

N:o 20.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående beviljande af anslag för anordnande af ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland m. m.; gifven Stockholms slott den 24 januari 1908.*

Under återopande af bilagda utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen *dels* att till anskaffande af två ångfärjor att insättas i trafik mellan Sverige och Tyskland bevilja ett belopp af 4,500,000 kronor äfvensom bemyndiga riksgäldskontoret att i mån af behof och, efter Kungl. Maj:ts beslut i hvarje särskildt fall, jämväl under innevarande år tillhandahålla järnvägsstyrelsen nämnda belopp;

*dels* att till anläggande af ångfärjelägen i Trelleborgs hamn med tillhörande broklaffar och spårförbindelser, rangerings- och uppställningsbangård samt stationspaviljong bevilja ett belopp af 900,000 kronor äfvensom bemyndiga riksgäldskontoret att i mån af behof och, efter Kungl. Maj:ts beslut i hvarje särskildt fall, jämväl under innevarande år tillhandahålla järnvägsstyrelsen nämnda belopp;

*dels ock* att bemyndiga riksgäldskontoret att, på det Kungl. Maj:t må blifva i tillfälle att från rederiaktiebolaget Sverige—Tyskland öfvertaga bolagets två ångfartyg »Prins Gustaf Adolf» och »Prinsessan Margareta» jämte inventarier för ett belopp af högst 1,501,008 kronor 11 öre jämte 6 procent ränta därå från och med den 1 januari 1908, dock med afdrag för den nettovinst, som för bolaget efter den 31 december 1907 uppkommer, till Kungl. Maj:t efter ingången af år 1909 på rekvisition utanordna erforderligt penningebelopp.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

*Hugo Hamilton.*

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 24 januari 1908.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,  
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,  
 Statsråden: ALBERT PETERSSON,  
 ALFRED PETERSSON,  
 HEDERSTIERNA,  
 HAMMARSKJÖLD,  
 ROOS,  
 SWARTZ,  
 grefve HAMILTON,  
 grefve EHRENSVÄRD.

-----  
 Föredragande departementschefen, statsrådet grefve Hamilton anförde.

*1897 års post-  
 och passagerarförbindelse.*

Den 1 maj 1897 öppnades en postångfartygsförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz med understöd af statsmedel från svensk och tysk sida i form af postsubvention. Förbindelsen var hufvudsakligen afsedd att tillgodose det stora behovet af förbättringar i post- och passagerartrafiken mellan Sverige och kontinenten, närmast Tyskland, och i dessa hänseenden har denna linje otvifvelaktigt varit till stor nytta och i det hela fyllt sin uppgift så väl, som man skäligen kunnat begära. Posten har i stor omfattning förts denna väg, och icke ens de väsentliga förbättringar i trafiken öfver Danmark, som följt efter Trelleborg—Sassnitzlinjens inrättande, hafva kunnat minska postutbytet öfver den senare linjen. Det har beräknats att år 1900 80 procent af brefposten från Sverige till utlandet med undantag af Danmark, Finland och Norge expedierats öfver linjen Trelleborg—Sassnitz, samt att år 1907 90 procent gått denna väg. Till Trelleborgs postkontor ankommo öfver denna linje under 2:a halfåret 1901 30,706 paket och under 2:a halfåret 1907 54,380 paket.

Passagerartrafiken å linjen Trelleborg—Sassnitz har under den första tioårsperioden så godt som oafbrutet vuxit, såsom synes af följande sammanställning:

	Resandantalet.
<sup>1</sup> / <sub>5</sub> 1897— <sup>30</sup> / <sub>4</sub> 1898 .....	19,255
» 1898— » 1899 .....	20,436
» 1899— » 1900 .....	23,057
» 1900— » 1901 .....	22,797
» 1901— » 1902 .....	24,473
» 1902— » 1903 .....	26,394
» 1903— » 1904 .....	28,357
» 1904— » 1905 .....	31,019
» 1905— » 1906 .....	33,624
» 1906— » 1907 .....	38,243
	Summa 267,655

Då fyra enkla resor göras per dygn, blifver i medeltal för tiden 1 maj 1906—30 april 1907 antalet resande per tur 26, hvilket medeltal dock icke gifver någon rätt bild af resandetraffiken, då stor skillnad råder å ena sidan mellan sommar- och vintertrafik och å den andra mellan frekvensen vid dag- och natt-turer.

Postångfartygsförbindelsen har icke kunnat blifva till synnerligen stort gagn för godsutbytet mellan Sverige och Tyskland i vidare mån än att, förutom de talrika postpaketen, en del ilgods- och stycke gods och något litet vagnslastgods befordrats på denna väg, under det att godstrafiken i hela vagnslaster gifvetvis hufvudsakligen sökt sig annan bekvämare väg. Det var ock förutsedt att de på denna linje insatta ångfartygen, hvilka skulle vara inrättade såsom förstklassiga passagerarfartyg, icke skulle med sina jämförelsevis små utrymmen för gods och med sina korta uppehåll i hamnarna kunna omedelbart i större omfattning gagna godstrafiken. Så yttrades till exempel i ett kommittébetänkande i ämnet den 1 november 1890, att sådana snabba direkta förbindelser som den då ifrågasatta enligt erfarenhetens vittnesbörd föga lämpade sig för någon mer omfattande godstrafik. Däremot ansåge kommitterade det med skäl kunna antagas, att den nya förbindelsen via Trelleborg—Sassnitz komme att få betydelse såsom vägvisare för godstrafiken.

Resultatet af de första tio årens trafik har ock ådagalagt, att denna linje icke dragit till sig någon synnerligen stor godstrafik.

Den å linjen transporterade godsmängden har utgjort:

1897 $1/5$ — $31/12$ .....	1,199,324 kg.
1898 .....	3,314,685 »
1899 .....	3,075,133 »
1900 .....	4,027,176 »
1901 .....	4,142,826 »
1902 .....	4,188,589 »
1903 .....	5,856,280 »
1904 .....	4,832,325 »
1905 .....	4,252,700 »
1906 .....	5,015,690 »
1907 $1/1$ — $30/4$ .....	1,940,220 »
	Summa 41,844,948 kg.

Jag torde redan här böra påpeka, hurusom enligt den meddelade statistiska uppgiften öppnandet den 1 oktober 1903 af ångfärjelinjen Gjedser—Warnemünde utöfvade en synbart menlig inverkan på godstrafiken mellan Trelleborg och Sassnitz och medförde ett bakslag, som icke togs igen under den återstående delen af den första tioårsperioden.

1903 års  
utredning.

Att det redan från början var uppenbart att för godstrafiken måste göras något af lika genomgripande betydelse, som postångfartygsförbindelsen visat sig hafva för post- och passagerarförbindelsen, framgår däraf, att Kungl. Maj:t den 10 juni 1898 uppdrog åt dåvarande cheferna för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen, general direktörerna L. Berg och C. F. T. Nordström att till Kungl. Maj:t inkomma med utredning och förslag angående anordnande af direkt ångfärjeförbindelse mellan Skåne, företrädesvis Trelleborg, och Tyskland, företrädesvis Sassnitz, med befallning att därvid efter särskild undersökning tillika afgifva yttrande, huruvida en sådan ångfärjeförbindelse borde uteslutande afse godstrafik, eller om skäl förefunnes att inrätta densamma jämväl för befordran af post och passagerare.

Det infortrade utlåtandet afgafs den 20 maj 1903 och innehöll efter utförlig motivering det förslag, att en för öfverförande hufvudsakligen af godsvagnar afsedd daglig och hela året om fortgående ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland borde, så fort lämpligen ske kunde, genom statens försorg inrättas, samt att därvid såsom utgångs- och slutpunkter för denna förbindelse i främsta rummet borde väljas i Sverige Trelleborg och i Tyskland Sassnitz.

Till en början var det afsedt att öfver detta förslag skulle afgifvas ett gemensamt utlåtande af kommerskollegium, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen och lotsstyrelsen, men sedermera valdes en annan väg. Kungl. Maj:t bemyndigade nämligen den 7 december 1906 dåvarande chefen för civildepartementet att tillkalla ett antal personer för att såsom sakkunniga verkställa en så allsidig utredning som möjligt i fråga om anordnande af direkt ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland, därvid i första rummet borde undersökas, dels hvilken hamn i Sverige vore lämpligast såsom utgångspunkt för en sådan ångfärjeförbindelse, och hvilken hamn i Tyskland vore den från svensk synpunkt lämpligaste anknytningspunkten för ångfärjeförbindelsen, dels huruvida den ifrågasatta ångfärjan borde anordnas för uteslutande godstrafik eller jämväl för befordran af post och passagerare, dels hvilken storlek och hastighet lämpligast borde gifvas åt ångfärjan, dels ock kostnaderna för anordnande af ångfärjeförbindelsen samt sannolika inkomster af och utgifter för densammes uppehållande.

1906—07 års  
ångfärjekom-  
mission.

Detta uppdrag lämnades af departementschefen samma dag åt landshöfdingen i Malmöhus län G. D. R. Tornerhjelm, såsom ordförande, samt distriktschefen, majoren F. Enblom, chefen för handelsafdelningen i utrikesdepartementet, kanslirådet C. F. Hultgren, dåvarande ledamoten af Riksdagens Andra Kammare, vice konsuln C. J. F. Ljunggren, bruksdisponenten C. A. Sahlin och ledamoten af Riksdagens Första Kammare, godsägaren friherre W. G. von Schwerin, såsom ledamöter.

Till kommissionen öfverlämnades, förutom generaldirektörerna Bergs och Nordströms nyss omförmälda betänkande och förslag, jämväl följande inkomna framställningar:

underdånig framställning den 1 februari 1906 af friherre W. G. von Schwerin, såsom ordförande i Frosta kontrakts af Malmöhus län hushållningssällskap, angående infordrande af yttrande rörande lämpligheten och möjligheten att begagna hamnen Barhöft på pommerska kusten norr om Stralsund såsom angöringshamn för de projekterade ångfärjorna mellan Trelleborg och Tyskland;

framställning af herr Axel Bunge, Rittergutsbesitzer på Gribow vid Züssow i Pommern, i fråga om användandet af Wolgast i Pommern såsom tysk ändpunkt för ångfärjeförbindelsen;

underdånig framställning om vidtagande af åtgärder i syfte att åstadkomma en direkt ångfärjeförbindelse mellan lämplig ort i södra Sverige och lämplig ort i norra Tyskland, afgifven af Malmöhus läns

hushållningssällskap, Kristianstads läns hushållningssällskap och Skånes handels-, industri- och sjöfartskammare den 31 augusti 1906;

skrifvelse från svenska beskickningen i Berlin till utrikesministern den 12 oktober 1906 med öfversändande af en resolution af svenska klubben i Berlin beträffande ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland; samt

underdånig framställning den 7 december 1906 från stadsfullmäktige i Ystad i fråga om användande af Ystad såsom svensk ändpunkt för ångfärjeförbindelsen.

Kommissionen trädde omedelbart i arbete och förskaffade sig genom resor och besök vid en stor del af de hamnplatser, som kunde komma i fråga, samt genom infordrande af skriftliga och muntliga upplysningar från intresserade och sakkunniga ett rikhaltigt material för sitt arbete. Kommissionen föranstaltade jämväl om behöriga utredningar rörande de behöfliga hamnanordningarnas planläggning och kostnad, färjornas konstruktion och kostnad, beräknelig trafik och inkomster samt utgifter äfvensom tidtabell för ångfärjelinjen.

Kommissionens betänkande, som afgafs den 6 februari 1907, innehåller såsom en sammanfattning af kommissionens åsikter följande uttalande:

*att* en fullt tidsenlig ångfärjeförbindelse för gods- och persontrafik, med två ordinarie turer per dygn i hvardera riktningen, bör upprättas mellan Trelleborg i Sverige och Hiddensee, Barhöft eller annan närbelägen lämplig plats i Tyskland;

*att* denna förbindelse bör upprättas af Sverige och Preussen och hvad Sverige beträffar drifvas af Sveriges statsbanor;

*att* för ångfärjeförbindelsens upprätthållande böra anskaffas fyra färjor, två af Sverige och två af Preussen, hvilka, hvad Sverige beträffar, böra byggas i hufvudsak enligt den typ, som föreslås i en bilaga till betänkandet (bilagan 21 typ B);

*att* svenska staten bör inlösa Malmö—kontinentens järnväg och vid Trelleborgs hamn bygga ångfärjeläge samt utföra bangårdsanläggningar i hufvudsaklig öfverensstämmelse med lämnadt förslag (bilagan 17), under förutsättning att Trelleborgs stad förbinder sig att enligt erbjudande upplåta erforderliga utrymmen och på sin bekostnad verkställa vissa förbättringar af hamn och inlopp (bilagan 9 b), samt

*att* ångfärjeleden bör ombesörja äfven posttrafiken mellan Sverige och kontinenten och för detta ändamål tilldelas ersättning för postbefordring med samma belopp, som rederiaktiebolaget Sverige—Tyskland

och Stettiner Dampfschiffsgesellschaft J. F. Braeunlich af de respektive postverken blifvit tillförsäkrade.

