm anslutning till Hamburg. Men, oafsedt hvad i öfrigt kunde mot förslaget anmärkas, ansåge styrelserna jemväl detta förslag ur kostnadens synpunkt oantagligt. Äfven under förutsättning att trafikinkomsterna skulle uppgå till det af von der Lancken beräknade belopp, 240,000 kronor om året — hvilket styrelserna icke antog komma att blifva förhållandet — skulle nemligen, såsom jag redan omförmält, ifrågavarande förslag förorsaka statsverket en ökad kostnad af 155,000 kronor om året.

Vid granskning af komiterades mindre omfattande förslag, enligt hvilket allenast en resa på dygnet i hvardera riktningen skulle verkställas, hafva styrelserna i fråga om trafiken sommartiden, då för färden genom Sverige nattåg i båda riktningarna skulle användas, icke funnit annat att erinra, än att vissa obetydliga ändringar borde vidtagas i den derfor uppgjorda tidtabellen. Deremot ansåge styrelserna sig böra afstyrka bifall till komiterades förevarande förslag, i hvad det afsåge trafiken vintertiden, då nattåg genom Sverige skulle användas endast på resan från Stockholm men dagtåg på resan till Stockholm. Skälen till styrelsernas afstyrkande vore, bland andra, dels att resan från Berlin till Stockholm, blefve alltför besvärlig genom de enligt vintertidtabellen förekommande ombyten midt i natten från jernväg till ångbåt och tidigt på morgonen från ångbåt till jernväg samt derefter följande dagsresa genom Sverige, dels ock att Generalpoststyrelsen under den tid, som förflutit, sedan komiterades förslag till tidtabeller blifvit kändt, fått grundad anledning antaga, att från tyska postverkets sida icke funnes att påräkna någon sympati för den enda direkta vinterpostens afgang från Berlin på eftermiddagen, såsom förhållandet skulle blifva enligt komiterades ifrågavarande förslag.

Styrelserna lemna härefter nedanstående förslag till ny tidtabell för såväl sommar- som vintertrafiken, enligt hvilken under hela året skulle användas nattåg i båda riktningarna genom Sverige och afgångstiden från Berlin komma att blifva på förmiddagen:

Tidtabell.

(Tiden från och med kl. 6,0 eftermiddagen till och med kl. 5,59 förmiddagen är angifven genom understrykning af minuttalet).

	Sommar.	Vinter.		Sommar	Vinter.
	<u>6,0</u>	<u>6,10</u>	fr. Stockholm i	11,45	11,15
	<u>6,55</u>	<u>9,14</u>	i Lund fr.	<u>10,33</u>	<u>8,0</u>
	<u>7,15</u>	<u>9,47</u>	i Malmö fr.	<u>10,10</u>	<u>7,26</u>
	<u>8,45</u>	<u>8,45</u>	fr. Kristiania i	<u>8,57</u>	<u>8,57</u>
	<u>10,15</u>	<u>10,15</u>	fr. Göteborg i	<u>7,20</u>	<u>7,20</u>
	<u>7,20</u>	<u>9,24</u>	fr. Lund i	<u>9,40</u>	<u>7,50</u>
	<u>8,40</u>	<u>10,44</u>	i Trelleborg fr.	<u>8,20</u>	<u>6,30</u>
	<u>8,50</u>	<u>10,55</u>	fr. Trelleborg i	<u>8,0</u>	<u>6,10</u>
	<u>12,30</u>	<u>2,30</u>	i Sassnitz fr.	<u>4,10</u>	<u>2,25</u>
	<u>12,50</u>	<u>2,50</u>	fr. Sassnitz i	<u>4,0</u>	<u>2,15</u>
	<u>2,36</u>	<u>4,36</u>	i Stralsund fr.	<u>2,11</u>	<u>12,29</u>
	<u>5,5</u>	<u>6,5</u>	i Rostock fr.	<u>12,30</u>	<u>11,0</u>
	<u>9,4</u>	<u>10,4</u>	i Hamburg ... fr.	<u>8,28</u>	<u>7,0</u>
	<u>2,42</u>	<u>4,42</u>	fr. Stralsund i	<u>2,1</u>	<u>12,23</u>
	<u>6,40</u>	<u>8,40</u>	i Berlin fr.	<u>10,5</u>	<u>8,25</u>
	<u>7,26</u>	<u>9,25</u>	i Frankfurt fr.	<u>7,45</u>	<u>7,45</u>
	<u>6,11</u> resp. <u>6,35</u>	<u>6,11</u> resp. <u>6,35</u>	i Paris fr.	<u>8,15</u>	<u>8,15</u>
	<u>9,33</u>	<u>9,33</u>	i London fr.	<u>8,0</u>	<u>8,0</u>
	<u>2,35</u>	<u>2,35</u>	i Wien fr.	<u>2,10</u>	<u>2,10</u>

Med tillämpning af denna tidtabell, i hvad den afser sommar-månaderna, då ångbåten skulle afgå från Trelleborg kl. 8,50 f. m. och ankomma till Sassnitz kl. 12,30 middagen samt, efter omkring tre och en half timmars uppehåll, kl. 4,10 e. m. derifrån återvända till Trelleborg, skulle de båda ångbåtsresorna hvarje dag kunna, liksom enligt komiterades mindre omfattande förslag, fullgöras af en enda ordinarie ångbåt. Detta blefve deremot vintertiden, med tillämpning af den utaf styrelserna föreslagna tidtabell, omöjligt. Resan från Trelleborg till Sassnitz skulle nemligen under denna tid försiggå mellan kl. 10,55 f. m. och kl. 2,30 e. m. samt återresan från Sassnitz anträdas kl. 2,25 e. m. Den ökade kostnaden för två ordinarie båtar under vintern ansåge sty-

relserna oundviklig, men dock icke så afsevärd, att i följd af densamma hela förslaget borde förfalla.

I fråga om anslutningen till Hamburg via Sassnitz—Stralsund—Rostock med den af styrelserna förordade tidtabell, funnes sommartiden inga större svårigheter att komma direkt till och från denna stad. Deremot framhålla styrelserna, att vintertiden förhållandena i detta afseende stälde sig vida ogynnsammare. Styrelserna ifrågasätta dock, att det tilläfsventyrs genom ömsesidigt tillnötessgående från vederbörande myndigheter kunde lyckas att åstadkomma en direkt anslutning till och från Hamburg äfven under vintern.

Anslutningen mellan den nya trafikleden öfver Trelleborg och Sassnitz samt vestra Sverige och Norge öfver Göteborg blefve, enligt styrelsernas tidtabell, sedan nattåg kommit till stånd å vestkustbanan, mycket god.

Vid jämförelse mellan de af styrelserna sålunda föreslagna lägenheter vintertiden för post och resande mellan Stockholm och utlandet med de lägenheter, som år 1890 funnos, bemärkes, att tidsvinsten utgör för resa från Stockholm till Berlin inemot 17 timmar, till Paris ungefär 12 timmar, till London 10 timmar, till Frankfurt 11 timmar, till Wien 17 timmar och till Hamburg 10 timmar samt för resa till Stockholm från Berlin 10 timmar, från Paris 6 timmar, från London 9 timmar, från Frankfurt 5 timmar, från Wien omkring 13 timmar och från Hamburg 5 timmar.

Enligt styrelsernas vintertidtabell skulle nattåget Malmö—Stockholm komma att lemna Malmö kl. 7,26 e. m. i stället för såsom nu kl. 3,00 e. m. Bland de olägenheter, som genom en sådan ändring skulle uppkomma, hade framhållits, att nästan alla enskilda jernvägar i södra Sverige, som hade anslutning till det uppgående nattåget, skulle, om de fortfarande ville uppehålla denna förbindelse, nödgas underkasta sig de drygare kostnader, nattåg alltid medföra. Till afhjelpande så vidt möjligt af olägenheterna utaf nattågets senare afgang från Malmö föreslå styrelserna införande vintertiden af genomgående dagtåg i båda riktningarna på linien Stockholm—Malmö. Med det uppgående dagtåget kunde då de enskilda banorna vinna direkt anslutning i stället för med uppgående nattåget, och genom att öfverflytta den direkta anslutningen mellan södra Sverige samt Wermland och Norge från nattågen till dagtågen vunne man en betydande fördel, i det man då skulle kunna vidtaga sådana ändringar i tidtabellen för tågen mellan Stockholm och Kristiania, att på resan mellan nämnda städer inom Sverige kunde inbesparas å färd till Stockholm ej mindre än omkring 7 timmar och å färd derifrån mer än 4 timmar.

