

N:o 63.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående anvisande af medel till anskaffande af en ångfärja att insättas i ångfärjeförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn; gifven Stockholms slott den 6 mars 1899.

Under åberopande af hvad bilagda utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag innehåller vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen

att, till anskaffande af en ångfärja att insättas i ångfärjeförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn, anvisa för år 1900 ett belopp af 1,000,000 kronor, att utgå af riksgäldskontoret.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas, och Kongl. Maj:t förblifver Riskdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

G U S T A F.

E. von Krusenstjerna.

Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Kongl. Höghet Kronprinsen-Regenten i Statsrådet å Stockholms slott den 6 mars 1899.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern **BOSTRÖM**,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve **DOUGLAS**,
Statsråden: herr friherre **ÅKERHJELM**,
 WIKBLAD,
 friherre **RAPPE**,
 ANERSTEDT,
 VON KRUSENSTJERNA,
 grefve **WACHTMEISTER**,
 CLAËSON och
 DYRSSEN.

3:o.

Föredragande departementschefen statsrådet von Krusenstjerna anmälde en af jernvägsstyrelsen uti skrifvelse till chefen för civildepartementet af den 19 december 1898 gjord framställning i fråga om anslag till en ångfärja mellan Malmö och Köpenhamn; och anförde dervid departementschefen följande:

Till en början tillåter jag mig erinra derom, att — sedan af åtskilliga enskilda jernvägsaktiebolag samt af Malmöhus, Kronobergs och Jönköpings läns hushållningssällskaps förvaltningsutskott gjorts underdåniga framställningar om åvägabringande af ångfärjeförbindelse mellan

Malmö och Köpenhamn, samt jernvägsstyrelsen öfver dessa framställningar den 5 oktober 1893 afgifvit infor dradt underdånigt utlåtande, äfvensom ej mindre Malmö stadsfullmäktige åtagit sig, bland annat, att anlägga ångfärjehamn i Malmö för en färja, än äfven danska staten, enligt skrifvelse från den danske utrikesministern, befunnits villig dels att, så snart den då under byggnad varande ångfärjehamnen i Köpenhamn blefve fullbordad, börja trafik mellan Köpenhamn och Malmö medelst insättande af en ångfärja, dels att, om och när från svenska statens sida kunde anses lämpligt att jemväl för Sveriges del en ångfärja insattes å samma led, tillförsäkra denna i alla afseenden enahanda förmåner i Danmark, som tillkomme danska statens ångfärja, dock under vilkor, bland andra, af ett medgifvande för den danska ångfärjan af samma förmåner i Sverige, som kunde tillkomma den svenska ångfärjan, — Kongl. Maj:t genom nådigt bref den 30 december 1893 bemyndigat jernvägsstyrelsen, bland annat, att med Malmö stad och styrelsen för de danska statsbanorna träffa definitiv uppgörelse angående åvägabrindande af den ifrågasatta ångfärjeförbindelsen på de vilkor, som innefattades dels i Malmö stads åtagande dels ock i ofvan berörda skrifvelse af danske utrikesministern, samt att, sedan dylik uppgörelse träffats, gå i författning om utförande af de arbeten, som enligt öfverenskommelsen skulle åligga svenska staten att utföra.

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

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

åstadkomma största möjliga nedsättning i hamnavgifterna för med ångfärja transporteradt gods.

I den senare öfverenskommelsen bestämdes, bland annat, att de danska statsbanorna skulle, så snart tilläggsplatserna hunnit blifva färdiga och en ångfärja hunnit byggas, insätta en sådan i ständigt fart mellan Malmö och Köpenhamn; och när det från svenska statens sida ansåges önskligt att äfven från svensk sida insattes en ångfärja i förbindelsen, tillförsäkrades från dansk sida denna färja samma vilkor i Danmark, som der komme den danska färjan till del, likasom det omvänt från svensk sida tillförsäkrades den danska ångfärjan samma vilkor i Sverige, som der komme den svenska till del. Uppstode spörsmål om insättande af andra eller flera ångfärjor i förbindelsen, skulle detta göras till föremål för särskild öfverenskommelse begge länderna emellan.