Den 13 mars 1907 afgaf kommissionen ett kort tilläggsbetänkande i fråga om lämpligheten af ett förslag att förse ångfärjorna med turbin-maskineri i stället för vanligt kolfmaskineri. Härutinnan fann kommissionen med stöd af bifogade utlåtanden af sakkunniga, att byggandet af turbinfärjor på teknikens nuvarande ståndpunkt icke borde föreslås, så länge det icke vore fråga om att uppnå så stor hastighet som 18 knop eller därutöfver.

Sedan därefter underhandlingar förts i Berlin mellan en medlem af kommissionen och representanter för de tyska myndigheter, af hvilka ångfärjefrågans lösning närmast berodde, och därvid framgått, att endast Sassnitz kunde för närvarande ifrågakomma såsom anknypningspunkt på tysk sida, har kommissionen, på uppdrag, afgifvit ett ytterligare utlåtande den 19 april 1907 och däruti, med stöd af anförda omständigheter och under framhållande af åtskilliga önskningsmål för framtiden, såsom sin åsikt uttalat, att det preussiska förslaget om Sassnitz såsom färjehamn borde accepteras.

Enligt nådigt bemyndigande uppdrog dåvarande chefen för civildepartementet den 28 september 1907 åt generaldirektören och chefen för kommerskollegium herr C. H. T. A. Lagerheim, dåvarande generaldirektören och chefen för järnvägsstyrelsen M. R. Sahlin, kanslirådet Hultgren och majoren Enblom att med de personer, som kunde vara från tysk sida för ändamålet utsedda, öfverlägga beträffande frågan om anordnande af direkt ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland.

*1907 års  
underhand-  
lingar och  
öfverenskom-  
melse.*

Underhandlingarna ägde rum i Berlin i midten af oktober månad. Från tysk sida deltog delegerade från preussiska ministeriet för offentliga arbeten, tyska utrikesdepartementet, preussiska finansministeriet och tyska rikspostamtet. Såsom resultat af förhandlingarna öfverlämnade de svenska delegerade med skrifvelse den 23 oktober 1907 jämte andra handlingar förslag till aftal mellan Sverige och Preussen beträffande avvägbringande af en ångfärjebindelse mellan Trelleborg och Sassnitz.

Samtidigt med underhandlingarna i Berlin pågingo öfverläggningar rörande åtskilliga tekniska detaljbestämmelser, och dessa öfverläggningar fortsattes — för Sveriges del i enlighet med nådigt bemyndigande den 22 oktober 1907 — vid sammanträde i Sassnitz den 24 och i Malmö den 25 oktober mellan delegerade för svenska järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, å ena sidan, samt för preussiska

järnvägsdirektionen i Stettin och regeringspresidenten i Stralsund, å den andra, den sistnämnde såsom handhafvande vattenbyggnadsfrågorna i sin provins.

Den 8 november 1907 uppdrog Kungl. Maj:t åt förenämnda underhandlare att för Sveriges del underteckna aftalet, hvilket skedde i Berlin den 15 samma månad.

Aftalets svenska text är med uteslutande af inledningen af följande lydelse:

#### Artikel 1.

De höga regeringarna i de i inledningen nämnda båda staterna skola draga försorg därom, att i Trelleborg och Sassnitz under beaktande af de särskilda lokala förhållandena sådana anordningar vidtagas, som erfordras för att trygga en tillförlitlig ångfärjetrafik mellan dessa båda platser. De för färjornas mottagande nödiga färjelägen och tilläggsplatser i hamnarna skola enligt likartade grunder utföras på sådant sätt, att färjorna kunna begagna dessa anordningar med möjligast lika trygghet på båda hållen.

Beträffande arbetsplanerna, hvilkas fastställande förbehålles hvardera regeringen för sitt område, skall särskildt aftal träffas mellan de höga regeringarna.

#### Artikel 2.

Färjorna skola i väsentliga afseenden byggas efter lika principer och skola anordnas på så sätt, att icke blott järnvägsfordon kunna på dem öfverföras, utan att jämväl utanför järnvägsvagnarna erbjudas lämpliga uppehållsplatser för resande. Angående de för trafiken afsedda färjornas antal, byggnadssätt och anordning i öfrigt skall särskildt aftal träffas mellan de båda höga regeringarna.

#### Artikel 3.

Utförandet af hamnbyggnadsarbetena i Trelleborg och Sassnitz, anordnandet af färjelägen och tilläggsplatser äfvensom byggandet af



färjorna skola i möjligaste mån påskyndas och vara afslutade inom den tid, hvarom de höga regeringarna skola framdeles träffa aftal.

Hvardera af de höga regeringarna har att på sitt område svara för utförandet och underhållet af de för färjeförbindelsen erforderliga hamn- och järnvägsanläggningar.

#### Artikel 4.

Tidtabellerna för ångfärjorna fastställas efter öfverenskommelse mellan järnvägsförvaltningarna å ömse sidor.

För upprättande af person- och godstariffer skall färjsträckan Sassnitz—Trelleborg delas midt itu, och skall den södra hälften räknas till det preussiska och den norra till det svenska trafikområdet.

De höga regeringarna hafva enats om, att färjeförbindelsen Trelleborg—Sassnitz skall anmälas till upptagande å förteckningen öfver de järnvägslinjer, å hvilka det internationella fördraget angående gods-transport å järnväg äger tillämpning.

Alla öfriga bestämmelser rörande färjdriftens skötsel samt person- och godstrafikens besörjande skola ordnas genom en särskild öfverenskommelse mellan järnvägsförvaltningarna å ömse sidor. Däri skola jämväl intagas bestämmelser, dels angående ömsesidigt användande af färjor, öfrig trafikmateriel och trafikpersonal de båda förvaltningarna emellan, dels angående afräkning öfver därigenom uppkommande kostnader samt angående fördelning af de på båda förvaltningarna belöpande andelarna af person- och godsbefordringsafgifter.

#### Artikel 5.

När färjetrafik af endera järnvägsförvaltningen besörjes på den främmande stats område, är denna förvaltning i fråga om alla de anspråk på skadeersättning, som härleda sig från sådan trafik, underkastad den stats lagar och lagskipning, på hvars område skadan ägt rum.

#### Artikel 6.

Undersåtar i den ena af de båda fördragsslutande staterna, som af någon af de båda järnvägsförvaltningarna må komma att anställas

inom den andra statens område, upphöra därigenom icke att stå i undersåtligt förhållande till sitt hemland, men äro underkastade det lands lagar, i hvilket de äro anställda.

#### Artikel 7.

Upprätthållandet af ordning på färjorna handhafves af vederbörande järnvägsförvaltnings tjänstemän under uppsikt af den, som äger befälsrätt å färjan.

#### Artikel 8.

Angående sättet för tullvisitation och tullbehandling af resgods äfvensom af inkommande och utgående varor skall aftal träffas mellan tull- och järnvägsförvaltningarna å ömse sidor.

#### Artikel 9.

Befordringen af postförsändelser skall ordnas genom särskildt aftal mellan post- och järnvägsförvaltningarna å ömse sidor.

#### Artikel 10.

De höga regeringarna tillförsäkra hvarandra ömsesidigt befrielse från erläggande af hamnafgifter i Trelleborg och Sassnitz för de i denna trafik insatta ångfärjor såväl som för de i samband med färjefrafiken stående fartyg.

#### Artikel 11.

Kungliga preussiska regeringen äger att på tyska riket öfverflytta de på grund af detta fördrag för nämnda regering uppkommande rättigheter och skyldigheter.

Artikel 12.

Denna öfverenskommelse skall ratificeras. Utväxlingen af ratifikationerna skall äga rum så snart som möjligt i Berlin.

Till yttermera visso hafva de fullmäktige undertecknat denna öfverenskommelse och försett densamma med sina sigill.

Som skedde i Berlin, uti två exemplar, den 15 november 1907.

Redan vid de förberedande underhandlingarna gjordes från svensk sida det uttalande, att aftalets ratificerande af den svenska regeringen vore beroende därpå, att den svenska Riksdagen beviljade de för utförandet erforderliga medlen.

Den främsta omsorgen efter aftalets afslutande lärer ock vara att till Riksdagen göra framställning om beviljande af de penningmedel, som erfordras för att fullgöra, hvad som på Sverige ankommer för genomförande af ångfärjeförbindelsen i fråga.

Innan jag framlägger förslag i denna riktning, anser jag mig böra göra något närmare reda för behovet af bättre samfärdsförbindelser mellan Sverige och Tyskland.

*Behovet af bättre förbindelser.*

Vid de förhandlingar, som för omkring två år sedan fördes mellan Sverige och Tyska riket och som ledde till afslutandet den 8 maj 1906 af en handels- och sjöfartstraktat mellan de båda rikena, blef det tillfullo ådagalagdt, att handelsutbytet mellan rikena var af betydande omfattning och väl värdt att för detsammans förkofran betydande uppföringar å ömse sidor gjordes.

*Godstrafik.*

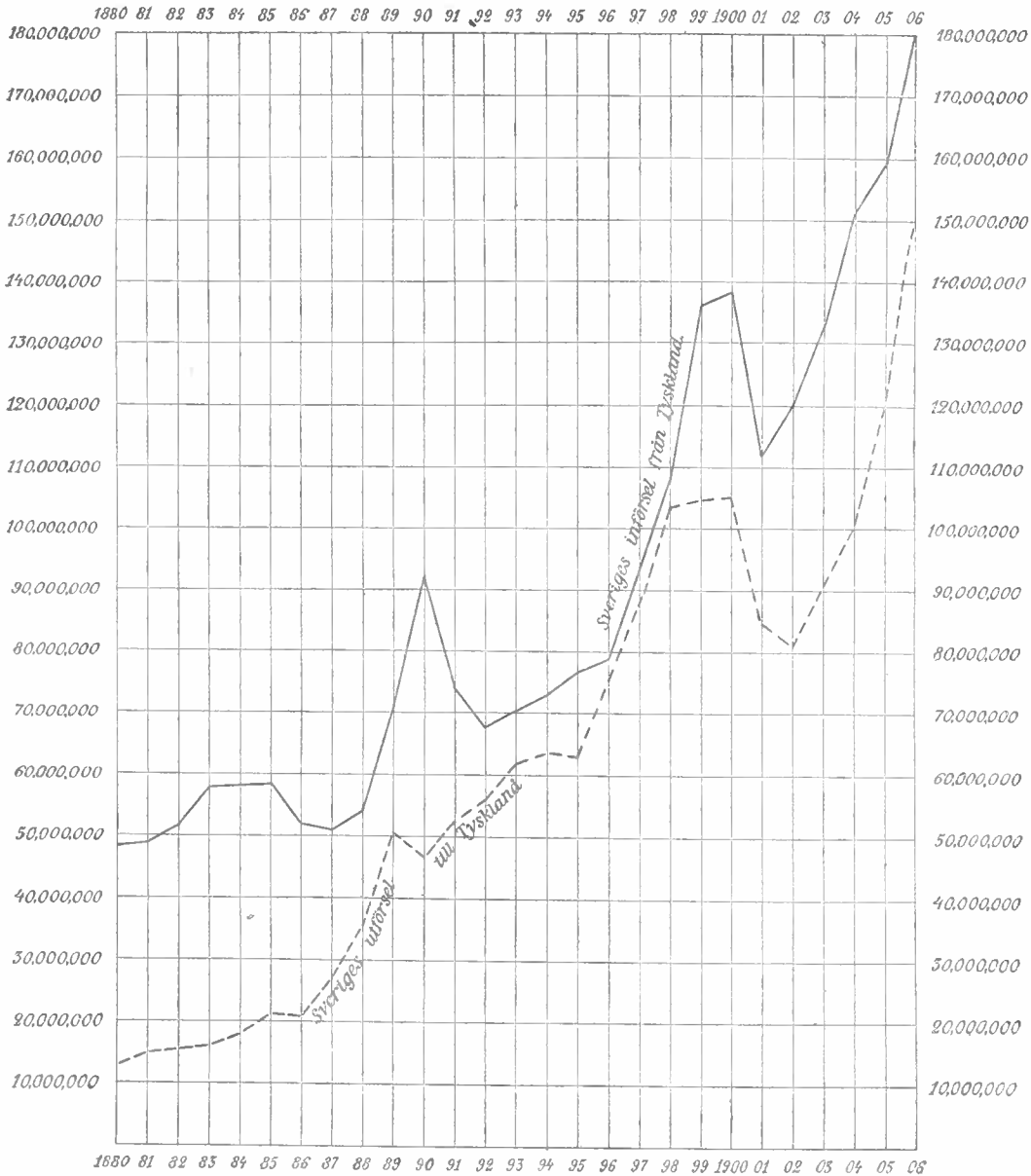
Med upptagande och komplettering af den statistiska redogörelse, som i detta afseende lämnades i bilagan till propositionen den 8 maj 1906 angående handelstraktaten, får jag erinra om följande:

Värdet af Sveriges hela handelsomsättning med Tyskland åren 1880—1906 framgår af följande enligt den för ändamålet bättre uppställda tyska statistiken upprättade tabell och därtill hörande grafiska tablå:

Å r.	Införsel från Tyskland. Rmk.	Utförsel till Tyskland. Rmk.	Införsel- öfverskott. Rmk.	Införsel från Tyskland till Sverige i pro- cent af Tysk- lands hela utförsel.	Utförsel från Sverige till Tyskland i pro- cent af Tysk- lands hela införsel.
1880	48,859,000	12,631,000	36,228,000	1.6	0.4
1881	48,945,000	14,400,000	34,545,000	1.6	0.5
1882	51,124,000	15,114,000	36,010,000	1.6	0.5
1883	57,848,000	15,702,000	42,146,000	1.7	0.5
1884	58,021,000	17,873,000	40,148,000	1.8	0.5
1885	58,361,000	20,786,000	37,575,000	2.0	0.7
1886	51,668,000	20,357,000	31,311,000	1.7	0.7
1887	50,371,000	26,684,000	23,687,000	1.6	0.8
1888	54,050,000	35,038,000	19,012,000	1.6	1.0
1889	71,359,000	50,103,000	21,256,000	2.2	1.2
1890	91,559,000	46,076,000	45,483,000	2.7	1.1
1891	73,531,000	52,154,000	21,377,000	2.2	1.2
1892	67,536,000	55,723,000	11,813,000	2.1	1.3
1893	70,791,000	61,406,000	9,385,000	2.2	1.5
1894	73,119,000	63,443,000	9,676,000	2.4	1.5
1895	76,593,000	62,925,000	13,668,000	2.2	1.5
1896	78,890,000	74,018,000	4,872,000	2.1	1.6
1897	92,915,000	87,528,000	5,387,000	2.5	1.8
1898	106,969,000	102,939,000	4,030,000	2.7	1.9
1899	136,149,000	104,177,000	31,972,000	3.1	1.8
1900	138,314,000	104,859,000	33,455,000	2.9	1.7
1901	111,397,000	84,291,000	27,106,000	2.5	1.5
1902	119,054,000	80,398,000	38,656,000	2.5	1.4
1903	132,321,000	90,107,000	42,214,000	2.6	1.4
1904	151,011,000	99,879,000	51,132,000	2.8	1.5
1905	159,125,000	119,257,000	39,868,000	2.7	1.6
1906	179,238,000	150,370,000	28,918,000	2.8	1.8

Grafisk framställning,

utvisande värdet i riksmark af Sveriges handelsomsättning i det hela med Tyskland åren 1880—1906 enligt tysk statistik.



Hvad beträffar de olika varuslag, som ingått i såväl införseln som utförseln år 1906, meddelas ur den tyska statistiken följande sammanställningar:

De för Sveriges *utförsel* viktigaste varuslagen utgjordes af

	Millioner riksmark.
Järnmalm .....	42.5
Byggnads- och gagnvirke af mjukt träslag .....	38.2
Sten, rå eller blott råhuggen (gatsten 9.2) .....	14.4
Sill, färsk .....	3.9
Snickeriarbeten, grofva .....	3.8
Tackjärn .....	3.6
Smidbart järn i stänger .....	3.5
Tenn, oarbetadt .....	2.4
Kalvhudar .....	2.3
Stenhuggeriarbeten, oslip. o. s. v. ....	2.2
Pappersmassa .....	2.0
Lingon .....	1.8
Separatorer (mars—december) .....	1.6
Zinkmalm .....	1.5
Rör af smidbart järn .....	1.5
Kautschuksskodon .....	1.5
Finare kautschuksvaror .....	1.5
Järntråd .....	1.4

Af *införsel*varorna från Tyskland åter hade följande de högsta värdena:

	Millioner riksmark.
Hvete .....	11.7
Ylleväfnader .....	8.
Maskiner och maskindelar (utom lokomotiv, symaskiner m. m) .....	7.2
Skinn .....	6.1
Kreaturshudar .....	4.2
Hafre .....	3.3
Oljekakor och oljekaksmjöl .....	3.1

Kalimagnesia, svafvelsyrad (mars—december).....	3.0
Siden- och halfsidenväfnader (täta väfnader) .....	2.8
Råg .....	2.4
Elektriska kablar .....	2.2
Bomullsväfnader .....	2.1
Järnbalkar (mars—december) .....	1.8
Anilinfärger .....	1.7
Kali, kaustikt .....	1.6

De meddelade statistiska uppgifterna ådagalägga att — fränsedt några enstaka undantag — såväl utförseln som införseln oafbrutet ökats. Ökningen är dock ojämförligt starkare i fråga om utförseln från Sverige än beträffande införseln till Sverige, i det att den förra mer än tolfdubblats sedan år 1880, under det den senare ökats 3<sup>1/2</sup> gånger.

Vidare bör erinras att enligt svensk statistik utförseln till Tyskland stigit från omkring 7 procent till omkring 19 procent af Sveriges hela utförsel, under det att utförseln till England sjunkit från omkring 52 procent till omkring 34 procent, samt att införseln från Tyskland stigit från omkring 22 procent till omkring 36 procent af Sveriges hela införsel, under det att införseln från England sjunkit från omkring 29 procent till omkring 25 procent af hela införseln. Enligt svensk statistik intog Tyskland år 1905 det främsta rummet i afseende å handelsutbytet i det hela och i afseende å införseln; i utförseln från Sverige intog Tyskland det andra rummet, med Storbritannien som nummer 1. Ända till och med år 1904 intog Storbritannien det första rummet äfven i afseende å handelsutbytet i det hela; och detta rum har Storbritannien återtagit för år 1906 med 0,17 procent före Tyskland.

Ser jag något närmare till, i hvilken mån varuutbytet mellan Sverige och Tyskland och särskildt mellan de å ömse sidor af södra Östersjön belägna landsdelarna är grundadt på naturliga tillgångar och industri å ena sidan och behof å den andra, är med ledning särskildt af den utredning, som åstadkommits af den under landshöfdingen Tornerhjelm's ordförandeskap arbetande ångfärjekommissionen, följande att uppmärksamma.

I södra delen af Sverige förefinnes, jämte en inom vissa områden starkt utvecklade industri, äfven en produktion af landtmannavaror, särskildt smör, kött och mjölk m. m., betydligt öfverstigande ortens egen konsumtion, och utsikterna äro goda för en ytterligare stegring af

denna produktion, om man också bör kunna hysa förhoppning, att allt större del af detta öfverskott må komma till användning inom landet. I norra Skåne, Blekinge och delar af Småland finnes mycket rik tillgång på byggnads- och monumentsten; och i vissa delar af Skåne drifves en storartad tillverkning af klinker och chamottevaror. Småland och mellersta Sveriges skogrika landskap hafva en redan utvecklad och ytterligare utvecklingskraftig sågverks- och snickeriindustri.

Norra Tyskland är visserligen ett öfvervägande åkerbrukande land, men den starka konsumtionen i dess många stora städer har likväl medfört en alltjämt stegrad brist på kött, mjölk och smör, eller just de landtmannavaror, som södra Sverige kan producera i öfverskott. För att fylla denna brist är Tyskland hänvisadt till import från angränsande länder, för närvarande särskildt Danmark, Holland, Ryssland och Österrike. Hvad speciellt Danmark beträffar, är dess export till Tyskland af landtbruksprodukter och andra födoämnen mycket betydande. Den omfattade år 1905 (enligt tysk statistik) hufvudsakligen följande varor:

Fisk .....	17,900 ton
Kött .....	13,380 »
Mjölks och grädde .....	9,340 »
Smör .....	6,160 »
Spannmål och potatis .....	34,807 »
Grönsaker och frukt .....	2,848 »

hvertill kommo 28,951 hästar och 119,579 nötkreatur. Värdet af dessa varor jämte öfriga från Danmark importerade födoämnen och lefvande djur upptages i den tyska statistiken för år 1905 till det betydliga beloppet af 103,649,000 mark och för år 1906 till ungefärligen lika mycket. Från Sverige till Tyskland har däremot ingen nämnvärd *direkt* export af egentliga landtbruksprodukter ännu kommit till stånd, och af öfriga näringsämnen exporteras hufvudsakligen endast fisk och lingon.

Norra Tyskland är vidare fattigt på sten och skog, och städerna äro för sitt behof af byggnads- och monumentsten, gatsten samt byggnads- och snickerivirke väsentligen hänvisade till långväga transporter från södra Tyskland, Österrike, Ryssland, Finland och ej minst från Sverige. Sveriges export till Tyskland (utom Hamburgs frihamn) af hithörande varor bestod enligt Tysklands statistik för år 1905 hufvudsakligen af följande varor:



Gatsten .....	576,395 ton
Råhuggen byggnads- och monumentsten	54,252 »
Oarbetade stenblock .....	9,171 »
Finare oarbetad sten, äfven krossad .....	47,190 »
Stenhuggeriarbeten .....	11,088 »
Murtegel .....	19,257 »
Eldfast tegel och glaserade lerrör .....	6,882 »
Trävaror, oarbetade (i synnerhet bjälkar, syllar o. s. v.) .....	58,854 »
Trävaror, sågade .....	495,337 »
Snickeriarbeten .....	11,740 »

Sammanlagda värdet af Tysklands import från Sverige af dylika varor upptages i Tysklands statistik till 57,2 millioner mark eller 50,8 millioner kronor.

Enligt 1906 års statistik äro förhållandena väsentligen likartade, med nedgång hufvudsakligen för gatsten och höjning hufvudsakligen för sågade trävaror.

Om sålunda Sverige har tillgång på en mångfald varor, som Tyskland behöfver, finnas äfven betingelser för en stor varutransport i motsatt riktning. Till massartiklar, som Sverige behöfver importera från Tyskland, höra i främsta rummet kalialter (export från Tyskland till Sverige år 1905 enligt tysk statistik 84,540 ton), vidare koks (54,630 ton), stenkol (43,359 ton), koksalt (32,749 ton), och oljekakor (30,742 ton). Importen af stenkol från Tyskland är visserligen föga betydande i jämförelse med importen från England men har sin stora betydelse såsom reserv, ifall stenkol från England skulle framdeles komma att väsentligt stegras i pris.

Importen af en mängd maskiner för speciella ändamål, hvilka Sverige behöfver för utvecklingen af flera industrigrenar, härrör äfven till icke ringa del från Tyskland och kommer med all sannolikhet att fortfara, äfven om såsom man bör antaga tillverkningen af sådant maskingods ökas inom landet.

Af det sagda lär framgå att Sverige och Tyskland hafva stora förutsättningar för att i allt vidare omfattning kunna komplettera hvarandras behof af viktiga varor. Den nyligen afslutade handelstraktaten har undanröjt vissa svårigheter för varuutbytet mellan länderna, och det är nu närmast fråga om att undanröja en annan olägenhet, nämligen bristen på tillräckliga samfärdselmedel för varuutbytets säkra och snabba utförande. Jag har förut framhållit den nuvarande Trelleborg—Sass-

nitzlinjens ringa kapacitet i fråga om godstransport. Detta gäller i all synnerhet om sådant gods, som på järnvägarna fraktas i hela vagnslaster. Det finns visserligen ett stort antal ångbåtslinjer för godstransport mellan Sverige och Tyskland, men de äro icke dagliga och kunna därför icke tillgodose behovet af ständigt tillfälle till godsförsändning. I likhet med dem som yttrat sig i denna fråga anser jag att varuutbytet mellan dessa två så närbelägna länder ovillkorligen kräfver *dagliga* förbindelser och att dessa måste vara så snabba som möjligt och erbjuda den största möjliga bekvämlighet för trafikanterna. De flesta affärer måste underlättas genom möjligheten att omedelbart kunna erhålla rekvirerade varor och sålunda undvika stora lager. Omgifvet som Tyskland på alla sidor är af länder, med hvilka direkta järnvägsförbindelser finnas, måste dess handel, särskildt dess import af konsumtionsvaror, vända sig till de håll, till och från hvilka transporterna äro bekvämast. Följden af krafvet på bekvämlighet vid transporterna har ock blifvit, att ångbåtsförbindelsen Trelleborg—Sassnitz i fråga om godstrafik icke har närmelsevis samma betydelse som de förbindelser via Danmark, på hvilka godstransporter kunna äga rum utan omlastning. Sålunda befordrades år 1905 från Sverige och Norge till Tyskland 5,303 ton per järnväg öfver Danmark, men endast 2,131 ton öfver Trelleborg—Sassnitz. Från Tyskland till Sverige och Norge befordrades endast 2,081 ton öfver Sassnitz—Trelleborg, men 16,728 ton öfver Danmark.