Beträffande tiden för tillämpningen af sommartidtabellen för trafiken Stockholm—Trelleborg och hvad dermed eger samband, föreslå styrelserna, att den må få taga sin början den 1 Juni och fortsättas till och med den 30 November. Skulle med afseende derå, att utlandets vintertidtabeller börja att tillämpas redan den 1 Oktober, något år svårighet möta för den föreslagna längre tillämpningen af sommartidtabellen här i Sverige, hemställa styrelserna, att vintertidtabellens tillämpning måtte få taga sin början redan sistnämnda dag, den 1 Oktober.

Sedan Generalpoststyrelsen härefter förmält, att styrelsen på de af komiterade anförda skäl ansåge den erforderliga ångbåtstrafiken mellan Trelleborg och Sassnitz icke lämpligen kunna uppehållas på annat sätt än genom enskilda personer tillhöriga ångfartyg och med subvention från de intresserade staterna, öfvergår Generalpoststyrelsen till utredning i fråga om det belopp, till hvilket subventionen borde uppgå.

För genomförande af ett trafikförslag, enligt hvilket fordrades tre ångfartyg, deraf ett i reserv och de andra görande en enkel resa hvartdera per dag, stälde sig kostnaderna enligt af komiterade verkställd beräkning sålunda:

Nyanskaffningskostnaden utgjorde $3 \times 625,000$ kronor = 1,875,000 kronor.

Driftskostnad	kronor 251,587: —
Underhåll, amortering och ränta	„ 207,500: —

Summa årlig utgift kronor 459,087: —

i hvilket belopp inginge kostnaden för reservbåten med 56,525 kronor.

Enligt styrelsens förslag kunde emellertid under sommarmånaderna trafiken uppehållas med en enda båt, hvadan reservbåten under berörda tid icke erfordrades, utan kunde användas till fraktfart å annan trade. Och eftersom man för en eller annan dag äfven under vintern utan alltför stor olägenhet kunde så anordna, att, då den ena båten blefve otjenstbar, den andra fullgjorde båda turerna med ungefär 1 timme försenad ankomst till Trelleborg och med deraf följande försening af bantågen inom Sverige, kunde möjligen äfven under vintern reservbåten användas å någon sådan trade, att den efter 24 eller högst 48 timmar kunde vara färdig att inrycka i stället för en otjenstbar ordinarie båt. Denna reservbåts för person- och posttrafik afsedda konstruktion medförde någon inskränkning i dess duglighet såsom lastångare; och då dertill komme ovissheten i dess verksamhet under vintern, bjöde försigtigheten att icke beräkna mer, än att denna båt skulle

kunna på andra håll insegla så mycket, att den kunde anses helt och hållet bära sig sjelf under halfva året. Årskostnaden för reservbåten kunde således upptagas till allenast hälften af 56,525 kronor med 28,263 kronor. Hela årskostnaden blefve då 430,824 kronor. Från detta belopp skulle dragas trafikinkomsterna af passagerare och gods, hvilka inkomster Generalpoststyrelsen, lika med komiterade, anslog till 114,000 kronor. Beloppet af den erforderliga subventionen utgjorde sålunda 316,824 kronor eller i rundt tal 317,000 kronor, hvaraf på Sveriges andel belöpte hälften eller 158,500 kronor. Drogen från denna summa 67,000 kronor, utgörande upphörd subvention till Malmö—Stralsundslinien och minskad transittersättning till Danmark, återstode 91,500 kronor, till hvilket belopp den antagliga tillökningen i Sveriges årliga utgifter för den ifrågavarande sjöpostförbindelsen komme att uppgå.

De kostnader, som genom den förändrade tågordningen komme att tillskyndas statsbanorna, kunde enligt Jernvägsstyrelsens beräkning uppskattas till nedanstående belopp:

1:o) för den till följd af sommartidtabellens utsträckning från 4 till 6 månader ökade tågtjensten kronor 35,000: —

2:o) för fullständig natttjänst dels å bandelen Hästveda—Nässjö, dels ock, till följd af öfverflyttningen af den direkta anslutningen mellan södra Sverige samt Vermland och Norge från nattågen till dagtågen, å bandelen Laxå—Brunsberg ,, 115,000: —

eller tillsammans en årlig kostnad af kronor 150,000: —
hvertill komme för anskaffande af bostäder och postkurar åt bevakningen å nyssnämnda bandelar tillhopa 225,000 kronor.

Sedan Eders Kongl. Maj:t, med öfverlemnande af handlingarna i ifrågavarande ärende rörande anordnandet af en förbättrad kommunikationsled mellan Sverige och kontinenten, anbefalt Kommersekollegium att afgifva underdånigt utlåtande, huruvida den ifrågasatta förbindelsen kunde anses ega den betydelse för landets handel och näringar, att bidrag till dess uppehållande skäligen borde utgå, förutom af postmedel, äfven af andra allmänna medel, har bemälda kollegium den 6 November 1891 till Eders Kongl. Maj:t inkommit med det infortrade utlåtandet och deruti anfört bland annat följande.

Kollegium ansåge tvifvel icke böra råda derom, att en direkt, hela året om fortgående snabb daglig ångfartygsförbindelse mellan hamn i Skåne och hamn å tyska östersjökusten borde kunna, jemte det densamma komme att genom väsentligt snabbare postutvexling

med utlandets förnämsta affärssorter indirekt bereda Sveriges näringslif betydlig fördel, blifva jemväl direkt till afsevärdt gagn för åtskilliga af Sveriges näringar. I Tysklands större städer och särskildt i Berlin borde nemligen kunna beredas rikt tillfälle till afsättning af produkter af vårt lands jordbruk och fiskerier, och just för en sådan afsättning vore af största betydelse att hafva tillgång till en sådan ångfartygsförbindelse med nämnda land, som den nu föreslagna. Sådana artiklar, hvilkas lastning och lossning med relativ lätthet egde rum, liksom ock en mängd s. k. paketgods af hvarjehanda slag skulle väl lämpa sig att fraktas på de ifrågasatta postbåtarne. Med afseende på trafiken af sådant gods, hvars lastning och lossning vore förenad med större besvärligheter och hvilket plägade fraktas med segelfartyg eller stora lastångare, skulle den nya postångfartygsförbindelsen hufvudsakligen hafva den jemväl af komiterade påpekade betydelsen att tjena såsom vägvisare för berörda trafik, hvilken kunde förväntas sannolikt komma att söka sig fram på samma väg medelst särskilda båtar.

På grund af sålunda angifna omständigheter syntes det kollegium, att den ifrågasatta direkta ångfartygsförbindelsen mellan Sverige och kontinenten borde anses vara af den betydelse, att, derest för densammas upprättande funnes vara erforderligt, att bidrag dertill anvisades af jemväl andra allmänna medel än postmedel, anledning vore för handen, att tillgång i sådant afseende bereddtes, under förutsättning dock dels att de hamnar i Sverige och Tyskland, hvilka komme att väljas till afgangsorter för ångbåtarne, vore i alla hänseenden så beskaffade, att de lämpade sig för en mera omfattande godstrafik, dels ock att sjelfva trafiken ordnades så, att den blefve tjenlig för ombesörjande af ej blott post- och personbefordran utan äfven godstransport. I sistnämnda hänseende har kollegium särskildt framhållit, att den af Generalpoststyrelsen och Jernvägsstyrelsen ifrågasatta anordning af trafiken under sommarmånaderna, enligt hvilken densamma skulle ombesörjas af blott en ångbåt samt uppehållet å ankomstorten i Tyskland inskränkas till allenast omkring $3\frac{1}{2}$ timmar, icke syntes vara tillfredsställande, då ifrågavarande tid vore alltför knapp, för att, jemte aflemnande och mottagande af post och passagerare samt resgods, skulle kunna verkställas någon mer omfattande lossning och lastning af fraktgods. Enligt kollegii uppfattning erfordrades, att, hvilken linie än kunde blifva vald, trafiken komme att hela året uppehållas af två ångfartyg, gående alternerande hvarannan dag i hvardera riktningen, så att tillräcklig lastnings- och lossningstid kunde beredas. Härigenom

skulle väl komma att uppstå en ökad kostnad, hvilken, enligt den af styrelsernas utlåtande meddelade beräkning för den af dem förordade linien, skulle för Sveriges del belöpa sig till omkring 14,000 kronor, men syntes det kollegium, att en sådan ökad utgift icke vore af den betydelse, att för dess undgående trafiken anordnades på ett för åtminstone godstransporten otillfredsställande sätt, helst för den händelse att äfven andra medel än postmedlen skulle anlitas för den nya förbindelsens uppehållande.

För närvarande eger Sverige endast under månaderna Juni—September direkt daglig post- och personförbindelse med kontinenten. Under de öfriga åtta månaderna af året, då linién Malmö—Stralsund icke trafikeras, är Sverige för sin förbindelse med kontinenten hänvisadt till någon af de genom Danmark ledande trafiklinierna. Ur flere synpunkter måste det emellertid för Sverige vara af vigt att hela året om kunna utan mellanhand förfoga öfver en direkt kommunikationsled med det öfriga Europa.