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

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

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

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

Godstrafiken åter har varit i ständigt stigande, såsom synes af följande af jernvägsstyrelsen meddelade uppgifter:

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

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

Af den totala godsmängden har fraktats i riktning från Sverige till Danmark:

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

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

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

Ofvanstående siffror äro hemtade dels ur uppgifter, meddelade från generaldirektoratet för danska statsbanorna, dels ur uppgifter från 3:dje distriktet vid svenska statsbanorna och svenska statsbanornas kontrollkontor.

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

Sverige har, förutom genom de danska statsbanornas ångfärja, stått i samtrafik med Danmark via Malmö genom det forenede dampskibsselskabs ångbåtar. Aftal om denna samtrafik, som redan förut egt rum, träffades definitivt år 1891 och förnyades, efter ett kortare afbrott i sam-

trafiken, den 19 september 1896. Nu har selskabet nyligen uppsagt aftalet från och med den 1 april 1899.

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

Jernvägsstyrelsen, — som redan i början af oktober 1898, med hänsyn dertill att den godstrafik, som med ångfärjan förmedlades mellan svenska och danska jernvägsstationer, företett en sådan tillväxt, att det kunde ifrågasättas, huruvida ej förberedande åtgärder för insättande af ännu en färja mellan meranämnda hamnar borde vidtagas, hos det danska generaldirektoratet under hand gjort förfrågningar i ämnet — anhöll den 26 november 1898, med anledning af min berörda skrifvelse, hos generaldirektoratet för statsbanedriften i Köpenhamn, att generaldirektoratet ville, särskildt med hänsyn till den af det forenede dampskibs-selskab gjorda uppsägelsen af dess samtrafiksaftal, meddela sin åsigt om den tidpunkt, då för tillgodoseende af godstrafikens kraf ytterligare en ångfärja behöfde insättas, och begärde jernvägsstyrelsen att i denna fråga snarast möjligt erhålla behöfliga upplysningar, hvarjemte styrelsen gjorde förfrågan om den tidpunkt, då den tillämnade spårförbindelsen mellan ångfärjehamnen i Köpenhamn och Köpenhamns hufvudstation komme att öppnas för regelbunden trafik.

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

handlas af en komité, som i den allra närmaste framtiden skulle sammanträda.

Uti ofvanberörda skrifvelse af den 19 december nästlidna år har jernvägsstyrelsen i detta ärende vidare anfört följande:

Samtrafiken med danska statsbanorna hade länge varit och vore fortfarande af stor betydelse för de svenska jernvägarne, särskildt statens. År 1897 inbragte denna samtrafik åt statsbanorna hufvudsakligen via Malmö ett belopp af 527,618 kronor. Derjemte hade de svenska statsbanorna tillförts ett belopp af 178,494 kronor i samtrafik genom det forenede dampskibs-selskabs ångbåtar. I dessa siffror inginge endast i underordnad mängd transitogods till och från Tyskland, hvilket hufvudsakligen dirigerades öfver Helsingborg—Helsingör, Göteborg—Fredrikshavn samt Malmö—Lübeck. I samtrafik med preussiska statsbanorna hade till svenska statsbanorna år 1897 via Helsingborg—Helsingör influtit 36,807 kronor; trafiken Göteborg—Fredrikshavn samma år hade inbragt 14,931 kronor och trafiken Malmö—Lübeck 96,690 kronor. Den trafikförbindelse, som via statens jernvägar egde rum med Tyskland, vore således väsentligt mindre än den med Danmark.

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

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

Ångfärjeförbindelsen Malmö—Köpenhamn vore alltså af mycket stor betydelse ej mindre för Sveriges handel, enkannerligen dess exporthandel, än äfven för statens jernvägar genom den inkomst, den

tillförde desamma. Den ångfärja, som nu besörjde trafiken mellan Malmö och Köpenhamn, kunde upptaga 17—19 svenska statens jernvägsvagnar, beroende af deras längd. Under förutsättning att färjan ginge alla dagar af året utom de, som erfordrades för rengöring af pannor m. m., kunde på densamma öfverföras i hvardera rigtningen cirka 12,500 vagnar om året. Då antalet i hvardera rigtningen öfverförda vagnar på tre år vuxit från cirka 2,700 till cirka 9,400, torde, ehuru väl ökningen måhända framgent icke stege i samma proportion, den nu befintliga danska färjan snart varda otillräcklig.