Den godstrafik — särdeles i hela vagnslaster — mellan Sverige och Tyskland, som behöfver dagliga och snabba förbindelser, blir således hänvisad till en omväg, hvarigenom frakterna fördyras och möjligheterna att få godset snabbt fram försvåras.

Af hvad sålunda framhållits anser jag, i likhet med herrar Berg och Nordström samt ångfärjekommissionen äfvensom järnvägsstyrelsen i underdånigt utlåtande i ärendet den 7 november 1907, det vara ådaga-lagdt, att en ny direkt och daglig godsförbindelse mellan Sverige och Tyskland skall blifva af stor betydelse för trafiken mellan de båda länderna. Af lätt insedda skäl är det af vikt att hvad som härvid åtgöres sättas igång och genomföres med största skyndsamhet. Såsom en omständighet af vikt för åstadkommande af en sådan förbindelse har särskildt framhållits, att densamma har stor betydelse äfven för Tyskland. Det måste ju för Tyskland vara fördelaktigt att för sitt importbehof kunna påräkna äfven Sverige såsom produktionsland; och för tyska exportörer på Sverige måste det likaledes vara en väsentlig fördel att komma i en snabbare och mera direkt förbindelse med svenska af-

nämre. Gifvet är ock att en dylik förbättrad kommunikationsled skulle vara väl ägnad att befordra och stärka de bestående goda allmänna förbindelserna mellan Sverige och Tyskland.

Att den ifrågasatta förbindelsen bör komma till stånd i form af en ångfärjeled har i utlåtandet 1903 af herrar Berg och Nordström ingående utvecklats. Såsom motiv härför framhållas i nämnda utlåtande bland annat de fördelar som erbjudas af en ångfärjeförbindelse, å hvilken gods kan transporteras utan omlastning, särskildt snabbhet i befordran, minskning i befordringskostnad genom omlastningskostnadens bortfallande, förenkling i förfarande beträffande tull och annan expedition vid gränsstation, lättheten att fullgöra en leverans, allt efter som köparens behof yppar sig, samt möjligheten att å både järnväg och fartyg kunna transportera sådana varor, som på grund af sin egen beskaffenhet icke tåla omlastning. Och slutligen fästes uppmärksamheten på befintliga ångfärjeleders förmåga att framkalla trafik.

Med anslutning till dessa motiv har ångfärjekommissionen för sin del yttermera påvisat den stora betydelsen för vissa varor af att inbespara emballering. Såsom exempel på den grad, hvori en ångfärjeförbindelse förmår draga till sig trafiken, hänvisas till den starka utveckling, som trafiken mellan Danmark och Tyskland undergått, sedan färjeleden Gjedser—Warnemünde kom till. Öfver denna led transporterades nämligen

	från Tyskland till Danmark.	från Danmark till Tyskland.
$\frac{1}{10}$ 1903— $\frac{31}{3}$ 1904.....	20,375 ton	6,425 ton
$\frac{1}{4}$ 1904— $\frac{31}{3}$ 1905.....	61,058 »	19,476 »
$\frac{1}{4}$ 1905— $\frac{31}{3}$ 1906.....	67,079 »	23,405 »

Denna starka stegring har kommit till stånd samtidigt med att trafiken öfver Vamdrup, Vedsted och Korsör på det hela taget äfven ökats och är sålunda hvad Danmark beträffar icke endast en förändring af transportvägen.

Det finnes redan många bevis för riktigheten af den iakttagelsen, att inrättandet af ångfärjeleder i hög grad bidraga till befrämjandet af varuutbytet.

Vi hafva närmast den svensk-danska ångfärjelinjen mellan Malmö och Köpenhamn.

Godstrafiken å denna linje utgjorde:

år	från Sverige	till Sverige	Summa
1897	39,856 ton	5,174 ton	45,030 ton
1898	56,263 »	9,467 »	65,730 »
1899	55,426 »	11,395 »	66,821 »
1900	70,912 »	13,509 »	84,421 »
1901	69,116 »	11,259 »	80,375 »
1902	83,933 »	11,190 »	95,123 »
1903	84,026 »	8,836 »	92,862 »
1904	80,462 »	9,580 »	90,042 »
1905	100,558 »	9,805 »	110,363 »
1906	117,185 »	10,952 »	128,137 »

Ur utländsk litteratur har jag inhämtat, att på ångfärjeleden i Stora Bält mellan Korsör och Nyborg godstrafiken ökats från 20,000 ton år 1883 till 350,000 ton år 1903 (passagerarantalet ökades på samma tid från 120,000 till 260,000).

Af de många amerikanska färjelinjerna torde de på Michigansjön erbjuda den största likheten med den ifrågasatta färjeleden mellan Trelleborg och Sassnitz.

Père Marquette Steamship Co. bedrifver exempelvis tre färjelinjer mellan Ludington på östra sidan om sjön till Kewaunee, Manitowoc och Milwaukee å vestra sidan om respektive 100, 96 och 154 kilometers längd (sträckan Trelleborg—Sassnitz är 107 km.). Å dessa tre linjer tillsammans transporterades år 1900 omkring 500,000 ton och år 1904 omkring 1,300,000 ton.

Det är att antaga att en svensk-tysk ångfärjelinje också skulle komma att uppvisa en vacker ökning i den transporterade godsmängden, äfven om fordringarna på trafikintensiteten i början icke torde böra ställas alltför höga.

#### Posttrafik.

Men blifvande ångfärjor skulle alldeles icke blifva till gagn utslutande för godstrafiken. Äfven post- och passagerartrafiken skulle i hög grad åtnjuta fördel af det förbättrade samfärdselmedlet.

Hvad posten beträffar har generalpoststyrelsen i underdånigt utlåtande i ärendet den 3 december 1907 uttalat, att inrättande af ifrågavarande ångfärjeförbindelse kommer att för postutväxlingen mellan Sverige och Tyskland innebära åtskilliga företräden framför nuvarande befordran med ångfartyg. Sålunda kommer insättandet af genomgående postvagnar mellan Stockholm och Berlin att medföra, att de mellantider af lägst 15 högst 40 minuter, som för närvarande erfordras i Trelle-

borg och Sassnitz för posternas transporterande mellan järnväg och fartyg, bortfalla eller inskränkas till en obetydlighet. Överfärjandet af postvagnar förekommer försening vid ovanligt stora poster, liksom öfverförandet i vagnar af resande, resgods och ilgods förebygger försening vid stor ökning af denna trafik. Färjorna skulle få lättare att oberoende af vind- och strömförhållanden uppehålla tidtabellerna.

Under tvåårsperioden 1 november 1905—31 oktober 1907 hafva ångfartygen försenats i afgangen från Trelleborg 90 gånger af stor postutväxling och 97 gånger af stor myckenhet annan trafik samt försenats i ankomsten till Trelleborg af storm, motström och dylikt vid tillhopa 229 tillfällen.

Om ock förhållandena förbättrats med insättandet den 1 maj 1907 å linjen af nya svenska ångfartyg, torde omförmälda olägenheter, enligt generalpoststyrelsens åsikt, kunna undanröjas först genom inrättandet af ångfärjeförbindelse.

För att kunna bibehålla och utveckla passagerartrafiken öfver linjen Trelleborg—Sassnitz är det mycket önskvärdt att kunna insätta ångfärjor på denna led. Trots den längre vägen öfver Danmark och flera ombyten välja många denna väg allenast därför, att ångfärjorna öfver sjön mellan Gjedser och Warnemünde medföra större utsikt till en lugn öfverfart än ångbåtarna på den svenska linjen.

Betydsefullt i detta hänseende är att, sedan färjeförbindelsen mellan Gjedser och Warnemünde tillkom, antalet resande öfver Danmark växt vida hastigare än trafiken öfver Sassnitz. Sålunda färdades i trafik mellan eller via svenska statsbanorna å ena sidan och Tyskland m. fl. länder å den andra år 1901 5,609 personer öfver Sassnitz och 9,586 öfver Danmark, men år 1905 respektive 7,248 och 15,439. För Sassnitzleden var ökningen således 29 procent, för vägen öfver Danmark 61 procent. År 1906 ökades antalet resande i nu ifrågavarande trafik öfver Sassnitz med 246 och öfver Danmark med 617.

I allmänhet måste man fästa uppmärksamheten vid det sträfvande, som järnvägarna öfverallt ådagalägga att bereda resande tillfälle att färdas direkt i samma vagn mellan resans ändpunkter jämväl då s. k. genomgående vagnar för detta ändamål hafva att genomlöpa flera olika banförvaltningars och till och med skilda länders områden. Sådana anordningar anses i hög grad befordra reslusten. Behovet af genomgående vagnar ökas, då eljest ombyte måste ske från järnväg till ångbåt och åter från ångbåt till järnväg. Hvad särskildt Trelleborg—Sassnitzlinjen beträffar äro för närvarande i synnerhet natt-turerna mycket obekväma för de resande. Järnvägsfärden i båda riktningarna afbrytes

*Passagerar-  
trafik.*

af en 4 timmars ångbåtsresa midt i natten, under det att på färd om natten mellan Köpenhamn och Berlin den resande är oförhindrad att gå till hvila i sin sofkupé omedelbart efter affärden och icke behöfver stiga upp, förrän han nalkas ankomststationen.

Den följdriktiga utvecklingen af passagerartrafiken direkt mellan Sverige och Tyskland måste därför anses kräfva inrättandet af ångfärjeförbindelse ju förr dess hellre på denna led.

*Möjligheten  
att bedrifva  
ångfärje-  
trafik.*

Det torde numera knappast behöfva lämnas någon utredning rörande *möjligheten* att bedrifva ångfärjetrafik mellan Skåne och motliggande tyska land. Tillvaron sedan fyra år af en ångfärjelinje mellan Gjedser och Warnemünde får väl anses utgöra tillräcklig bevisning att ångfärjor också kunna gå mellan Trelleborg och Rügen, där afståndet väl är dubbelt men där farvattnet enligt erfarenhetens vittnesbörd kunnat trafikeras med ångfartyg äfven vid tillfällen, då farleden Gjedser—Warnemünde varit spärrad för ångfärjor.

Rik erfarenhet finnes numera ock att hämta från de amerikanska ångfärjorna, såväl dem som föra järnvägståg öfver hafsvikarna på östra och på västra sidan som ock dem, hvilka trafikera de stora insjöarna, företrädesvis Michigansjön. Denna sjö, som har sin längd i norr och söder, har en ytvidd af 58,000 kvadratkilometer, hvilket är exempelvis 10 gånger större än Vänerns yta. Michigansjön har en bredd af 100 kilometer och en längd af nära 600 kilometer. Vinden, som kommer från slätterna, drifver upp vågorna till höjd och kraft nästan som på hafvet. Fast is och drifis samt ofta återkommande dimmor försvåra sjöfarten. Isförhållandena äro i sjöns norra del jämförliga med förhållandena i Bottniska viken mellan Söderhamn och Umeå samt i den södra delen jämförliga med förhållandena i Östersjön söder om Gottland. En undersökning, som verkstälts för utredning af möjligheten att anordna färjeförbindelse öfver engelska kanalen, har gifvit vid handen att i afseende å stormarnas styrka, vågornas höjd och dimmornas talrikhet Michigansjön afsevärdt öfverträffar engelska kanalen. Och likvisst bedrifves ångfärjetrafik öfver denna sjö på nio skilda linjer oafbrutet sedan mer än 10 år tillbaka.

*Staten till-  
höriga färjor.*

För att den nya ångfärjelinjen skall kunna blifva till full nytta förut-sättes — såsom ock framhålles både af herrar Berg och Nordström och af ångfärjekommissionen samt vitsordas af järnvägsstyrelsen — att färjorna byggas af de båda intresserade staterna och att, hvad Sverige beträffar, färjeleden administreras gemensamt med statsbanorna. Färjeleden är ju att betrakta såsom en spärförbindelse mellan Sveriges och

Preussens statsbanor, och det bör icke ifrågakomma, att dessa banor låta trafiken mellan sig förmedlas af någon annan förvaltning. Detta villkor innebär på samma gång att, om färjeledens svenska ändpunkt blifver en plats, som icke ligger vid Sveriges statsbanor, en lämplig järnvägsförbindelse mellan utgångspunkten och statsbanorna bör inlösas till staten, om sådant kan ske på skäliga villkor. För öfrigt torde det redan på grund af det erforderliga betydliga kapitalet vara nödvändigt att de intresserade staterna själfva inrätta färjeleden. Att staterna göra sig till herrar öfver hela trafikleden är af betydelse äfven ur den synpunkten, att man endast därigenom kan vara förvissad om att tarifferna afpassas så lämpligt som möjligt och med hänsyn icke blott till den direkta afkastningen, utan äfven till nationalekonomiska intressen.