Härtill kommer, att behovet af en snabbare post- och personförbindelse vintertiden mellan Stockholm och kontinenten än den nu bestående länge varit känt och erkänt. Såsom komiterade i sitt betänkande påvisat, kräfde den snabbaste resa från Stockholm till Berlin under vintern 1890—1891 43 timmar eller 16 timmar längre tid än samma resa under sommarmånaderna 1890. Enligt de för innevarande vinter gällande tidtabeller kan resan Stockholm—Berlin visserligen försiggå något fortare än under föregående vinter, men tidsskilnaden utgör endast en timme och är således ur trafiksynpunkt af föga betydelse. Genom en sådan snabbare förbindelse som den nu föreslagna, enligt hvilken resan mellan Sveriges och Tysklands hufvudstäder under vintern blefve 16 timmar kortare än för närvarande, skall säkerligen persontrafiken mellan Sverige och utlandet så småningom komma att ej obetydligt ökas. Äfven för godstrafiken bör, på sätt komiterade och Kommersekollegium framhållit, den föreslagna förbindelsen kunna blifva till gagn. Den största fördelen af en snabbare förbindelse är dock att söka i dess betydelse såsom befrämjande det postala intresset, särskildt vintertiden, och tvifvel torde icke råda derom, att ej möjligheten af en fördelaktigare postutvexling med utlandets affärscentra skall i icke ringa grad bidraga till utveckling af vårt näringslif.

Komiterade hafva visat, att den önskvärda förbättrade kommunikationen med kontinenten icke kan åvägbringas med begagnande af någon af de nu befintliga dansk-tyska trafiklinierna. Sedan komiterade afgifvit sitt betänkande, har emellertid blifvit känt, att en nattförbindelse hela året om mellan Köpenhamn och Berlin öfver Gjedser—Warnemünde kommer att anordnas under loppet af innevarande år. Med anlitan af denna linie i förening med den ångfärjeförbindelse, som i dessa dagar öppnas för allmän trafik mellan Helsingör och Helsingborg, färdas man sommartiden mellan Göteborg och Berlin på ungefär samma tid som öfver den föreslagna linien Trelleborg—Sassnitz, hvaremot under vintern restiden varder något, om än icke synnerligen afsevärdt, kortare å den förra än å den senare linien. Mellan Stockholm och Berlin blifver åter, då den nya nattförbindelsen Gjedser—Warnemünde anlitas, restiden sommartiden något och vintertiden högst betydligt längre än öfver linien Trelleborg—Sassnitz. Härtill kommer, hvad särskildt persontrafiken beträffar, till fördel för den senare linien den, icke minst under vintertiden, synnerligen betydelsefulla omständigheten, att, medan de å linien Gjedser—Warnemünde förekommande ombyten från jernväg till ångbåt och från ångbåt till jernväg komme att ega rum under natten, sjöfärden å linien Trelleborg—Sassnitz deremot skulle ega rum på dagen.

Då af det sålunda anförda framgår, att ej heller med den beslutade nya nattförbindelsen öfver Gjedser och Warnemünde det förefintliga behovet af en snabbare kommunikation mellan Sverige och kontinenten varder på tillfredsställande sätt fylldt, lærer för ändamålet vara oundgängligt, att en direkt ångfartygsförbindelse mellan Skåne och Tyskland jemväl vintertiden anordnas.

I fråga om de platser på skånska kusten, hvilka kunna komma i fråga såsom utgångspunkter för denna direkta ångfartygsförbindelse, nemligen Malmö, Trelleborg och Ystad, finner jag Malmö, hvilken stad, på sätt stadsfullmäktige och handels- och sjöfartsnämnden derstädes i sina till Eders Kongl. Maj:t ingifna skrifter framhållit, onekligen vore i flera afseenden för ändamålet synnerligen lämplig, dock icke böra ifrågakomma dels med anledning af det längre afståndet från nämnda stad till de på tyska sidan ifrågakommande utgångshamnar och dels på grund af de i och utanför Malmö hamn rådande ogynnsamma isförhållandena.

För öfrigt kunde Malmö väl svårligen ifrågasättas såsom utgångspunkt å svenska sidan, med mindre Warnemünde valdes såsom anknypningspunkt å den tyska, men härvid förekommer, förutom hvad General-

post- och Jernvägsstyrelserna i öfrigt anfört mot valet af linien Malmö — Warnemünde, att, enligt hvad tyska rikspoststyrelsen bestämdt förklarar, ingen utsigt förefinnes att från tysk sida erhålla erforderligt bidrag till den nödvändiga subventionen af ifrågavarande sjöpostförbindelse, med mindre Sassnitz väljes såsom utgångspunkt i Tyskland.

Beträffande åter frågan, hvilkendera af städerna Trelleborg eller Ystad bör väljas, kunna skäl anföras för båda dessa städer. Ystads företräden äro framhållna i förut omförmälda af dels Herr Grefve Posse m. fl., dels Löjtnanten Sandeberg gjorda framställningar. Det förnämsta skälet, som talar för denna stad, är dess hamns öfverlägsenhet öfver Trelleborgs med afseende såväl å beskaffenheten af sjelfva hamnbyggnaderna som ock å vattendjupet i hamnen. Vigten af detta skäl föringas dock i väsentlig grad deraf, att stadsfullmäktige i Trelleborg, enligt hvad i fullmäktiges skrifvelse den 4 December 1891 blifvit anmaldt, vid sammanträde den 8 Maj samma år beslutit, att, derest den ifrågasatta postförbindelsen mellan Sverige och Tyskland komme att ledas öfver Trelleborg, ofördröjligen efter underrättelse härom låta anlägga en för två större postångare afsedd beqväm tilläggsbrygga och derintill från yttre bassinen fördjupa hamnen till minst 16 fot (4,8 meter) äfvensom uppföra nödigt visitationshus och att för öfrigt, så långt stadens förmåga räcker, uppfylla de anspråk, vederbörande kunna framställa.

Ett skäl, som kan anföras till förmån för Ystad, är, att derstädes finnas slip och mekanisk verkstad, hvilka inrättningar saknas i Trelleborg, samt att Ystad med afseende å tull- och stationshus m. m. är bättre än Trelleborg egnadt att mottaga den nya trafiken. Dessa Ystads företräden torde dock icke uppväga Trelleborgs öfverlägsenhet deri, att dess hamn är lättare att angöra i stormigt väder. I denna åsigt om Trelleborgs hamn, hvilken, såsom jag redan meddelat, omfattas af lotskaptenen i Malmö lotsfördelning Ramsten, öfverensstämma jemväl chefen för Sjökarteverket, kommandören Th. Arwidsson samt föreståndaren för nautisk-meteorologiska byrån, f. d. kommandörkaptenen F. Malmberg, hvilka uti af dem den 16 November 1891 afgifna utlåtanden anställt jemförelse i nu ifrågavarande hänseende mellan Trelleborgs och Ystads hamnar. Af berörda utlåtanden framgår, att vid Trelleborg landgrundet är jemnt uppstigande, till följd hvaraf vid pålandsstorm den svåra hafsvägen vid sin gång öfver landgrundet småningom nedbrytes, så att densamma redan vid början af den uppmuddrade rännan intill hamnen så lagt sig, att den icke hindrar säker styrning genom denna ränna, hvarjemte den vid sjelfva hamnhufvudena är helt och

hållet nedbruten och således icke hinderlig vid gång in emellan dessa; att vid Ystad deremot det djupare vattnet sträcker sig närmare intill hamnarmarne, hvarför vid pålandsstorm hafsvågen träffar dessa med större kraft och utan att hafva blifvit i väsentligare mån nedbruten af bottnen; samt att till följd häraf under sådan storm passerandet af hamnöppningen icke varder utan fara, helst fartyg måste vid ingående runda omkring det vestra hamnhufvudet och derstädes göra en kursförändring af omkring 50 grader för att inkomma i hamnen, en kursförändring, som icke är erforderlig vid angörande af Trelleborgs hamn, till hvilken inseglingkursen från öppna sjön ända in i hamnen är rak och oförändrad. Chefen för Sjökarteverket, hvilken i särskild till mig aflåten skrifvelse meddelat, att afståndet mellan Sassnitz och Trelleborgs hamninlopp utgör 55,76 sjömil och således är kortare än afståndet från Sassnitz till Ystads hamninlopp, hvilket utgör 55,98 sjömil, har ock på grund af Trelleborgs öfverlägsenhet i nautiskt hänseende obetingadt gifvit denna stad företrädet såsom utgångsstation för den nya kommunikationsleden.