Det i samtrafik med det forenede dampskibs-selskabs ångbåtar under tiden oktober 1897—september 1898 befordrade godset, som utslutande varit af dyrbarare slag och tillhört frakttarifferna 1—5, utgjorde i rigtning till Sverige något öfver 1,000 tons och i rigtning till Danmark omkring 2,200 tons, således äfven i detta fall en vida större mängd från Sverige. Denna godsmängd torde hädanefter jemväl komma att till större delen öfverföras med ångfärja.

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

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

då förut bestående samtrafiksafstal med det forenede dampskibs-selskab nu uppsagts,

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

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

Hvad då beträffade utsigterna för att ett sådant företag skulle kunna lemna afkastning, har jernvägsstyrelsen vidare anfört följande.

Såsom förut andragits, torde ångfärjeförbindelsens största betydelse vara att söka deri, att genom densamma landets handelsomsättning underlättades och jernvägarna tillfördes en ökad inkomst, hvadan, äfven om sjelfva

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

Under den korta tid, som förflutit sedan jernvägsstyrelsens yttrande infordrats, hade styrelsen icke kunnat hinna anskaffa ritningar å en ångfärja med å ritningarna grundadt kostnadsförslag, men med kännedom om kostnaden för de danska ångfärjorna af ungefär samma storlek som den, hvilken här skulle ifrågakomma, kunde man tillnärmelsevis beräkna det belopp, som skulle erfordras för anskaffande af en lämplig ångfärja för ifrågavarande ändamål. Till upplysning har emellertid meddelats följande förteckning å prisen samt de hufvudsakligaste måtten m. m. å de danska färjorna.

Danmarks ångfärjor 1898.

N a m n.	Byggnadsår.	Antal spår.	Hjul eller pro- peller.	Längd öfver släf.	Bredd öfver hufvudspant.	Djupaående.	Maskinens styrka Ind. häst- krafter.	Laströrmåga.	Hastighet.	Åfstånd mellan stopprättlin- garne.	Plats för vanliga godsvagnar.	Anskaffings- kostnad.
				Meter	Meter	Meter		Tons	Knop	Meter	Meter	Kronor
Lillebelt.	1872	1	Hjul	42,7	7,9	2,2	340	306	8	37,974	5	178,900
Fredericia.	1877	1	»	42,7	7,9	2,2	360	304	8	37,816	5	169,100
Korsör.	1883	2	»	75,8	10,4	2,8	1,700	971	13	69,835	16	566,300
Nyborg.	1883	2	»	75,8	10,4	2,8	1,700	971	13	69,678	16	566,300
Hjalmar.	1883	1	»	50,6	7,9	2,2	600	342	10	46,765	6	227,000
Ingeborg.	1883	1	»	50,6	7,9	2,2	600	343	10	46,765	6	227,000
Valdemar (Isbrytare)	1886	1	Dubbelpropell.	42,7	9,6	2,4	700	361	10	38,288	5	250,000
Sjælland.	1887	2	Hjul	76,2	10,4	2,9	1,800	985	13	69,364	16	711,700
Dagmar.	1889	1	»	50,6	7,9	2,4	550	332	10	46,765	6	265,000
Marie (Isbrytare).....	1890	1	Dubbelpropell.	42,7	9,6	2,5	700	365	10	38,288	5	274,900
Kronprinsesse Louise	1891	1	Hjul	54,0	7,9	2,4	650	437	10	49,905	6	309,400
Alexandra.	1892	1	»	54,0	7,9	2,4	650	411	10	49,905	6	312,500
Thyra.	1893	1	»	54,0	7,9	2,4	650	410	10	49,905	6	300,100
Jylland (Isbrytare).....	1894	2	Propeller	54,9	10,9	3,8	1,000	759	12	48,333	10	490,000
Kjöbenhavn.	1895	2	Hjul	86,0	10,4	2,8	2,000	1,091	13	76,742	18	750,000
Kronprins Fredrik (under byggnad).....	1898	1	»	54,0	7,9	2,4	650	410	10	49,905	6	337,500

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

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

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

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

På grund af hvad sålunda anförts ansåge jernvägsstyrelsen, att genom nådig proposition till innevarande års Riksdag borde begäras ett anslag af 1,100,000 kronor för anskaffande af ångfärja att insättas i fart mellan Malmö och Köpenhamn samt för uppförande af godsmagasin vid ångfärjehamnen i Malmö, äfvensom för öfriga anordningar, som kunde komma att visa sig derstädes erforderliga med anledning af ångfärjetrafiken.