I den delvis redan berörda frågan, om färjorna böra inrättas utslutande för godstrafik eller om de böra vara afsedda för kombinerad gods-, post- och passagerartrafik, hafva herrar Berg och Nordström i sitt utlåtande af år 1903 framhållit, att färjorna borde inrättas enbart för godstrafik, företrädesvis på grund af den högst väsentliga skillnaden i anskaffnings- och driftkostnader samt med hänsyn därtill att betydelsen af en färjeförbindelse för persontrafiken vore skäligen ringa och hufvudsakligen inskränkte sig till möjligheten att öfverföra resgodsvagnar och i vissa fall sofvagnar.

Under de gångna åren har emellertid erfarenheten nog blifvit en annan. Nyttan af en färjeförbindelse för post- och i synnerhet för persontrafiken har redan blifvit framhållen. Ångfärjekommissionen och järnvägsstyrelsen samt underhandlarna från ömse sidor hafva ock uttalat sig för kombinerade färjor. Det är visserligen i och för sig alldeles riktigt att krafvet på större komfort och större hastighet hos de kombinerade färjorna för passagerartrafikens skull i högst afsevärd grad öka kostnaderna både för anskaffning och drift samt för färjelägen och öfriga hamnanordningar. Ångfärjekommissionen har beräknat den ökade kostnaden för kombinerade färjor inclusive ökning i ränta å anskaffningskostnader till ett årligt belopp af 134,000 kronor för Sveriges del. Men man måste, säger kommissionen, äfven betänka att, om godsfärjor införas, den nuvarande passagerar- och postförbindelsen måste bibehållas och inkomsterna för person- och posttrafiken tillfalla densamma. Inkomsterna af persontrafiken Trelleborg-Sassnitz uppgingo emellertid år 1905 till i rundt tal 230,000 kronor, hvaraf på det svenska bolagets del kommo 115,000 kronor, och torde, om ångbåtsleden ersät-

*Kombinerade  
person- och  
godsfärjor.*

tes med en förstklassig färjeled, komma att betydligt ökas. Den ersättning, som ångbåtsbolagen för närvarande uppbära för posttransport mellan Trelleborg och Sassnitz och som naturligen, om en af respektive stater bedrifven färjeled kommer till stånd, bör tillfalla denna, utgår med ett belopp af 267,000 kronor för år från svenska postverket och ett liknande belopp från det tyska. Det har under sådana förhållanden synts kommissionen påtagligt, att den minskning i utgifter af cirka 134,000 kronor för år, som enligt hvad ofvan beräknats skulle uppkomma genom att färjeleden inrättades för enbart godstrafik, icke står i rimligt förhållande till den minskning i inkomster, som staten därigenom skulle lida.

Jag delar ångfärjekommissionens och järnvägsstyrelsens åsikt, och jag anser att det blir mest praktiskt att inrätta kombinerade färjor, äfven om hänsyn tages till nödvändigheten för staten att i sådant fall lösa sig ifrån förbindelsen till det nuvarande ångbåtsbolaget, till hvilken sistnämnda fråga jag skall återkomma i det följande.

*Linjens ändpunkter.*

Frågan om färjeförbindelsens ändpunkter å ömse sidor har varit mycket uppmärksammasad, i synnerhet hvad angår landningspunkten i Tyskland.

I Sverige kunna endast ifrågakomma hamnarna i Malmö, Trelleborg och Ystad. Malmö hamn lämpar sig dock, på grund af sitt läge, icke för något annat än en enbar godslinje, företrädesvis till Warnemünde, hvarom ju nu icke är fråga. Ystads hamn kan otvifvelaktigt ställas i ordning till en lämplig ångfärjehamn, men dess läge i förhållande till det svenska järnvägsnätet är, såsom ångfärjekommissionen närmare utredt, så ogynnsamt, att dess användande för nu ifrågavarande ångfärjeförbindelse icke kan föreslås. Det skulle ock medföra inlösande af enskilda järnvägar i alltför stor utsträckning. På svensk sida återstår då endast Trelleborg, hvars hamn med vidtagande af nödiga anordningar är så lämplig som förhållandena medgifva. De, som haft att yttra sig i frågan, hafva ock enat sig om denna hamn.

Med Trelleborg som utgångspunkt ligger det närmast till hands att antaga, att Sassnitz fortfarande skulle vara den lämpligaste anslutningspunkten på den tyska sidan. Herrar Berg och Nordström föreslogo ock denna hamn till användning. Vägen öfver Trelleborg—Sassnitz skulle blifva den kortaste och billigaste bland vägar mellan ifrågakommande befintliga hamnar. Ångfärjekommissionen erinrade mot Sassnitz, att det vore svårt att där anordna en lugn ångfärjehamn och att utrymmet i land vore väl trångt för anläggande af en rangerbangård, att



järnvägen öfver Rügen mellan Sassnitz och Altefähr vore svårtrafikabel och att bro saknades öfver sundet mellan Altefähr och Stralsund, äfvensom att till följd häraf trafiken öfver denna led skulle hämmas af tidsförlost och blifva för litet konkurrenskraftig.

För att undvika dessa svårigheter vände kommissionen sina blickar till åtskilliga punkter på fastlandet norr om Stralsund såsom Zingst och Barhöft samt ön Hiddensee vid Rügens västkust. Kommissionen framhöll de stora kostnaderna för förslaget Hiddensee, bland annat en 4 km. lång järnvägsbank i hafvet med svängbro, och stannade för sin del vid Barhöft. Då afståndet från Trelleborg till Barhöft är något kortare än till Sassnitz och afståndet mellan Barhöft och Stralsund är endast 15 km., vore ju mycket vunnet för trafiken genom valet af denna ort. Afståndet mellan hufvudbangården i Stralsund och Sassnitz' hamn är nämligen 52,5 km., däraf närmare 3 km. komma på färjesträckan. Å andra sidan framhöllos dock vissa navigeringssvårigheter i en mycket lång uppmuddrad inseglingstränna till Barhöft. Kommissionen framhöll äfven att vid Arcona på norra udden af Rügen skulle kunna vinnas en god anslutningspunkt, som lämnade förmånen af den kortaste möjliga sjövägen nämligen 82 km. från Trelleborg mot 107 från Trelleborg till Sassnitz. Arcona kräfver emellertid liksom alla de senast omförmälda anknytningspunkterna nyanläggning af både hamn och järnväg.

Från preussisk sida har erinrats, att man icke skäligen kunde för närvarande inlåta sig på dyrbara hamn- och järnvägsanläggningar vid nya platser, innan Sassnitz i praktiken visat sig otillräckligt, hålst ett stort antal år skulle förflyta, innan någon sådan nyanläggning kunde tagas i bruk. Kostnaderna för anläggningarna vid Hiddensee uteslöte helt och hållet tanken därpå. Vid Barhöft väckte kustförhållandena stora betänkligheter. Den omkring 10 km. långa uppmuddrade inseglingstrännan, som på två ställen kröker sig, kunde icke befaras annat än med minskad hastighet och skulle vid stormigt eller dimmigt väder utföva ett dåligt inflytande på trafikens säkerhet och punktlighet. Vid Arcona vore naturförhållandena gynnsammare för en hamnanläggning, såväl beträffande kustens beskaffenhet som i afseende å förekomsten af is och dimma. Men det skulle erfordra betydligt mindre penningutlägg att i Sassnitz åstadkomma lämpliga anordningar i alla afseenden för färjetrafiken, hvilket enligt gjorda undersökningar mycket väl låte sig göra.

Jag har redan omnämnt att under sådana förhållanden ångfärjekommissionen anslutit sig till tanken att gå till Sassnitz; och då det natur-

ligtvis icke är Sveriges sak att bestämma, hvar Preussen skall bygga hamnar, och vid undersökning från svensk sida blifvit bekräftadt att i Sassnitz kan anordnas en för den närmast ifrågakommande trafiken fullt tillräcklig ångfärjehamn, anser jag att förslaget om Sassnitz såsom tyska sidans ångfärjehamn rätteligen antagits. Jag anser mig hafva grundad anledning antaga att Preussens eget inre trafikbehof skall inom kort framkalla både förbättring af järnvägen öfver Rügen och anläggande af en bro mellan Rügen och fastlandet, liksom väl ock i Sverige ett och annat kan behöfva göras för att förkorta fartiden mellan Trelleborg och Stockholm, i främsta rummet inköp af den enskilda järnvägen mellan Trelleborg och Malmö. Skulle en gång Sassnitz befinnas för trångt och obekvämt för den växande trafiken, torde, sedan bro öfver sundet vid Stralsund kommit till, ingen punkt vara lämpligare att i en nybyggd hamn mottaga den svenska ångfärjetrafiken än en plats invid Arcona. Men att vänta med hela ångfärjefrågan, tills man kunde direkt börja med den bästa möjliga anslutningsplatsen, skulle efter mitt förmenande vara opraktiskt. Det är förvisso icke för mycket sagdt, att det skulle taga minst sex år att anlägga en ny hamn med tillhörande järnvägsförbindelse. Äfven om man finge löfte om en sådan anläggnings omedelbara påbörjande, vore det för den svenska handelns på Tyskland goda och själfständiga utveckling en betydlig fara i ett sådant uppskof; och huru mycket olägligare vore det icke då att uppskjuta hela ångfärjefrågan till en obestämd framtid.

*Färjorna.*

Det antal färjor, som behöfves för att behörigen uppehålla trafiken, är fyra, två svenska och två preussiska. Af dessa måste en af hvardera nationaliteten vara i gång och den andra väsentligen utgöra reserv. Erfarenheten har visat att det behöfs ett fartyg af hvardera nationaliteten för att uppehålla reservtjänsten. Om det också vore tänkbart att under de första åren, då färjorna äro nya och trafiken i sin begynnelse, reda sig med allenast en färja såsom reserv, skulle dock däraf vållas afsevärda olägenheter, bland annat i den ömtåliga frågan, hvilken nationalitet reservfartyget skulle hafva. Det ligger ock en synnerlig vikt därpå, att redan från början allt är gjordt för att bereda den största möjliga punktlighet och frihet från rubbningar åt ångfärjornas turer. En annars välgrundad blygsamhet i omkostnaderna för ett nytt företags första uppsättning skulle icke vara på sin plats, då det gäller att af nationella och ekonomiska skäl inrätta en ny samfärdsled vid sidan af redan befintliga, i andras händer varande linjer. Jag anser mig därför böra obetingadt sluta mig till ångfärjekommissionens

och järnvägsstyrelsens af de preussiska myndigheterna delade åsikt, att ångfärjornas antal redan från början bör vara fyra. Detta antal hafva ock färjorna på linjen Gjedser—Warnemünde allt från denna färjeleds inrättande, ehuru afståndet där icke är fullt hälften så stort som mellan Trelleborg och Sassnitz, och ehuru icke håller där enligt ordinarie turlista göras mer än en dagtur och en natt-tur i hvardera riktningen, frånsedt några få turer i veckan för framförande af expresståg.

Vid de omförmälda öfverläggningarna i Malmö voro myndigheternas representanter eniga om att färjornas hastighet måste vara 16 knop. Härigenom kan resan öfver sjön fullgöras på 4 timmar om dagen och något mer om natten, såsom för närvarande äger rum. Om färjorna skola kunna besörja passagerar- och posttrafik, kan man icke gå med på någon minskning i denna hastighet.

Bägge rikenas färjor skulle i allt väsentligt vara lika konstruerade. Deras viktigaste dimensioner skulle vara längd i spårdäcket 113 meter, största bredd 16 meter och djupgående med last 5 meter. Längden och bredden medgifva anbringande af dubbelspår med tillsammans 160 meter hinderfri spårlängd, så att 18 godsvagnar eller motsvarande antal passagerar- eller postvagnar kunna på en gång tagas ombord, därvid en boggi evagn för passagerare, resgoods eller post räknas lika med två vanliga tvåaxliga godsvagnar.

Till jämförelse i afseende å dimensionerna må meddelas, att de båda danska ångfärjorna på linjen Gjedser—Warnemünde hafva följande dimensioner: »Prinsesse Alexandrine», hjulfärja, före 1905 års ombyggnad största längd 86,865 meter, största bredd 18,720 meter, djupgående med last 4,065 meter, hastighet 14 knop, samt, efter ombyggnaden, då dubbelspår inlades, största längd 101,750 meter, största bredd 18,750 meter, djupgående med last 3,825 meter, hastighet 13,8 knop; »Prins Christian», dubbelspårig skruvfärja, största längd 86,865 meter, största bredd 17,680 meter, djupgående med last 4,395 meter, hastighet 13,75 knop. Den svenska ångfärjan »Malmö» på linjen Malmö—Köpenhamn är en dubbelspårig skruvfärja med en största längd af 81,69 meter, en största bredd af 16 meter, ett djupgående af 3,2 meter och en hastighet af 13,25 knop.