Med anledning af de uti Löjtnanten Sandebergs framställning förekommande uttalanden, enligt hvilka Ystads hamn skulle i nautiskt hänseende ega företräde framför Trelleborgs, har Statsrådet Herr Friherre von Otter, hvilken trafikerat skånska kusten dels under sex år såsom ångfartygsbefälhafvare, deraf två år jemväl vintertiden mellan skånsk hamn och Stralsund, dels en vinter såsom chef å en seglande postjakt, och i öfrigt såsom flerårig chef för lotsverket haft tillfälle att om hithörande förhållanden inhemta noggrann kännedom, på anmodan af mig afgifvit yttrande angående nämnda städers relativa lämplighet såsom anknytningspunkter för den ifrågasatta sjöpostförbindelsen; och har Herr Friherre von Otter på deri anförda skäl uttalat såsom sin åsigt, att, beträffande navigeringen å linierna Sassnitz—Trelleborg, resp. Ystad samt beskaffenheten af Trelleborgs och Ystads hamnar, båda dessa platser vore för ifrågavarande ändamål tillfredsställande, men att han likväl, med afseende å den större lättheten att angöra Trelleborgs hamn, gafve företrädet åt denna senare stad.

Enligt de af Lotsstyrelsen i dess ofvanomförmälda skrifvelse till Generalpoststyrelsen den 17 Januari 1890 meddelade uppgifter hafva isförhållandena vid Trelleborg och Ystad under decenniet 1881—1890 varit ungefär desamma, så att ingendera hamnen på grund af ifrågavarande förhållanden torde vara att föredraga. I såväl Herr Grefve Posses m. fl:s som Löjtnanten Sandebergs framställningar har emellertid påståtts, att Lotsstyrelsens berörda uppgifter icke vore riktiga, hvilket

skulle framgå deraf, att de icke öfverensstämde med Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes i Malmöhus län officiela femårsberättelse för perioden 1881—1885, uti hvilken berättelse förekomme dels den genom angifvande af bestämda data bestyrkta uppgiften, att Trelleborgs hamn under nämnda femårsperiod skulle hafva varit tillfrusen tillsammans 125 dagar, dels ock det uttalande angående Ystads hamn, att denna icke någon dag af berörda period skulle varit af is stängd; och har i förenämnda framställningar tillagts, att Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvande ännu icke afgifvit någon berättelse öfver den senare femårsperioden af ofvanberörda decennium, men att skäl funnes för det påstående, att denna period ej varit stort gynnsammare för Trelleborg, äfvensom att Ystads hamn icke heller under denna senare period varit stängd af is.

Med föranledande af berörda brist på öfverensstämmelse mellan de uppgifter rörande Trelleborgs och Ystads hamnar, hvilka lemnats af Lotsstyrelsen och de, som förekomme i Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes femårsberättelse, har bemälda styrelse afgifvit underdånigt utlåtande och deruti anfört rörande Ystads hamn, att, vid det förhållande att Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes uttalande om denna hamn icke öfverensstämde med styrelsens på de enda befintliga officiela meddelanden rörande isförhållandena å kusterna grundade uppgift om samma hamn, Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes berörda uttalande finge betraktas endast såsom ett i allmänlighet fäldt omdöme, på hvilket ingen synnerlig vikt lagts. Beträffande deremot Eders Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes uttalande om Trelleborgs hamn anser styrelsen, att detta, på grund af de deri meddelade noggranna data, bör antagas vara grundadt på officiela meddelanden. Uttrycket, att hamnen vissa dagar varit tillfrusen, borde dock hafva utbytts mot, att isbildning förekommit i hamnen. Af det förra uttrycket hade nemligen dragits den förhastade slutsatsen, att hamnen de nämnda dagarne icke kunnat trafikeras, hvilket i sjelfva verket icke vore sagdt i femårsberättelsen; och behöfde därför uttalandet i nämnda berättelse angående Trelleborg icke anses strida mot den af styrelsen lemnade uppgift.

Såväl komiterade som Generalpost- och Jernvägsstyrelserna hafva, såsom Eders Kongl. Maj:t täcktes erinra sig, tillstyrkt, att Trelleborg måtte väljas såsom utgångsstation i Sverige jemväl på den grund, att Trelleborg hade fördelaktigare jernvägsförbindelser än Ystad såväl med Stockholm som ock med Göteborg. I underdånig skrifvelse den 10 Augusti 1891 hafva emellertid stadsfullmäktige i Ystad gifvit tillkänna,

att, enligt stadsfullmäktiges beslut samma dag, Ystads samhälle vore betänkt på att, derest den nya trafiken komme att ledas öfver Ystad, låta anlägga en jernväg från Bjersjölagårds station å Ystad—Eslöfs jernväg till Hörs station å södra stambanan, hvarigenom afståndet mellan Ystad och Stockholm skulle blifva 5 kilometer kortare än genaste vägen från Trelleborg till Stockholm. Det företräde, som genom verkställandet af stadsfullmäktiges berörda beslut sålunda skulle beredas Ystad, hafva Herr Grefve Posse och hans medsökande åberopat såsom en ytterligare anledning att föredraga Ystad framför Trelleborg. Beträffande kommunikationen mellan utlandet samt vestra Sverige och Norge öfver Göteborg anförde bemälda sökande, att den visserligen skulle blifva något om än obetydligt lättare öfver Trelleborg än öfver Ystad; men detta vore enligt sökandenas förmenande af ringa betydelse, då efter all sannolikhet persontrafiken från och till Göteborg, vare sig den nya trafikförbindelsen leddes öfver Trelleborg eller Ystad, fortfarande skulle komma att gå öfver Helsingborg—Helsingör.

I anledning af hvad Herr Grefve Posse och hans medsökande sålunda anført i fråga om fördelarne ur de svenska trafikförhållandenas synpunkt deraf, att den ifrågasatta nya förbindelseleden mellan Sverige och Tyskland droges öfver Ystad, jemförda med de fördelar, som ur enahanda synpunkt skulle vinnas genom nämnda leds dragande öfver Trelleborg, har Jernvägsstyrelsen den 7 sistlidne December afgifvit infordradt underdånigt utlåtande, deruti Styrelsen anført följande.

Genom att för resan genom Sverige begagna linien Stockholm—Lund—Trelleborg, hvilken vore 16 kilometer kortare än linien Stockholm—Eslöf—Ystad gjordes en tidsvinst af omkring 15 minuter. Ett användande af den senare linien torde icke kunna ifrågakomma, enär man i sådant fall skulle nödgas vidtaga ofördelaktiga ändringar i de af Generalpost- och Jernvägsstyrelserna föreslagna tider för tågens afgang från och ankomst till Stockholm, hvilka tider i vissa hänseenden redan vore så ogynnsamma, att hvarje förändring af dem till ett sämre syntes böra undvikas.

Genom anläggandet af en bana Hör—Bjersjölagård skulle visserligen afståndet Stockholm—Ystad blifva 5 kilometer kortare än afståndet Stockholm—Trelleborg. Den härigenom uppkommande tidsvinsten vore dock ej så stor, att bantågens ankomst- och afgangstider i Stockholm derigenom kunde blifva afsevärdt fördelaktigare än vid resa öfver Trelleborg. Anläggandet af förkortningsbanan Hör—Bjersjölagård endast för vinnande af tid syntes styrelsen med afseende å kostnaden för anläggningen svårligen hafva skäl för sig.

Hvad anginge trafiken till utlandet öfver vestkustbanan ansåge Jernvägsstyrelsen det vara temligen likgiltigt, om Trelleborg eller Ystad valdes till öfvergångsstation å svenska sidan, enär i intetdera fallet antalet resande från eller till denna led kunde antagas blifva af någon betydighet. Direkt förbindelse mellan vestkustbanan och tågen Stockholm—Trelleborg, resp. Ystad måste dock anordnas, och ur denna synpunkt vore Trelleborg förmånligare än Ystad, då afståndet Trelleborg—Lund—Göteborg vore 28 kilometer kortare än afståndet Ystad—Eslöf—Göteborg.