Innan denna fråga underställdes Kongl. Maj:ts pröfning, har jag ansett mig böra personligeu i ämnet förhandla med danske inrikesministern; och har sådan förhandling jemväl egt rum vid sammanträde mellan oss i Köpenhamn den 2 nästlidne januari. Jag meddelade dervid, att man från svensk sida vore betänkt att — under förutsättning att nödiga medel af svenska Riksdagen anvisades — senast från och med 1900 års höst, med stöd af öfverenskommelsen den 31 maj 1894, insätta en svensk ångfärja i förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn.

I fråga om fördelningen mellan de båda länderna af de utaf ångfärjetrafiken såsom sådan uppstående inkomster voro vi vid sammanträdet ense derom, att denna fördelning borde ske i förhållande till antalet af hvarterdera landets färja utgjorda turer i trafiken och icke efter af den ena eller andra färjan fraktadt gods och passagerareantal. I öfrigt ansågo vi sammanstående, att för passageraretrafikens befrämjande följande åtgärder borde vidtagas, nemligen: att i Malmö borde anordnas förbindelse med tåg eller omnibus mellan hufvudstationen och ångfärjestationen; att i Köpenhamn, intilldess direkt jernvägsförbindelse mellan Österbro station och hufvudstationen blefve färdig, borde anordnas omnibus mellan berörda stationer; att biljettprisen å ångfärjorna icke borde sättas högre än prisen i ångbåtsförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn; och att ångfärjeturerna och vilkoren derfor borde bekantgöras så mycket som möjligt. I afseende å dessa åtgärder ansåg jag mig derjemte böra uttala den önskan, att desamma vidtoges redan detta års vår utan afvaktan å den svenska ångfärjans iusättande.

För erhållande af definitivt besked om Malmö stads ställning till frågan har sedermera jernvägsstyrelsen uti skrifvelse till stadsfullmäktige af den 17 sistlidne januari hemställt, det stadsfullmäktige ville för staden Malmö dels utfästa sig att, derest äfven från svensk sida insattes en ångfärja i förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn, låta ej mindre i Malmö hamn i närheten af den nu befintliga tilläggsplatsen för ångfärjan så snart ske kunde på stadens bekostnad anbringa och derefter för framtiden underhålla ett ytterligare ångfärjeläge, än äfven vid ångfärjestationen på stadens bekostnad uppföra ett tullexpéditionshus af den storlek och beskaffenhet, vederbörande tullmyndighet kunde finna för ändamålet erforderlig, dels ock stadfästa ett af hamndirektionen i Malmö den 20 september 1898 fattadt beslut, hvarigenom medgifvits uppförandet af ett godsmagasin vid ångfärjestationen och godkänts af jernvägsstyrelsen föreslagna spåranordningar derstädes. Uti samma skrifvelse har jernvägsstyrelsen vidare, med erinran hurusom nuvarande ångfärja åtnjöte frihet från hamnafgift, mot det att vissa i Malmö stad utmynnande jernvägar till staden erlade en afgift af 5,000 kronor för år, hemställt, att nämnda summa måtte få gälla såsom hamnafgift jemväl för den ifrågasatta nya ångfärjan.

Till svar härå hafva stadsfullmäktige uti skrifvelse till jernvägsstyrelsen af den 8 nästlidne februari förklarar sig villige att, till befrämjande och ökning af ifrågavarande förbindelseled, på stadens bekostnad uppföra och underhålla ett tullexpéditionshus af den storlek och