De amerikanska ångfärjorna hafva ofta 4 spår i bredd. Ångfärjorna å de förut omförmälda Père—Marquettelinjerna hafva följande dimensioner: största längd 106,68 meter, största bredd 17,678 meter och djupgående 4,876 meter.

Jämförelsen visar att de föreslagna färjorna skulle utmärka sig för större djup och fart. Bägge delarna äro nödvändiga för att den

nya färjelinjen skall från början kunna blifva trafikduglig och tillfullo göra den nytta, som med densamma afses. Med djupet hoppas man särskildt vinna en säker gång, som är så oberoende som möjligt af hafvets rörelse. Det är öfver hufvud taget af vikt att hafva de bästa färjorna på den linje, som har den längsta sjövägen.

Färjorna skola hafva dubbla propellrar samt vara försedda med roder i akter och för. De skola vara byggda för att kunna gå genom is och skola kunna taga in och ut vagnar allenast öfver aktern. De skola hafva rymliga lägenheter för passagerare och besättning äfvensom platser för såväl tjänstgöring som hvila för post- och tullpersonal. Ångfärjorna skola hafva omkring 4,200 tons displacement och deras maskiner skola vid normal gång utveckla 4,500 hästkrafter.

Kostnaden för anskaffande af dylika färjor inklusive kostnaden för ritningar, kontroll och dylikt bör, innan ännu infordrade anbud hunnit inkomma, beräknas till omkring 2,250,000 kronor för hvardera. Till den höga kostnaden bidrager den omständigheten, att utrustningen i alla delar måste vara förstklassig, dock med undvikande af hvad som kan hänföras till onödig lyx, samt att bästa möjliga anordningar böra finnas för säkerhetens betryggande.

*Hamnarna.*

I hamnarna vid Trelleborg och Sassnitz måste rätt stora arbeten vidtagas för att möjliggöra färjetrafiken. Två färjelägen måste inrättas i hvardera hamnen. Hvad särskildt Trelleborgs hamn beträffar fördelas arbetena och kostnaderna mellan staden och staten. Trelleborgs stads bidrag framgå af följande mellan järnvägsstyrelsen och staden, under förutsättning att direkt ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland med Trelleborg som utgångspunkt å svensk sida kommer till stånd, träffade öfverenskommelse:

§ 1.

Trelleborgs stad förbinder sig att låta på sin bekostnad utföra följande arbeten enligt bifogade, af majoren Fr. Enblom upprättade och den 30 december 1907 dagtecknade ritningar, numrerade 1, 2 och 9:

1:o) uppmuddring af inseglingrännan till stadens hamn till nedan angifna djup vid medelvattenstånd, nämligen 7,0 meters djup från hamngattet till 1,070 meter därifrån och vidare till 7,5 meters djup intill dess det naturliga djupet af 7,5 meter vid medelvattenstånd vidtager;

2:o) utvidgning af hamngattet till 50 meters bredd och af inseglingrännan successivt från 50 till 60 meter från hamngattet till ett

afstånd därifrån af 500 meter samt vidare successivt från 60 till 100 meter, hvilken bredd uppnås på ett afstånd af 1,170 meter från hamngattet, hvarefter rännans bredd skall vara minst 100 meter ut, tills det naturliga djupet af 7,5 meter vid medelvatten vidtager;

3:o) uppuddring till ett djup af 6,5 meter af hamnens yttre del intill den linje, som å ritning n:r 2 betecknas med ordet »muddergräns»;

4:o) utfyllning och planering af strandområdet öster om hamnen utefter den böjda linjen b-a-m å ofvan åberopade ritning n:r 2 och anordnande af strandskoning därutefter enligt ritning n:r 9;

5:o) anläggning af den gata, som finnes angifven å ritning n:r 2 och som afser att åstadkomma förbindelse mellan platsen vid nuvarande stationshuset och ångfärjebangården.

## § 2.

Staden öfverlåter till statens järnvägar utan lösen gravationsfritt och med full äganderätt för anordnande af ångfärjelägen behöflig kaj inom hamnområdet samt annat för ångfärjetrafikens bedrivande erforderligt område mellan den brutna linjen b-c-o-g-h-i-k-a-l-m och den böjda linjen b-a-m å förutnämnda ritningen n:r 2.

## § 3.

Staden medgifver statens järnvägar rätt att utan att därför lämna någon som helst ersättning i mån af behof verkställda utfyllning i vattnet utanför linjen b-a-m å ritning n:o 2, och blir statens järnvägar ägare till sålunda utfyllt område.

## § 4.

Staden förbinder sig att vidmakthålla ofvan föreskrifna djup- och breddmått i inseglingsrännan och djup i hamnen, så länge ångfärjetrafik där bedrivnes.

## § 5.

Staden medgifver frihet från alla hamnafgifter i Trelleborg för de svenska och tyska ångfärjor, som komma att användas för ifrågavarande ångfärjetrafik, äfvensom för de i samband därmed stående reserv- eller hjälpfartyg, bogserare, isbrytare och dylika andra farkoster. Härmed beröres icke stadens rätt till hamnafgift för varor, som befordras med förenämnda farkoster.

## § 6.

Staden tillförsäkrar staten rätt att utöfva kontroll öfver att de behöfliga arbetena i hamnen och inseglingrännan samt å västra hamnpiren blifva af staden Trelleborg på ett fullt ändamålsenligt sätt bedrifna, samt förbinder sig att göra allt, hvad på den beror, för att dessa arbeten skola blifva fullbordade senast till den 1 juli 1909.

## § 7.

Staden förbinder sig till hemul beträffande till statens järnvägar genom denna öfverlåtelse upplåtna mark.

## § 8.

Uppstår tvist mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen och Trelleborgs stad rörande tillämpningen af denna öfverenskommelse, skall tvisten hänskjutas till afgörande af skiljemän enligt lagen den 28 oktober 1887; skolande kostnaden för skiljedomen bestridas, på sätt af skiljemännen bestämmes.

Kostnaden för de arbeten, Trelleborgs stad genom berörda öfverenskommelse åtagit sig, uppgå enligt major Enbloms kostnadsberäkningar till 829,000 kronor.

På statens del kommer anläggandet af färjelägen med tillhörande broklaffar och spårförbindelser, rangerings- och uppställningsbangård samt stationspaviljong. Kostnaderna härför belöpa sig enligt de uppgjorda förslagen till följande belopp:

för ångfärjelägena .....	kronor 592,000: —
» färjebroklaffarna .....	» 170,000: —
» bangårdsanordningarna .....	» 130,000: —
	<hr/>
	summa kronor 892,000: —,

eller i afrundadt tal 900,000 kronor. Kostnadsberäkningen för broklaffarna är dock endast provisorisk, emedan vissa tekniska uppgifter måste inväntas från Tyskland.

På sätt redan i det föregående antydts, förutsätter ångfärjetrafikens fullständiga anordning på bästa sätt, att förbindelsen mellan Trelleborg och de befintliga statsbanorna erhåller statsjärnvägs natur, hvilket lättast kan ske genom inlösen till staten af den järnvägsaktiebolaget Malmö-Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Trelleborg och Malmö.

Jag har för afsigt att hemställa till Eders Kungl. Maj:t att i särskild proposition göra förslag till Riksdagen i denna del och vill här endast erinra att löseskillingen för denna järnväg jämte någon kompletteringskostnad utgör 4,505,000 kronor, däraf emellertid endast något öfver 2,000,000 kronor böra betalas kontant. Denna utgift bör enligt sakens natur icke läggas själfva färjeleden till last, eftersom ju valuta i och för sig bjudes genom öfvertagande af själfva järnvägen.

En kostnad, som däremot måste anses omedelbart föranledd af den nya ångfärjeledens tillkomst, är det belopp, som erfordras för att genom godvillig öfverenskommelse upphäfvade gällande kontrakt af den 11 oktober 1905 med rederiaktiebolaget Sverige—Tyskland om postbefordring å linjen Trelleborg—Sassnitz.

*Upphävande  
af gällande  
postkontrakt.*

Det har redan framhållits, att det är lämpligare att taga passagerare och post med ångfärjorna än att bibehålla särskilda ångfartyg för denna trafik. I kontraktet med rederiaktiebolaget Sverige—Tyskland, hvilket kontrakt gäller i tio år från den 1 maj 1907, finnes intagen en så lydande bestämmelse: »Skulle anses önskligt att ångfärja insättes å traden Trelleborg—Sassnitz, skall denna fråga blifva föremål för förhandling med bolaget». I anslutning härtill erhöll generalpoststyrelsen den 22 oktober 1907 nådigt uppdrag att underhandla med bolaget om villkoren för kontraktets upphäfvande samt verkställa utredning om de kostnader, som därigenom skulle uppkomma. Med sin förut berörda skrifvelse den 3 december 1907 har generalpoststyrelsen insändt utdrag af bolagsstyrelsens protokoll för den 26 november 1907, utvisande att styrelsen är villig att, under förutsättning af bolagsstämmans godkännande, medgifva upphäfvande af kontraktet med villkor att statsverket *antingen* öfvertager bolagets två ångare »Prins Gustaf Adolf» och »Prinsessan Margareta» till samma pris, hvartill de stå bolaget den 31 december 1907, således

»Prins Gustaf Adolf» .....	kronor	654,661: 16
»Prinsessan Margareta» .....	»	782,133: 33
Diverse inventarier för linjen .....	»	9,608: 84
		tillsammans kronor 1,446,403: 33
jämte ränta å inbetalda aktiekapitalet enligt särskild ränteberäkning .....	kronor	54,604: 78
		Summa kronor 1,501,008: 11,

hvertill skall komma sex procent ränta å sistnämnda belopp till betalningsdagen, dock med afdrag för den nettovinst, som för bolaget efter den 31 december 1907 uppkommer, *eller ock*, om sådant ur statens syn-

punkt prövas lämpligare, utgifver hälften af nyssnämnda belopp, således 750,504 kronor 5 öre med tillägg af 100,000 kronor, såsom ersättning för den risk, bolaget löper genom att bibehålla dessa genom sin speciella byggnadsart svårplacerade båtar, hvarvid därjämte förutsättes, att det ur handels- och sjöfartsfonden bolaget beviljade lån å 250,000 kronor får på oförändrade villkor kvarstå under den tid, för hvilken det utlämnats.

Statskontoret har i underdånigt utlåtande den 14 innevarande januari framhållit, att sistomförmälda låns beviljande och åtnjutande visserligen ställts i omedelbart sammanhang med bolagets åtagande att uppehålla postförbindelsen, men att för bolaget tydligen icke funnes något hinder att, såsom villkor för häfvandet af kontraktet, uppställa fordran på lånets bibehållande under den bestämda tiden, d. v. s. till den 12 juni 1917. Skulle de förändrade anordningar beträffande denna postförbindelse, som nu ifrågasatts, anses bättre än de nuvarande motsvara ändamålet, och skulle dessa anordningar möjliggöras endast genom bifall till bolagets kraf att få bibehålla lånet, torde, enligt statskontorets åsikt, en sådan uppoffring å fondens sida icke heller kunna anses strida mot fondens uppgift att underlätta landets handels- och sjöfartsförbindelser.

Med hänsyn till gifna förhållanden synas bolagets alternativt framställda villkor icke oskäligen. Det är svårt att afgöra, hvilketdera alternativet är för staten fördelaktigare. Försök att finna någon användning för de båda ångfartygen hafva icke ännu ledt till något resultat, och man bör icke dölja för sig att de båda svenska ångfartyg, som användes på leden närmast före den 1 maj 1907, ännu ligga oanvända. Det är väl därför nödvändigt att gå ut ifrån, att inköpet af de båda nu på traden gående svenska ångfartygen för rundt 1,500,000 kronor jämte 1½ å 2 års ränta men med afdrag af eventuell nettovinst under tiden icke kan undgå att medföra förlust för staten. Men å andra sidan må man väl vara berättigad att antaga, att denna förlust icke skall blifva så stor, att förlustbeloppet går upp emot halfva värdet af dessa båda fartyg, af hvilka det ena är alldeles nytt och det andra är med dryga kostnader försatt i fullgodt skick. Det är således att förmoda, att det är bättre för staten att för erbjudet pris inlösa fartygen, hvilka enligt gällande kontrakt skola af bolaget underhållas i förstklassigt skick till inlösningsdagen, än att betala den för motsatt fall fordrade afträdessumman för kontraktets upphäfvande.