Vare sig trafiken droges öfver Trelleborg eller Ystad, måste snabbare tåg anordnas på de enskilda jernvägar, öfver hvilka denna trafik komme att framgå. Då nu, enligt Jernvägsstyrelsens förmenande, den genomgående persontrafiken mellan Sverige och kontinenten för närvarande vore af så ringa omfattning, att de kostnader, som skulle betingas af snabbare tågs anordnande å berörda enskilda jernvägar, icke kunde betäckas af den andel i inkomsten, som skulle belöpa sig på dessa banor, samt då till följd häraf kraf på ersättning i en eller annan form för dessa kostnader förr eller senare komme att ställas på statsverket, vore det fördelaktigt, om tågtjensten för de genomgående tågen så mycket som möjligt inskränktes. Och i detta afseende stälde sig vägen öfver Trelleborg fördelaktigare än den öfver Ystad, enär för den förra erfordrades ökad tågtjenst allenast å bandelarne Lund—Trelleborg och Kjefflinge—Lund, tillsammans 54 kilometer, för den senare åter å bandelarne Hör—Bjersjölagård—Ystad och Teckomatorp—Bjersjölagård, tillsammans 118 kilometer, allt under förutsättning att å Malmö—Billesholms och Landskrona—Engelholms jernvägar året om och icke, såsom hittills varit fallet, allenast sommartiden tåg ställes i förbindelse med vestkustbanans nattåg.

Slutligen har styrelsen framhållit, att vid en i framtiden måhända ifrågakommande inlösen för statsverkets räkning af de enskilda banor, hvilka förenade Trelleborg, resp. Ystad med statsbanan, de kortare bandelar, hvilka för åstadkommande af förbindelsen med Trelleborg måste köpas, kunde erhållas till lägre pris än de bandelar, som vid användande af Ystad såsom öfvergångsstation måste åt statsverket förvärfvas.

På grund af hvad sålunda blifvit omförmäldt måste Jernvägsstyrelsen, ur de svenska trafikförhållanden synpunkt, hålla före, att kostnaden för statsverket blefve mindre, om den ifrågasatta direkta post- och persontrafiken med kontinenten droges öfver Trelleborg, än om Ystad valdes till öfvergångsstation å svenska sidan.

Vid öfvervägande af de skäl, som från olika sidor anförts för Trelleborg eller för Ystad såsom utgångspunkt i Sverige för den nya sjöpostförbindelsen har jag funnit mig böra, i likhet med samtliga de myndigheter och sakkunniga personer, hvilka blifvit i frågan hörde, gifva företrädet åt Trelleborg.

Om man bestämmer sig för att till utgångspunkt på svenska sidan för den nya sjöpostförbindelsen välja Trelleborg, kan, enligt det förut anförda, annan anknytningshamn i Tyskland än Sassnitz icke gerna ifrågakomma. Eders Kongl. Maj:t uppdrog den 13 Mars 1891 åt f. d. konteramiralen O. Lagerberg, ofvanbemälde marindirektören Pihlgren och chefen för Södra väg- och vattenbyggnadsdistriktet C. W. Gagner att afresa till Tyskland för att derstädes å ort och ställe taga närmare kännedom om de omständigheter, som kunde anses vara af beskaffenhet att inverka på den ifrågasatta planen att anordna postförbindelse mellan Sverige och Tyskland öfver Sassnitz; och hafva bemälde personer den 19 Juni 1891 till Eders Kongl. Maj:t afgifvit berättelse öfver de undersökningar och iakttagelser, hvilka de på ifrågasatt område gjort under en af dem på grund af berörda nådiga uppdrag företagen resa till Tyskland.

Rörande de nautiska förhållandena vid Sassnitz och beskaffenheten af dervarande hamn hafva undersökningsförrättarne hufvudsakligen anført:

att, enligt hvad dagliga observationer angående isförhållandena i Sassnitzbugten under de senaste nio åren, samt sedan år 1889, då hamnarbetet i Sassnitz påbörjades, uti sjelfva hamnen, gifva vid handen, denna, så långt tillbaka observationerna sträckte sig, kunnat äfven vid de i detta hänseende ogynnsammaste tillfällen anlöpas af hvilket ångfartyg som helst;

att kusten i närheten af Sassnitz vore fullkomligt fri från grund och Sassnitz' hamn äfven under ofördelaktiga vindförhållanden lätt att angöra; samt

att hamnen redan i sitt nuvarande skick kunde lemna skydd för så stora fartyg som de ifrågasatta postångarne, men att, derest den föreslagna nya postförbindelsen öfver Sassnitz komme till stånd, ytterligare åtgärder för åstadkommande af ökad säkerhet och beqvämlighet komme att vidtagas.

Vidare hafva undersökningsförrättarne meddelat, att i närheten af Stettin finnes skeppsvarf, hvilkas såväl produktions- som reparationsförmåga, med hänsyn till de föreslagna postångfartygen, vore fullt tillfredsställande.

Efter att slutligen hafva redogjort för kommunikationsförhållandena mellan Sassnitz och Stralsund hafva undersökningsförrättarne framställt, hvilka åtgärder enligt deras åsigt borde i och för den tilltänkta postförbindelsen mellan Sverige och Tyskland öfver Sassnitz vidtagas beträffande utvidgning af hamnen vid Sassnitz och förbättrande af hamnanordningarna derstädes äfvensom hamnens förbindande med jernvägsstationen i Crampas och komplettering af kommunikationsleden Crampas—Bergen—Altefähr—Stralsund.

För vinnande af upplysning rörande Kongl. preussiska regeringens villighet att vidtaga de åtgärder på tyska sidan, som sålunda blifvit af undersökningsförrättarne föreslagna, har Eders Kongl. Maj:ts minister i Berlin förhandlat med vederbörande tyska embetsmyndigheter; och har bemälda minister i skrifvelse till Hans Excellens Herr Ministern för utrikes ärendena den 16 sistlidne Januari meddelat, att preussiska regeringen i det innevarande år för landtdagen framlagda budgetsförslaget gjort framställning om anvisande af 1,013,000 mark till utvidgning af hamnen vid Sassnitz samt af 95,000 mark till komplettering af anstalterna för öfverfarten från Altefähr till Stralsund, äfvensom att af motiveringen till samma förslag framginge, att regeringen hade för afsigt att af lånta medel till belopp af 985,000 mark åstadkomma förbindelsen mellan hamnen vid Sassnitz och jernvägsstationen i Crampas. I skrifvelse till Ministern för utrikes ärendena af den 3 innevarande månad har Ministern i Berlin meddelat, att nyssnämnda af preussiska regeringen äskade anslag numera blifvit af landtdagen i andra läsningen enhälligt beviljade.

Med stöd af hvad jag nu anfört anser jag, i likhet med såväl komiterade som Generalpost- och Jernvägsstyrelserna, att linien Trelleborg—Sassnitz bör väljas för den direkta sjöpostförbindelsen under hela året mellan Sverige och Tyskland.

Den fråga, som härefter närmast framställer sig, är, hvilkendera af de båda enskilda jernbanorna Malmö—Trelleborg och Lund—Trelleborg, som bör användas för den genomgående trafiken. Genom nådigt bref den 6 Augusti 1891 har Eders Kongl. Maj:t anbefalt Jernvägsstyrelsen att efter öfverläggning med Generalpoststyrelsen sätta sig i förbindelse med styrelserna för Lund—Trelleborgs och Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolag för att inhemta deras yttranden, *dels* huruvida och under hvilka vilkor hvardera bolaget, för det fall att den föreslagna post- och personförbindelsen öfver Trelleborg och Sassnitz komme till stånd och bolagets jernväg komme att tagas i anspråk för anordnande af samma förbindelse, vore villigt att ombesörja den genom-

gående befordringen af post och resande, *dels ock* på hvilka vilkor under ofvannämnda förutsättning hvardera bolaget kunde vara sinnadt att till staten öfverlåta sin jernväg.

Till åtlydnad af berörda befallning har Jernvägsstyrelsen med underdånig skrifvelse den 15 December 1891 inkommit med från bemälda jernvägsbolag inhemtade yttranden, af hvilka framgår,

att Lund—Trelleborgs jernvägsaktiebolag erbjudit sig att ombesörja den genomgående post- och personbefordringen mot åtnjutande oafkortade af de på dess jernväg belöpande, af denna trafik härflytande inkomster, under vilkor hufvudsakligen, att Jernvägsstyrelsen afgiftsfritt upplåte de för denna trafik erforderliga vagnar och emot hyra stälde lämpligt lokomotiv till bolagets förfogande; eller ock att till staten försälja bolagets jernväg med tillhörande materiel mot en köpeskilling af 2,600,000 kronor; samt

att Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolag förklarat sig villigt att medgifva staten antingen rätt att mot afgift befara banan med statens snälltåg, hvarvid inkomsten för dessa tåg med vissa undantag skulle tillfalla staten, eller att arrendera banan för viss tid mot en arrendesumma af 200,000 kronor om året, eller ock att inlösa banan för en lösesumma af 2,600,000 kronor;

och har Jernvägsstyrelsen med anledning af de sålunda inhemtade yttrandena afgifvit underdånigt utlåtande och dervid anfört, bland annat, följande.