beskaffenhet, vederbörande tullmyndighet kunde finna för ändamålet verkliga erforderlig; att upplåta nödigt område för godsmagasin och spåranläggningar vid ångfärjestationen; samt att, hvad anginge frågan om befrielse från hamnavgift för den nya färjan, låta den öfverenskomna avgiften af 5,000 kronor årligen tillsvidare gälla för båda ångfärjorna, dock under förbehåll att denna avgift skulle göras till föremål för revision i en framtid, när ett nytt ångfärjeläge möjligen komme till stånd. Beträffande åter frågan om anordnande af ytterligare ett färjeläge hafva stadsfullmäktige allenast hänfört sig till ett af hamndirektionen i ämnet afgifvet utlåtande, deruti hamndirektionen, med erinran hurusom i Malmö påginge en ny hamnbyggnad, som, då den blefve färdig, komme att öfverträffa den gamla i storlek och bekvämlighet, dertill försedd med eget utlopp, anfört att, då första afdelningen af denna utvidgning blefve färdig, intet hinder från stadens sida mötte att anvisa plats för ett nytt färjeläge; att dessförinnan deremot kaj- och upplagsplatser vore så upptagna för rörelsens behof, och aftal träffade med såväl enskilda personer som offentliga myndigheter, att hamndirektionen för närvarande icke såge sig i stånd att anvisa den önskade platsen, att detta icke heller syntes vara från allmän synpunkt för närvarande nödvändigt; att lossning och lastning med ångfärja toge så kort tid, att ett ångfärjeläge vore tillräckligt för en mångdubbelt större trafik än den nuvarande; samt att det icke med fog syntes behöfva ifrågasättas att anordna ytterligare ett färjeläge endast af försigtighetsskäl af fruktan för något kortare afbrott i förbindelsen genom tillfällig skada å det nu befintliga färjeläget, enär en så långt drifven försigtighet med ungefär samma motivering kunde kräfva ett andra hamnlopp, på det att en tillfällig olyckshändelse i det nu befintliga ej skulle omöjliggöra inseglingen i hamnen.

Vid öfverlemnande med skrifvelse till mig af den 13 nästlidne februari af stadsfullmäktiges berörda skrifvelse med tillhörande handlingar, har jernvägsstyrelsen för egen del förmålt sig vidhålla sin uti skrifvelsen den 19 december 1898 uttalade mening, att ytterligare ett ångfärjeläge ingalunda kunde anses vara en nödvändig förutsättning för insättande uti ifrågavarande förbindelse af en ny ångfärja. Tillika har styrelsen i sammanhang dermed såsom tillägg till hvad från styrelsens sida förut i ärendet anförts meddelat att, derest en ny ångfärja skulle komma till stånd, densamma enligt styrelsens förmenande, borde vara så inrättad, att den lämpligen kunde användas såväl för gods- som äfven för persontrafik.

Slutligen har jernvägsstyrelsen uti särskilda till mig aflemnade

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

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

De skäl, hvilka härför blifvit af jernvägsstyrelsen anförda, hafva i och för sig synts mig fullt giltiga. Derförutom har jag emellertid jemväl ansett, att vid denna frågas bedömande icke ringa afseende borde fästas vid önskvärdheten deraf att — närmast med anledning af det forenede dampskibs-selskabs uttalade afsigt att upphöra med eller åtminstone väsentligen inskränka ångbåtstrafiken i Öresund — sådana anord-

ningar i afseende å trafikförhållandena vid den nu ifrågavarande, för hela vårt land synnerligen viktiga förbindelseled med de danska öarna vidtoges, att största möjliga trygghet kunde vinnas för att störande rubbningar i dessa förhållanden för framtiden undvekes.

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

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

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

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

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

Hvad angår kostnaden för sjelfva ångfärjan, kan denna, såsom jernvägsstyrelsen redan framhållit, icke ännu, i saknad af ritningar och kostnadsförslag, noggrant angifvas; men då, efter hvad jag under hand

inhemtat, den af jernvägsstyrelsen beräknade summan, 1,000,000 kronor, grundar sig på af styrelsen från en sakkunnig inom ångfärjebyggnadsfacket inhemtade upplysningar rörande sannolika kostnaden under nuvarande prisförhållanden för en ångfärja med propellerkonstruktion och af ungefärligen samma storlek som den nu i förbindelsen gående färjan, finner jag, som beträffande färjans af jernvägsstyrelsen sålunda tilltänkta konstruktion och storlek icke har något att anmärka, mig sakna anledning ifrågasätta någon ändring af det föreslagna anslagsbeloppet.

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

På grund af hvad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

att, till anskaffande af en ångfärja att insättas i ångfärjeförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn, anvisa för år 1900 ett belopp af 1,000,000 kronor, att utgå af riksgäldskontoret.

Till denna af Statsrådets öfrige ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Kongl. Höghet Kronprinsen-Regenten lemna bifall samt förordna, att nådig proposition i ärendet skulle till Riksdagen aflåtas af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo:

E. K. Almqvist.