Då järnvägsstyrelsen skall komma att bedrifva ångfärjerörelsen, torde det vara lämpligast, att åt järnvägsstyrelsen uppdrages att hafva vård om de inköpta ångfartygen, intill dess de kunna finna användning för något statens ändamål eller försäljas.



De penningutlägg för en gång, som skulle erfordras för svenska statens del för anordnande af ångfärjeleden ifråga, skulle alltså utgöra: *Kostnader för en gång.*

för inköp af två ångfärjor .....	cirka 4,500,000 kronor
för anordningar i Trelleborg .....	» 900,000 »
för inlösen af 2 ångfartyg .....	» 1,650,000 »

Tillsammans cirka 7,050,000 kronor

Därtill kommer i mindre omedelbart sammanhang kostnaden för inköp och komplettering af järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinentens järnväg, cirka 4,500,000 kronor.

Det synes vara uppenbart att erforderliga belopp för de direkta utgifterna böra bestridas af lånemedel och således begäras att utgå från riksgäldskontoret, därvid jag dock bör erinra, att 1899 års Riksdag uppförde det beviljade anslaget af 1,000,000 kronor till anskaffande af en ångfärja för förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn å riksstaten utom hufvudtitlarna.

Den årliga driftkostnaden för Sveriges del har beräknats på följande sätt enligt närmare specifikation vid ångfärjekommissionens betänkande: *Driftkostnader.*

för ångfärjan:

aflöning .....	kronor 41,400: —
kosthåll .....	» 18,068: —
beklädnad .....	» 2,000: —
sjukaflöning etc. ....	» 300: —
kolförbrukning .....	» 236,520: —
öfrig materialförbrukning .....	» 15,000: —
underhåll och reparationer .....	» 30,000: —
diverse utgifter .....	» 5,000: —
reklam och andra kostnader .....	» 6,000: —
	kronor 354,288: —

för reservfärjan:

aflöning .....	kronor 29,900: —
kosthåll .....	» 11,417: —
beklädnad .....	» 1,100: —
sjukaflöning etc. ....	» 150: —
kolförbrukning .....	» 7,200: —
öfrig materialförbrukning .....	» 8,500: —
underhåll och reparationer .....	» 30,000: —
diverse utgifter .....	» 2,500: —
	kronor 90,767: —

Transport kronor 445,055: —

	Transport kronor	445,055: —
underhåll af färjeläge samt för hamnbetjäning och		
eventuellt en del administrationskostnader.....	kronor	30,000: —
	<hr/>	
	Summa kronor	475,055: —

Af ångfärjekommissionen upptagen kostnad, 35,000 kronor, för ett antal extra resor med färjorna anses här icke böra upptagas af skäl, för hvilka jag i det följande skall redogöra. Däremot måste ett tillägg göras på grund af de ökade anspråk på fart och sjöduglighet hos färjorna, som under frågans beredning uppkommit, hvilket tillägg af järnvägsstyrelsen upptagits till..... kronor 30,000: —

---

sammanlagdt kronor 505,055: —

Detta belopp skulle alltså blifva den antagliga årliga driftkostnaden för svenska statens räkning. Såsom synes äro i dessa beräkningar inga poster upptagna för assurans, räntor eller afskrifningar.

*Inkomster.*

För beräkningen af inkomsterna är af betydelse att enligt öfverenskommelsen skall vid upprättandet af person- och godstariffer färjesträckan delas midt i tu och den södra hälften räknas till det preussiska och den norra hälften till det svenska trafikområdet; och skall den nya ångfärjeleden upptagas å listan öfver de ångfärjelinjer, å hvilka det internationella fördraget angående godsbefordring å järnväg äger tillämpning. Genom sistnämnda bestämmelse äro — särskildt efter det numera Sverige är upptaget bland de stater, som anslutit sig till berörda fördrag — de stadganden, som reglera förhållandet mellan transportförvaltningarna och godsförsändare på bästa sätt ordnade. Bestämmelserna, att vid upprättandet af tariffer för person- och godstrafik, färjesträckan skall uppdelas på de svenska och preussiska statsbanorna med hälften å hvardera, är ock ägnad att låta de med den svenska person- och godstaxans konstruktion efter zonsystem, respektive efter en så kallad fallande skala förenade fördelar komma resande och godsförsändare öfver den nya routen till godo samt att låta de senare så mycket som möjligt draga fördel af den svenska godsindelningen.

Det är mycket svårt att göra någon framställning i siffror rörande de inkomster, som kunna vara att vänta å ifrågavarande ångfärjeled. Svårigheten ligger bland annat uti omöjligheten att kalkylera trafikökningen, särdeles godstrafikökningen ens under de närmaste åren.

Erfarenheten ådagalägger detta. Järnvägsstyrelsen har sålunda påpekat, hurusom den svenska ångfärjan i Öresund under sina första två fulla trafikår haft förlust å driften men därefter från och med tredje året lämnat behållning, som på sjuätte fulla trafikåret uppgått till 4,31% å färjans anskaffningskapital. Ett annat exempel är följande. Man skulle väl knappast tro att »oarbetade eller sågade trävaror utom ved» skulle, i konkurrens med sjöfarten, vara någon synnerligen stor transportartikel på ångfärjor. Emellertid har inom ångfärjekommissionen påvisats, att år 1895 — det år, under hvilket den danska ångfärjan Malmö—Köpenhamn igångsattes, med början den 7 oktober — sändes per järnväg till Danmark af ifrågasvarande varuslag endast 11,176 ton, men redan år 1896 30,864 ton, år 1897 53,776 ton och år 1898 69,209 ton. År 1904 var kvantiteten uppe i 82,477 ton. Det är icke lätt att veta, med hvilken kvantitet en dylik vara bör upptagas i en kalkyl öfver trafik och inkomster på en ny ångfärjeled, äfven om man vet att Tysklands import af sågade trävaror från Sverige under senare år uppgått till omkring 500,000 ton årligen. Ungefär en femtedel af Sveriges export till Danmark af sågade trävaror fraktas med ångfärja, men ångfärjekommissionen har af försiktighet icke vågat beräkna mer än att en tjugondel (25,000 ton) af Sveriges export till Tyskland af sågade trävaror skall komma den nya svensk-tyska ångfärjeleden till godo.

Ångfärjekommissionen har vid sina beräkningar antagit att s. k. exporttariffer skulle vara gällande för gods, som utföres öfver de nya ångfärjorna. Frågan om exporttariffer är för närvarande öfverlämnad till handläggning af en kommitté och torde nog icke hinna fram till sin lösning, innan ångfärjeleden öppnas.

En slutlig svårighet vid beräkandet på förhand af trafik och inkomster på den nya färjeleden är den, att i en stor del fall godsets sändning på den ena eller andra af befintliga förbindelselinjer är beroende på öfverenskommelser mellan de intresserade förvaltningarna, hvilka öfverenskommelser taga i anspråk vidlyftiga förberedande underhandlingar.

Ångfärjekommissionen har beräknat de årliga inkomsterna å trafikleden i dess helhet till följande approximativa belopp:

för godstrafik .....	kronor	520,000: —
» persontrafik .....	»	330,000: —
» posttrafik .....	»	530,000: —
	<hr/>	
	Summa kronor	1,380,000: —

På Sveriges del skulle komma ungefär hälften af detta belopp, eller alltså omkring 690,000 kronor.

Denna inkomstberäkning var stödd på antagandet, att ångfärjeleden skulle få sin anslutning till land på tyska sidan vid Barhöft. Den vägförlängning, som uppkommer därigenom att anslutningspunkten bliver Sassnitz, medför gifvetvis en viss nedgång i beräkningen af trafikkvantiteter och inkomster. Inom kommissionen har denna minskning i inkomster beräknats till 50,000 kronor om året för Sveriges del. I viss mån har man tänkt sig en minskning i kostnader såsom åtföljande denna inkomstminskning, i det att den förut af kommissionen beräknade kostnaden för extra resor, 35,000 kronor, ansetts kunna minskas med 20,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har påvisat, att kommissionen med all sannolikhet beräknat ett för stort trafikutbyte öfver denna led mellan Sverige och västra Tyskland. Efter öfverslagsberäkning har järnvägsstyrelsen ansett, att det beräknade inkomstbeloppet för Sverige på denna grund bör minskas med omkring 80,000 kronor. Äfven denna inkomstminskning bör gifvetvis motsvaras af någon minskning i omkostnader. Järnvägsstyrelsen har ansett försiktigheten kräfva att icke beräkna denna kostnadsminskning till mer än 15,000 kronor, motsvarande kostnaderna för de återstående extra turerna. Detta är gifvetvis endast ett förenkladt sätt att räkna, ty extraturer kunna naturligen icke helt och hållet undvikas, t. ex. vid sammanträffande stora sändningar af sill eller lingon.

Med afdrag af de båda angifna beloppen, 50,000 och 80,000 kronor, skulle alltså den beräkneliga årliga inkomsten för Sverige blifva 560,000 kronor och således lämna ett öfverskott af 55,000 kronor öfver driftkostnaden, 505,000 kronor. Om detta öfverskott säger järnvägsstyrelsen med rätta, att det är en, rent finansiellt sedt, föga tillfredsställande afkastning på det beräknade anskaffningskapitalet, men järnvägsstyrelsen åberopar å andra sidan den omförmälda gynnsamma utvecklingen på ångfärjeleden mellan Malmö och Köpenhamn och framhåller vidare den ökning af inkomster å statens järnvägar i öfrigt, som kommer att uppstå såsom en följd af den genom färjeförbindelsen uppkommande nya trafiken. Det synes järnvägsstyrelsen därför långt ifrån otroligt, att det finansiella resultatet af den ifrågasatta ångfärjeleden mellan Sverige och Tyskland framdeles skall blifva bättre, än man nu kan våga uppställa i kalkyl. Och äfven om så icke skulle blifva förhållandet, utan om det nedlagda kapitalet delvis icke skulle gifva direkt afkastning, är likväl enligt järnvägsstyrelsens uppfattning den indirekta

vinsten af en omedelbar förbindelse med Tysklands järnvägsnät — genom lättare utfartsmöjligheter för industriprodukter, genom befrielse från mellanhänder och genom genomgående vagnar till och från Berlin och ännu längre för persontrafikens behof — så stor, att den synes fullkomligt motivera färjeledens inrättande, hvadan ock järnvägsstyrelsen ansett sig för sin del kunna tillstyrka upprättandet snarast möjligt af en ångfärjeförbindelse i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den framlagda planen.

Det synes också mig att man vid bedömandet af ärendets ekonomiska sida icke får fästa för stor vikt därvid, att de stora kostnaderna för trafikens besörjande på ångfärjesträcka skola kunna direkt och tillfullo ersättas genom de andelar af passagerareafgifter och godsfrakter, som efter väglängden falla på denna sträcka. Man räknar icke på det sättet, då man bygger broar och tunnlar vid järnvägar. Hufvudvikten ligger förvisso därpå, att rikets järnvägar, industri och handel i det hela hafva nytta af den nya förbindelsen.

Vid de verkställda trafikberäkningarna har man gått ut ifrån att den af postmedlen utbetalade ersättningen fortfarande kommer att utgå. Generalpoststyrelsen har icke heller haft något att erinra däremot, under den naturliga förutsättningen, att postutväxlingen varder minst lika väl betjänad i det följande som hittills.

Å ömse sidor har framhållits vikten af att öppna den nya ångfärjelinjen så snart som möjligt och helst i god tid under år 1909. Då det är af stor praktisk betydelse, att öppnandet sker under högsommarens goda förhållanden både i afseende å väderlek och trafikintensitet, vill man söka nå fram till att öppna linjen den 1 juli. Ännu finnes icke heller någon omständighet känd, som skulle utgöra ett bestämdt hinder för ett så skyndsamt genomförande, om ock en del materiel och vissa anordningar i öfrigt måste blifva provisoriska till en början.

*Tiden för  
linjens öpp-  
nande.*

På grund af hvad jag sålunda anfört får jag i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen

dels att till anskaffande af två ångfärjor att insättas i trafik mellan Sverige och Tyskland bevilja ett belopp af 4,500,000 kronor äfvensom bemyndiga riksgäldskontoret att i mån af behof och, efter Kungl. Maj:ts beslut i hvarje särskildt fall, jämväl under innevarande år tillhandahålla järnvägsstyrelsen nämnda belopp;

*dels* att till anläggande af ångfärjelägen i Trelleborgs hamn med tillhörande broklaffar och spårförbindelser, rangerings- och uppställningsbangård samt stationspaviljong bevilja ett belopp af 900,000 kronor äfvensom bemyndiga riksgäldskontoret att i mån af behof och, efter Kungl. Maj:ts beslut i hvarje särskildt fall, jämväl under innevarande år tillhandahålla järnvägsstyrelsen nämnda belopp;

*dels ock* att bemyndiga riksgäldskontoret att, på det Kungl. Maj:t må blifva i tillfälle att från rederiaktiebolaget Sverige—Tyskland öfvertaga bolagets två ångfartyg »Prins Gustaf Adolf» och »Prinsessan Margareta» jämte inventarier för ett belopp af högst 1,501,008 kronor 11 öre jämte 6 procent ränta därå från och med den 1 januari 1908, dock med afdrag för den nettovinst, som för bolaget efter den 31 december 1907 uppkommer, till Kungl. Maj:t efter ingången af år 1909 på rekvisition utanordna erforderligt penningebelopp.