Vid jernvägarnes inköp skulle till inköpssumman komma kostnaden för deras ombyggnad i syfte, att de skulle erhålla i det närmaste samma bärighet som statsbanorna, hvilken kostnad enligt verkställd beräkning skulle för linien Lund—Trelleborg jemte erforderliga arbeten vid sistnämnda station uppgå till omkring 900,000 kronor och för linien Malmö—Trelleborg till omkring 1,100,000 kronor, då i sistnämnda belopp inginge jemväl kostnaden för behöflig omläggning af bansträckorna närmast ändpunkterna och för anläggning af station i Trelleborg. Genom inköp och nödvändig ombyggnad skulle sålunda den förstnämnda jernvägen komma att kosta statsverket 81,395 kronor för kilometer och den sistnämnda 112,121 kronor för samma väglängd.

Då dessa belopp skulle vida öfverstiga kostnaderna för anläggning mellan berörda platser af nya jernvägar med lika öfverbyggnad och utrustning i öfrigt som statens, hvilka kostnader icke torde öfverskrida 50,000 kronor för kilometer, kunde Jernvägsstyrelsen icke tillstyrka inköp på de erbjudna vilkoren af någon af de ifrågavarande jernvägarne.

Beträffande vidare Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolags anbud att antingen upplåta bolagets jernväg för trafikering med statens materiel eller ock att utarrendera densamma till staten, så förutsatte ett antagande af någotdera af dessa anbud jernvägens ombyggnad, hvarföre Jernvägsstyrelsen, i följd af den för dessa arbeten erforderliga betydliga kostnaden, icke heller kunde tillstyrka antagande af något af dessa anbud.

Af de afgifna anbuden återstode slutligen Lund—Trelleborgs jernvägsaktiebolags erbjudande att på vissa vilkor ombesörja den genomgående post- och personbefordringen, hvilket anbuds antagande icke skulle vålla statsverket några utgifter för jernvägens ombyggnad.

Ehuru Jernvägsstyrelsen väl insåge, att det för trafikens handhafvande vore förmånligast, om de postförande tågen mellan Stockholm och Trelleborg kunde dragas öfver statsbanornas nuvarande ändpunkt, Malmö, emedan i sådant fall samtliga i dem medförda vagnar kunde framgå hela vägen från Stockholm till Malmö samt någon eller några af vagnarne, efter behof, fortsätta från sistnämnda plats till Trelleborg, hvaremot, om man skulle nödgas att redan från Stockholm i tågen medföra vagnar såväl till Trelleborg som till Malmö, i ändamål att i Lund frånskilja de förra, det kunde befaras, att man ofta finge i tågen medföra flere vagnar än hvad för antalet resande vore behöfligt; och ehuru styrelsen hyste den åsigten, att fördelaktigast vore, det statsverket egde jernvägen ända fram till den hamnplats, hvarifrån de postförande fartygen skulle utgå, funne styrelsen sig likväl, efter granskning af de utaf bolagen afgifna anbuden, i frågans dåvarande läge böra uttala såsom sin åsigt, att det utaf Lund—Trelleborgs jernvägsaktiebolag gjorda, sist omnämnda erbjudande angående befordringen af genomgående post och resande kunde med några mindre modifikationer anses antagligt.

Sedan härefter Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolag till mig ingifvit en skrift, deruti bolaget, för den händelse förenämnda anbud om inköp för statens räkning af Malmö—Trelleborgsbanan komme att antagas, gjort framställning i fråga om sättet för liqviderandet af köpeskillingen, samt Jernvägsstyrelsen, genom nådig remiss anbefald att afgifva underdånigt utlåtande öfver berörda framställning, hemstält, att densamma icke måtte till någon Eders Kongl. Maj:ts åtgärd föranleda, så har bemälda jernvägsaktiebolag i underdånig skrifvelse den 15 nästlidne Februari afgifvit nytt anbud i fråga om användandet af bolagets jernväg för den genomgående post- och personbefordringen. I denna sista skrift har bolaget erbjudit sig att på egen bekostnad utföra

sådan ombyggnad af bolagets jernväg, att densamma kunde befaras med den erforderliga tåghastigheten af 60 kilometer i timmen. Kostnaden härför har, med hänsyn till nu gällande låga pris på jernvägs-skenor, af bolaget beräknats till endast 800,000 kronor. För att bolaget skulle kunna fullgöra berörda erbjudande erfordrades dock dels en sådan förändring i den för bolaget gällande bolagsordning, att den skuldsättning, som blefve erforderlig, kunde få ega rum, dels ock att statsverket mot säkerhet af inteckning i jernvägen beviljade bolaget ett med $4\frac{1}{2}$ procent årlig ränta och $\frac{1}{2}$ procent amortering löpande lån af 620,000 kronor och att, om skenprisen genom nyinförd tull å skenor eller af annan anledning, innan banans ombyggnad af statsverket påyrkades, skulle hafva stigit, lånebeloppet proportionaliter höjdes.

Beträffande ordnandet af den genomgående trafiken mellan Malmö och Trelleborg har bolaget framställt tre olika förslag, nemligen: att denna trafik skulle af bolaget ombesörjas medelst två tåg om dagen i hvardera riktningen på tider, som blefve af Jernvägsstyrelsen bestämda, under vilkor att Jernvägsstyrelsen afgiftsfritt uppläte de för trafiken erforderliga vagnar och utan afgift stälde lämpligt lokomotiv till bolagets förfogande, att Generalpoststyrelsen för postens transporterande erlade föreskrifven afgift utan den reduktion af befodringsavgifterna för den lokala posttransporten, som egde rum vid ökad antal posttåg, att bolaget finge oafkortadt åtnjuta de på dess jernväg belöpande, af ofvannämnda tåg härflytande trafikinkomster, att statens station i Malmö finge af bolaget afgiftsfritt begagnas och Jernvägsstyrelsen utan afgift låta ombesörja bolagets trafik vid denna station, samt att det med bolaget ingångna aftal om den genomgående trafiken gjordes gällande för minst tio år och derefter med en uppsägningstid af ett år; *eller att* staten sjelf skulle ombesörja ifrågavarande trafik emot viss årlig afgift till bolaget för banans begagnande, dervid inkomsten för snälltågen skulle med vissa undantag tillfalla staten; *eller ock att* Malmö—Trelleborgs jernväg skulle af staten för viss tid arrenderas mot en arrendesumma af 200,000 kronor om året; och har bolaget förbundet sig att, för den händelse dess anbud om ombyggnad antoges, hafva verkställt densamma inom sju månader efter tillsägelse och samtidigt hafva de delar färdiga, som skulle nybyggas, dock att i dessa sju månader ej borde ingå tiden December—Mars.

Jemväl öfver denna Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolags framställning har infordradt underdånigt utlåtande den 20 nästlidne Februari afgifvits af Jernvägsstyrelsen, som, med framhållande af önskvärdheten deraf, att den genomgående trafiken med kontinenten komme att dragas

öfver Malmö, förklarar sig anse det förstnämnda af bolagets nu afgifna förslag, enligt hvilket uppehållandet af trafiken mellan Malmö och Trelleborg skulle ske genom bolagets försorg, vara att föredraga framför den uppgörelse med Lund—Trelleborgs jernvägsaktiebolag, hvilken blifvit af styrelsen i dess underdåniga skrifvelse den 15 December 1891 tillstyrkt; och har Jernvägsstyrelsen i sammanhang härmed — under förutsättning att banan blefve försatt i ett sådant skick, att den med full trygghet kunde befaras af tåg med 60 kilometers hastighet i timmen samt under vilkor dels att styrelsen egde fastställa tidtabeller för de genomgående tågens gång å Malmö—Trelleborgs jernväg, dels att de aftal, som af styrelsen träffades med vederbörande utländska förvaltningar rörande den kontinentala person- och godstrafiken, skulle ega tillämpning jemväl för Malmö—Trelleborgs jernväg — i underdånighet hemställt, att statsbanans personvagnar måtte för den kontinentala trafikens besörjande få afgiftsfritt begagnas å Malmö—Trelleborgs jernväg; att Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolag skulle ega oafkortadt uppbära den andel af inkomsterna för den genomgående trafiken, hvilken belöpte sig på bolagets jernväg; att bemälda bolags trafik vid statsbanans station i Malmö finge af sistnämnda banas personal på platsen afgiftsfritt besörjas likasom ock bolaget ega att för sina trafikändamål i öfrigt utan afgift begagna sig af Malmö bangård och trafiklokaler; samt att aftalen med Malmö—Trelleborgs jernvägsbolag måtte göras gällande för minst tio år med uppsägningstid derefter af ett år.

Den kostnad, som i ena eller andra afseendet kunde genom de af Jernvägsstyrelsen förordade medgifvanden tillskyndas statens jernvägstrafik, borde, enligt styrelsens förmenande, väl uppvägas dels genom minskade utgifter vid Lunds station, dels genom den fördel och de inkomster, som skulle beredas statsverket derigenom, att de postförande tågen mellan Stockholm och Trelleborg komme att framgå jemväl öfver linien Lund—Malmö.