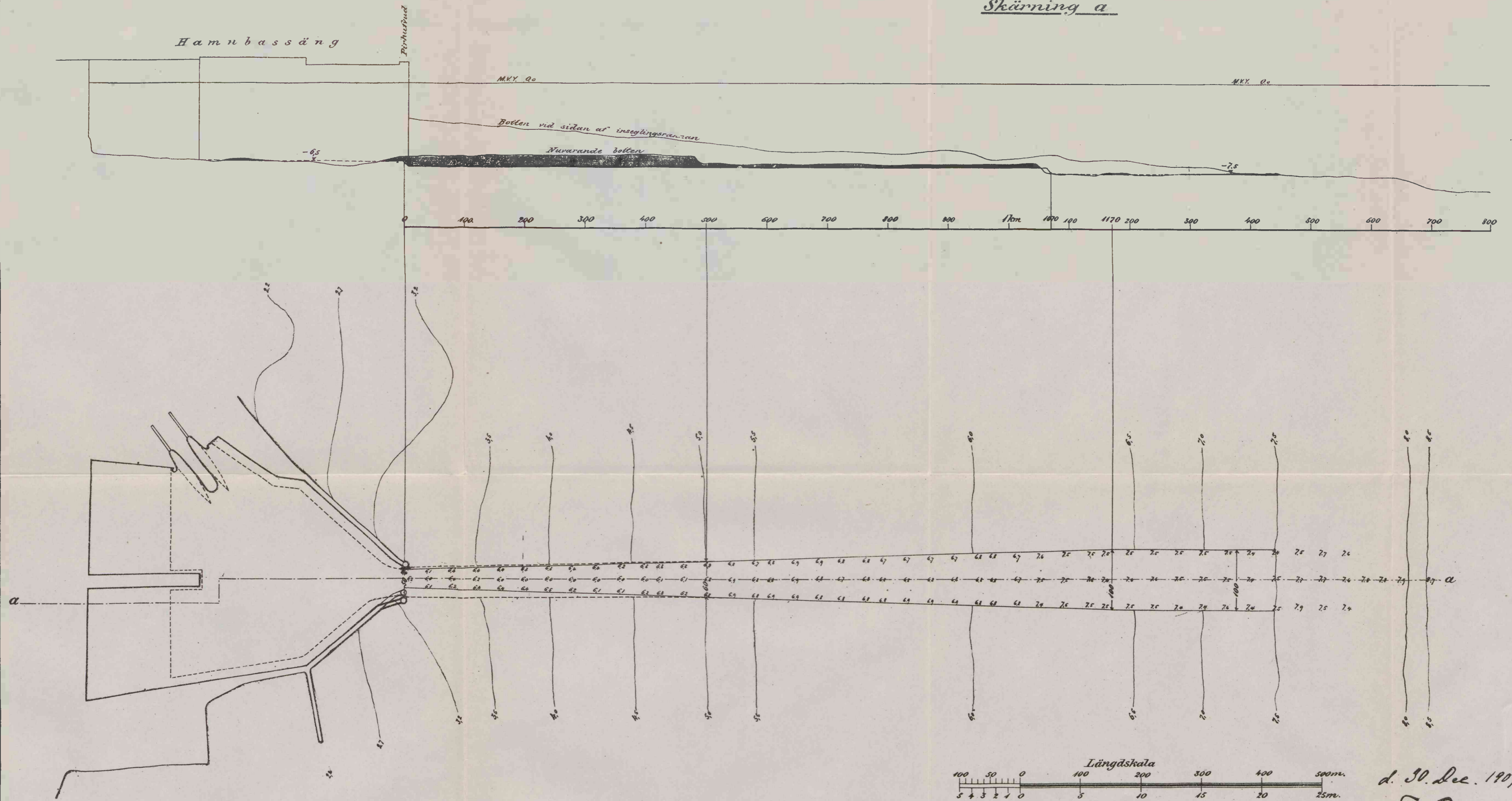
Till denna af statsrådets öfriga ledamöter biträdade hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall och förordnade, att till Riksdagen skulle aflåtas nådig proposition af den lydelse bilagan litt. till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Pehr Thyselius.*

Trelleborgs hamn.  
Insegtingsränna.

Skärning a

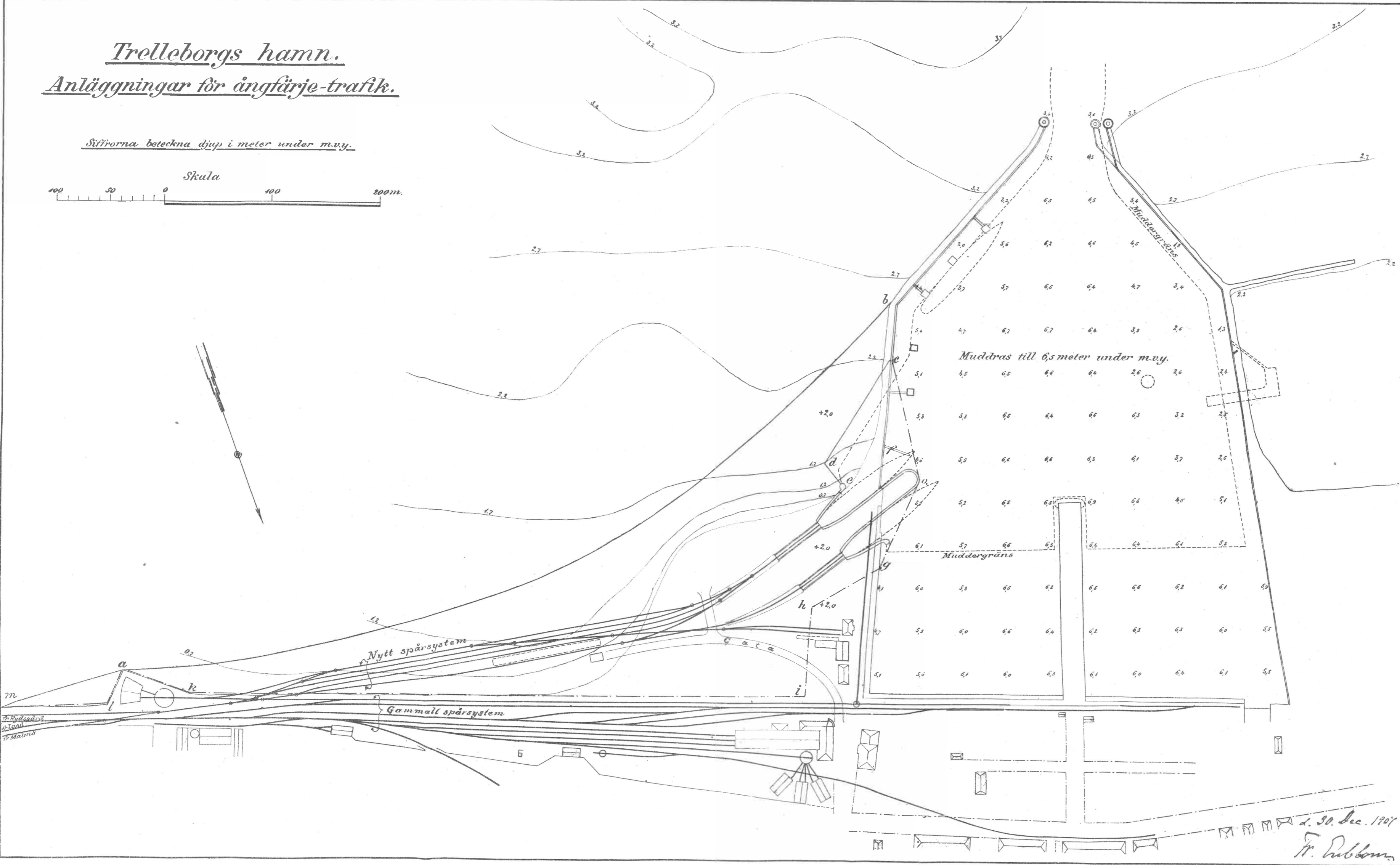


d. 30. Dec. 1907  
Fr. DuBlom



# Trelleborgs hamn. Anläggningar för ångfärje-traffic.

Siffrorna beteckna djup i meter under m.v.y.

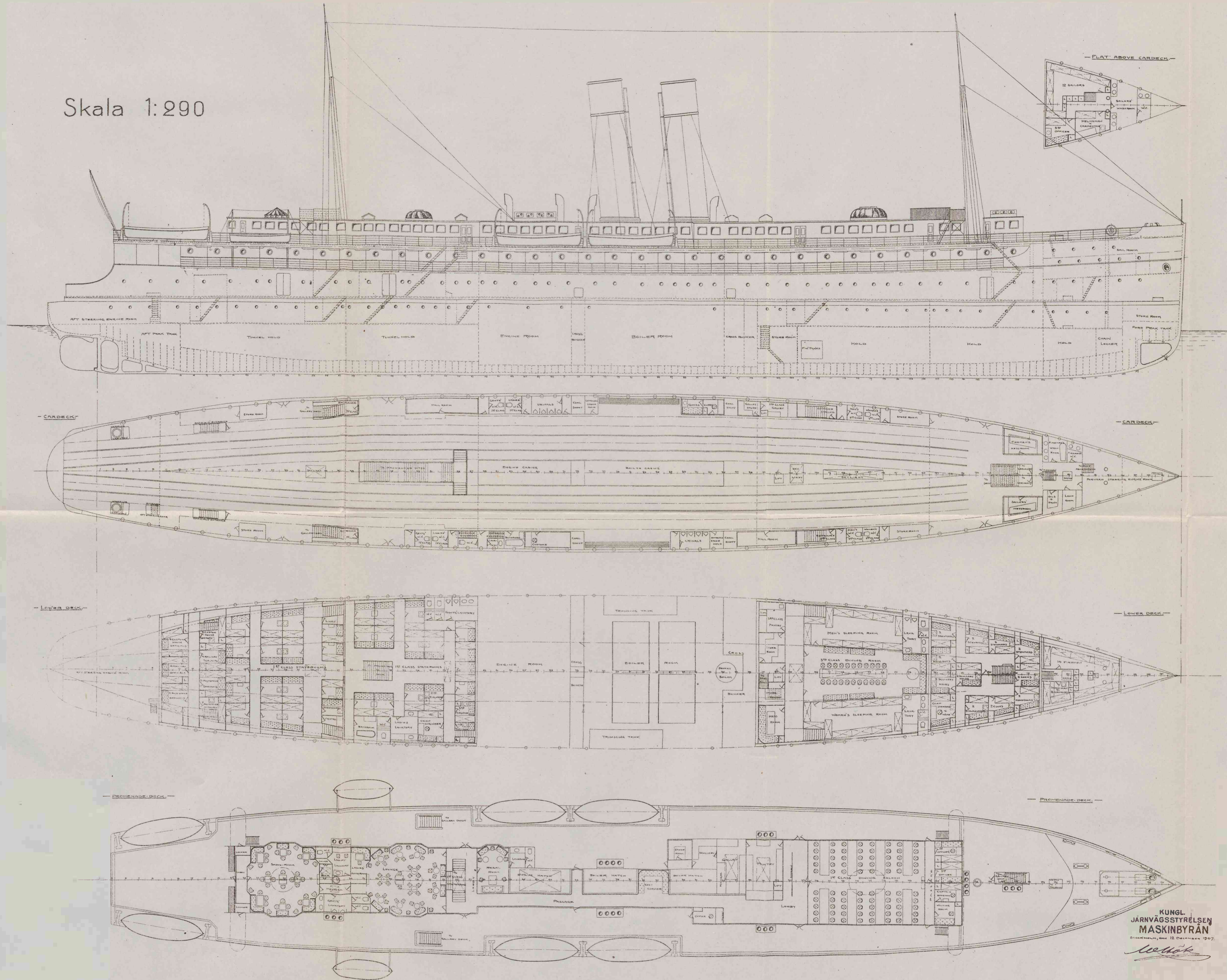


d. 30. Dec. 1907  
F. Rubben



# FÖRSLAG TILL FÄRJA Å TRAFIKLEDEN TRELLEBORG - SASSNITZ.

Skala 1:290



KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN  
MASKINBYRÅN  
Stockholm, den 12 December 1907  
*W. Eriksson*