Vidkommande det af Malmö—Trelleborgs jernvägsbolag uppställda vilkor att få afgiftsfritt begagna statsbanans lokomotiv för den kontinentala trafikens besörjande å bolagets bana, funne Jernvägsstyrelsen sig ej kunna dertill förorda nådigt bifall, utan har styrelsen hemställt om bemyndigande att, om så pröfvades lämpligt, med bolagsstyrelsen träffa aftal om användning af statsbanans lokomotiv mot den afgift, styrelsen kunde anse skälig.

För den genomgående trafikens öfverförande från de svenska statsbanorna till Trelleborg, kan man, såsom nämnts, anlita antingen Malmö—Trelleborgs eller Lund—Trelleborgs jernväg. Om man, med bortseende

till en början från frågan om dessa båda jernvägars relativa lämplighet ur synpunkten af det skick, hvori de befinna sig, och de vilkor, under hvilka de kunna för ändamålet få disponeras, endast fäster sig vid deras inbördes företräden ur ren trafiksynpunkt, kan för valet af Lund—Trelleborgs jernväg anföras, att genom dennas anlåtande inbesparas en väglängd af 7 kilometer. Å andra sidan talar för trafikens ledande öfver Malmö ej mindre den af Jernvägsstyrelsen framhållna fördelen att icke behöfva redan från Stockholm i tågen medföra särskilda förbefordan till Trelleborg afsedda vagnar, hvilka måste i Lund fränskiljas tåget, än äfven vigten så väl för den nya kommunikationsleden som för staden Malmö deraf, att denna stad, den tredje i riket, varder intagen som station å nämnda förbindelseled. Dessa omständigheter synas mig vara af den öfvervägande betydelse, att ur den hittills angifna synpunkten företrädet afgjort bör lemnas åt linien Malmö—Trelleborg.

Då staten för nu ifrågavarande ändamål behöfver anlita endera af nyssnämnda jernvägar, vore det naturligtvis, såsom ock blifvit af Jernvägsstyrelsen framhållet, ur flera synpunkter förmånligast, att staten förvärfvade eganderätt till den bana, som funnes böra väljas. Enligt de för anläggande af berörda enskilda jernbanor meddelade koncessioner inträder statens lösningsrätt till Lund—Trelleborgs jernväg först år 1895 och till Malmö—Trelleborgs jernväg ej förrän år 1911. Båda jernvägarne äro emellertid staten hembjudna till inlösen för enahanda belopp eller 2,600,000 kronor, hvilken summa likväl, enligt hvad Jernvägsstyrelsen upplyst, skulle för erforderliga om- och nybyggnadsarbeten ökas för Lund—Trelleborgs jernväg med 900,000 kronor och för Malmö—Trelleborgs jernväg med 1,100,000 kronor, till följd hvaraf den förra jernvägen skulle kosta staten 3,500,000 kronor och den senare 3,700,000 kronor, eller, enligt Styrelsens tillika lemnade utredning, för den förra ej långt ifrån dubbelt och för den senare icke obetydligt mer än dubbelt den kostnad, för hvilken staten sjelf skulle kunna anlägga nya jernvägar mellan berörda platser. Då inlösen på dylika vilkor uppenbarligen icke kan ifrågakomma, torde man, åtminstone tills vidare, få inskränka sig till en uppgörelse med vederbörande jernvägsbolag om den genomgående trafikens uppehållande genom dess försorg.

Båda jernvägarna hafva erbjudit sig att ombesörja nämnda trafik under vilkor, som äro hufvudsakligen lika fördelaktiga för statsverket. En nödvändig förutsättning för att Malmö—Trelleborgs jernväg skall kunna ifrågakomma är likväl, att densamma varder ombygd så, att den kan befaras med den erforderliga tåghastigheten af 60 kilometer i tim-

men, hvilket nu icke är fallet. Sedan emellertid numera Malmö—Trelleborgs jernvägsbolag erbjudit sig att utan kostnad för statsverket verkställa den erforderliga ombyggnaden, synes mig, med fästadt afseende på den förut framhållna fördelen deraf, att den nya kommunikationsleden drages öfver Malmö, uppgörelse i ämnet böra träffas med detta bolag. Härvid förekommer visserligen, att bolaget för sitt åtagande att ombygga jernvägen uppställt såsom vilkor, att bolaget mot inteckning i jernvägen af staten undfår ett lån till belopp af 620,000 kronor eller eventuelt något högre belopp. Som bolaget erbjudit sig att å detta lån erlægga samma annuitet, som plägar utgå för de af staten i allmänhet utlemnade jernvägslån, synes mig mot beviljandet af detta vilkor ej möta annan betänklighet än att, då bolagets jernväg redan häftar för inteckningar till belopp af sammanlagdt 850,000 kronor, staten för det ifrågasatta lånet svårigen kan erhålla första inteckningen i jernvägen. Då emellertid, under förutsättning att lånebeloppet sättes till högst 650,000 kronor, af nämnda förhållande ej annan risk kan uppstå för statsverket än att detsamma, om bolaget brister i fullgörandet af sina förpligtelser, i förekommande fall skulle kunna varda nödgadt att öfvertaga jernvägen för en summa af högst 1,500,000 kronor, hvilket icke skulle kunna anses utgöra någon dålig affär för statsverket, anser jag mig böra förorda, att, under förutsättning det bolaget åtager sig att under de af Jernvägsstyrelsen föreslagna, i det föregående omnämnda vilkor ombesörja den genomgående befordringen af post och resande mellan Malmö och Trelleborg och tillika underkastar sig tillämpningen af de närmare föreskrifter beträffande sättet för banans ombyggnad och kontrollen dervid, som Eders Kongl. Maj:t må finna lämpligt meddela, ett lån till belopp af högst 650,000 kronor må af statsmedel bolaget beviljas.

I enlighet med den af såväl komiterade som Generalpost- och Jernvägsstyrelserna uttryckta åsigt anser äfven jag, att den direkta post- och personförbindelsen under hela året mellan Stockholm och kontinenten icke kan anses vara ordnad på ett fullt tillfredsställande sätt, förrän, såsom komiterades fullständiga trafikförslag innebär, dubbla reslägenheter för dygn i hvardera riktningen kommit till stånd. Med hänsyn till de af en sådan anordning af den genomgående trafiken föranledda kostnader, af hvilka de för sjelfva ångfartygsförbindelsen

mellan Trelleborg och Sassnitz enligt komiterades beräkningar, mot hvilka jag icke funnit något att erinra, skulle komma att förorsaka statsverket en ökad årlig utgift af omkring 201,000 kronor, vågar jag dock icke tillstyrka Eders Kongl. Maj:t att vidtaga några åtgärder till förverkligande under den närmaste framtiden af en sådan fullständig trafikordning.

Hvad angår det af f. d. öfverdirektörsassistenten von der Lancken framställda förmedlingsförslag, enligt hvilket, jemte det å linien Trelleborg—Sassnitz under hela året uppehölls ångbåtstrafik med en resa om dagen i hvardera riktningen, ångbåtsfart mellan Malmö och Warne-münde, likaledes med en resa om dagen i hvardera riktningen, skulle under de åtta månaderna April—November inrättas, så, ehuru ett sådant ordnande af trafiken med kontinenten utan tvifvel skulle erbjuda stora fördelar, anser jag mig dock, med afseende hufvudsakligen på de dryga kostnader, som skulle vara förenade med genomförande af detta förslag, ej kunna tillstyrka detsamma. Enligt von der Lanckens egna beräkningar, dervid han, såsom jag förut öfvermält, upptagit de blifvande trafikinkomsterna till ett belopp, som vida öfverstiger hvad komiterade samt Generalpoststyrelsen ansett sig kunna i sådant hänseende beräkna, skulle nemligen ifrågavarande förslag medföra en ökad kostnad för statsverket af 155,000 kronor om året.

Intill dess trafiken å den nya förbindelseleden blifvit upparbetad och inkomsterna deraf sålunda stigit till väsentligen högre belopp än det, hvartill samma inkomster ansetts kunna under den första tiden af den nya direkta förbindelsens trafikerande beräknas, torde man nödgas inskränka sig till genomförande af ett trafikförslag, enligt hvilket under hela året allenast en resa för dag i hvardera riktningen skulle komma att göras. Af dylika förslag hafva, såsom förut anförts, under ärendets behandling framstälts två, nemligen dels komiterades mindre omfattande förslag och dels det af Generalpost- och Jernvägsstyrelserna gemensamt afgifna. Af dessa båda förslag skulle det förra så till vida ställa sig fördelaktigare, som Sveriges andel i den för ångbåtstrafikens uppehållande erforderliga subvention enligt detta förslag skulle med 19,500 kronor om året understiga den andel i subventionen, som Sverige genom antagandet af styrelsernas förslag skulle få vidkännas. Men med hänsyn till de af bemälda styrelser framhållna besvärligheter, som enligt komiterades nu ifrågavarande förslag skulle vara förenade med resa från kontinenten till Stockholm, besvärligheter, hvilka jemväl, enligt hvad Generalpoststyrelsen inhemtat, skulle göra förslaget

mindre antagligt från tysk sida, lärer detta förslag böra förfalla. Deremot har jag icke funnit något att anmärka emot Generalpost- och Jernvägsstyrelsernas förslag till ordnande af den direkta trafiken, ej heller mot de för genomförande af samma förslag af styrelserna uppgjorda kostnadsberäkningar.

Tillämpningen af den utaf styrelserna upprättade tidtabell för kommunikationen emellan Stockholm och Berlin, resp. Hamburg förutsätter vissa ändringar i tåganordningarna å de tyska jernvägarne. Eders Kongl. Maj:ts minister i Berlin har i sin ofvanberörda till Herr Ministern för utrikes ärendena aflåtna skrivelse af den 16 sistlidne Januari förmält, att utsigt vore för handen, att, derest den ifrågasatta post- och personförbindelsen öfver Sassnitz komme till stånd, de erforderliga tågändringarna å tysk sida skulle blifva vidtagna, dervid särskildt framhållits, att utsigt förefunnes att få en förbättrad tågordning på den mecklenburgska Friedrich-Franz-banan, så att förbindelsen mellan Rostock och Hamburg skulle kunna ansluta sig till den nya kommunikationsleden.

På sätt förut blifvit nämndt, måste åtskilliga anordningar beträffande hamnen i Sassnitz och kommunikationsleden derifrån till Stralsund vidtagas innan den nya förbindelseleden mellan Sverige och Tyskland kan börja trafikeras. Dessa anordningar kunna, enligt hvad jag inhämtat, icke väntas blifva fullbordade förr än under loppet af år 1893, intill hvilken tid alltså måste anstå med öppnandet af den nya trafikleden.

Den ökning i årliga utgifter, som för statsverket skulle föranledas af den direkta post- och personförbindelsens med Tyskland anordnande i enlighet med Generalpost- och Jernvägsstyrelsernas af mig tillstyrkta trafikförslag, utgöras, såsom förut blifvit omförmäldt, dels af Sveriges andel i subventionen för uppehållande af ångbåtstrafiken mellan Trelleborg och Sassnitz, förslagsvis beräknad till 158,500 kronor, efter afdrag af 67,000 kronor, utgörande upphörd subvention till Malmö—Stralsundslinien och minskad transittersättning till Danmark, eller således förslagsvis 91,500 kronor, dels ock af 150,000 kronor i kostnader, föranledda af förändrade tåganordningar å de svenska statsbanorna. Dessa senare kostnader, hvilka lämpligast torde böra bestridas af jernvägs- trafikmedel, torde, åtminstone till någon del, komma att betäckas af de ökade trafikinkomster, hvilka, efter den nya kommunikationsledens öppnande, genom liffigare trafik å jernvägarne kunna antagas skola inflyta.

Beträffande kostnaden för uppehållande af ångbåtlinien Trelleborg—Sassnitz synes densamma på grund af den nya kommunikationsledens stora betydelse i postaliskt hänseende böra utgå af postmedlen. Kommerse-

kollegium har visserligen i sitt i ärendet afgifna underdåniga utlåtande förklarat sig anse den ifrågasatta direkta ångfartygsförbindelsen mellan Sverige och kontinenten vara af sådan betydelse för landets handel och näringar, att, enligt Kollegii förmenande, skäl förefunnes, att, derest sådant erfordrades, bidrag till uppehållande af berörda förbindelse utginge, förutom af postmedel, jemväl under vissa vilkor af andra allmänna medel. Ur denna synpunkt skulle visserligen kunna ifrågasättas att för bestridande af en del af kostnaden anlita handels- och sjöfartsfonden, men då här är fråga om kostnader, som kunna antagas för en längre tidsföljd årligen återkomma, torde det icke vara lämpligt att dermed belasta nämnda fond, utan synes hela det för ändamålet erforderliga beloppet böra anvisas af postmedlen, hvilka utan svårighet kunna bära en sådan utgift. Postverkets inkomster för år 1893 hafva nemligen blifvit beräknade till ett belopp, som med 323,000 kronor öfverstiger de för samma år beräknade af postmedel utgående utgifterna.

Å postverkets nu gällande stat finnes uppfördt ett förslagsanslag å 30,000 kronor för befordran af post sjöledes mellan Sverige och Tyskland. Från detta anslag bestrides Sveriges andel, 27,000 kronor årligen, i den för närvarande utgående subvention för uppehållet af ångbåtsförbindelsen sommartiden mellan Malmö och Stralsund, hvilken subvention skulle komma att upphöra, sedan den nya ångbåtsförbindelsen mellan Trelleborg och Sassnitz kommit till stånd. Ehuru visserligen till följd af ifrågavarande anslags karaktär af förslagsanslag intet formelt hinder läser finnas för Eders Kongl. Maj:t att från samma anslag bestrida kostnaden för subvention af den ifrågasatta nya ångbåtsförbindelsen mellan Sverige och Tyskland, torde likväl med hänsyn dertill, att anslaget belopp, hvilket skulle komma att genom de nya anordningarna i högst väsentlig mån öfverskridas, blifvit bestämdt under helt andra förutsättningar, Riksdagens yttrande böra inhemtas öfver ifrågakomna disposition af postmedlen.

Förutom ofvanberörda årliga kostnader skulle, enligt det förut sagda, erfordras en utgift för en gång till belopp af 225,000 kronor för anskaffande af bostäder och postkurar åt bevakningen å bandelarne Hästveda—Nässjö och Laxå—Brunnsberg. I fråga om denna utgift, för hvars bestridande särskildt anslag läser böra af Riksdagen äskas, tillåter jag mig påpeka, att med anslaget, i hvad det afser sistnämnda bandel, skulle, på sätt Jernvägsstyrelsen framhållit, vinnas den betydande fördelen, att tiden för jernvägsfärden mellan Stockholm och Kristiania skulle kunna förkortas i riktningen till Stockholm med ej mindre än 7 timmar och i riktningen från Stockholm med mer än 4 timmar.

Med afseende å hvad jag sålunda anfört hemställer jag, efter samråd med chefen för Civildepartementet, att Eders Kongl. Maj:t tacktes i nådig proposition

ej mindre äska Riksdagens yttrande öfver det af mig framställda förslag att, för uppehållande genom enskildt bolags försorg af regulier ångfartygsförbindelse hela året om mellan Trelleborg och Sassnitz, af postmedlen årligen bestrida hälften af det belopp, som må erfordras till subvention åt bolaget, under förutsättning att den andra hälften anvisas från tysk sida;

än äfven föreslå Riksdagen att

dels för anordnande af fullständig nattjenst å statsbandelarna Hästveda—Nässjö och Laxå—Brunnsberg å extra stat för år 1893 anvisa ett belopp af 225,000 kronor till bostäder och postkurar åt bevakningen å nämnda statsbandelar;

dels ock bevilja och till Eders Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett belopp af högst 650,000 kronor, att anvisas såsom lån till Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolag under förutsättning, att bolaget åtager sig att under vilkor, som af Eders Kongl. Maj:t bestämmas, ombesörja den genomgående befördringen af post och resande mellan Malmö och Trelleborg äfvensom verkställa sådan ombyggnad af bolagets jernväg, att den med full trygghet kan befaras af tåg med 60 kilometers hastighet i timmen, under iakttagande af de närmare föreskrifter beträffande sättet för banans ombyggnad och kontrollen derå, som Eders Kongl. Maj:t må finna lämpligt meddela; lärande omförmälda lånebelopp böra anvisas att utgå från Riksgäldskontoret samt beträffande samma lån i tillämpliga delar böra lända till efterrättelse de vilkor och bestämmelser, hvilka för understödjande medelst lån af enskilda jernvägsanläggningar blifvit af 1891 års Riksdag stadgade, dock att in-teckningen för lånet må ställas till förmånsrätten närmast efter de i jernvägen redan beviljade in-teckningar å sammanlagdt 850,000 kronor.»

Hvad föredragande departementschefen sålunda yttrat och hemställt, deruti Statsrådets öfriga ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen gilla och bifalla; och skulle nådig proposition till Riksdagen afåtas af den lydelse, bilagan litt. vid detta protokoll utvisar.

Ex protocollo:

Hugo Malm.