

N:o 41.

Ank. till Riksd. kansli den 28 febr. 1908, kl. 5 e. m.

Utlåtande i anledning af framställda förslag om anordnande af ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland samt om förvärfvande för svenska statens räkning af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg. (R. A.)

I en till Riksdagen den 24 nästlidne januari aflåten proposition (n:o 20) har Kungl. Maj:t föreslagit 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.

Vidare har Kungl. Maj:t i proposition (n:o 24) af den 1 innevarande februari föreslagit Riksdagen att, under förutsättning att vederbörliga beslut under innevarande år fattades om anordnande af en ångfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz, med godkännande till hufvudsakliga delar af det vid stadsrådsprotokollet för nämnda dag fogade förslagskontraktet angående förvärfvande för svenska statens räkning af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg, ej mindre bemyndiga riksgäldskontoret att på rekvisition af järnvägsstyrelsen utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för järnvägen skall kontant till dess ägare utbetalas samt för fullgörande af räntelikvider och kapitalafbetalningar å de i järnvägen in-tecknade obligationslån, än äfven för år 1909 anvisa till kompletteringsarbeten å järnvägen 84,000 kronor att utgå af riksgäldskontoret.

I en inom Andra Kammaren väckt motion, n:o 231, har herr *F. W. Thorsson* hemställt, att Riksdagen ville besluta, med afslag å Kungl. Maj:ts proposition angående anordnande af ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland, hos Kungl. Maj:t begära förnyad utredning, angående lämpligheten af att för en eventuell ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland utgångspunkten å svenska sidan förläggas längre österut å Skånes sydkust, exempelvis till Ystad.

1897 års post-
och passa-
gerarförbin-
delse.

Det vid Kungl. Maj:ts proposition n:o 20, angående anordnande af ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland, fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 24 januari 1908 är af följande innehåll:

»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:

| | Resandeantalet. |
|-------------------------------|-----------------|
| $1/5$ 1897— $30/4$ 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 resandetrafiken, 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 ansågo 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 $\frac{1}{5}$ — $\frac{31}{12}$ | 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 $\frac{1}{1}$ — $\frac{30}{4}$ | 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, generaldirektörerna 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 infordrade 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 anknypningspunkten 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 densammas 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 Frostas kontrakt af Malmöhus län hushållningssällskap, angående infordrande af yttrande rörande lämpligheten och möjligheten att begagna hamnen Barhöft på pommerska kusten norr om Stralsund såsom anöringshamn 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 vardera 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. Bräunlich 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 turbinmaskineri 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 ångfärjefrågas 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 deltogo 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 åvägabringande 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 godsbefodringsafgifter.

Artikel 5.

När färjetrafik af endera järnvägsförvaltningen besörjes på den främmande statens 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 färjetrafiken 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 uppoffringar å ömse sidor gjordes.

Godstrafik.

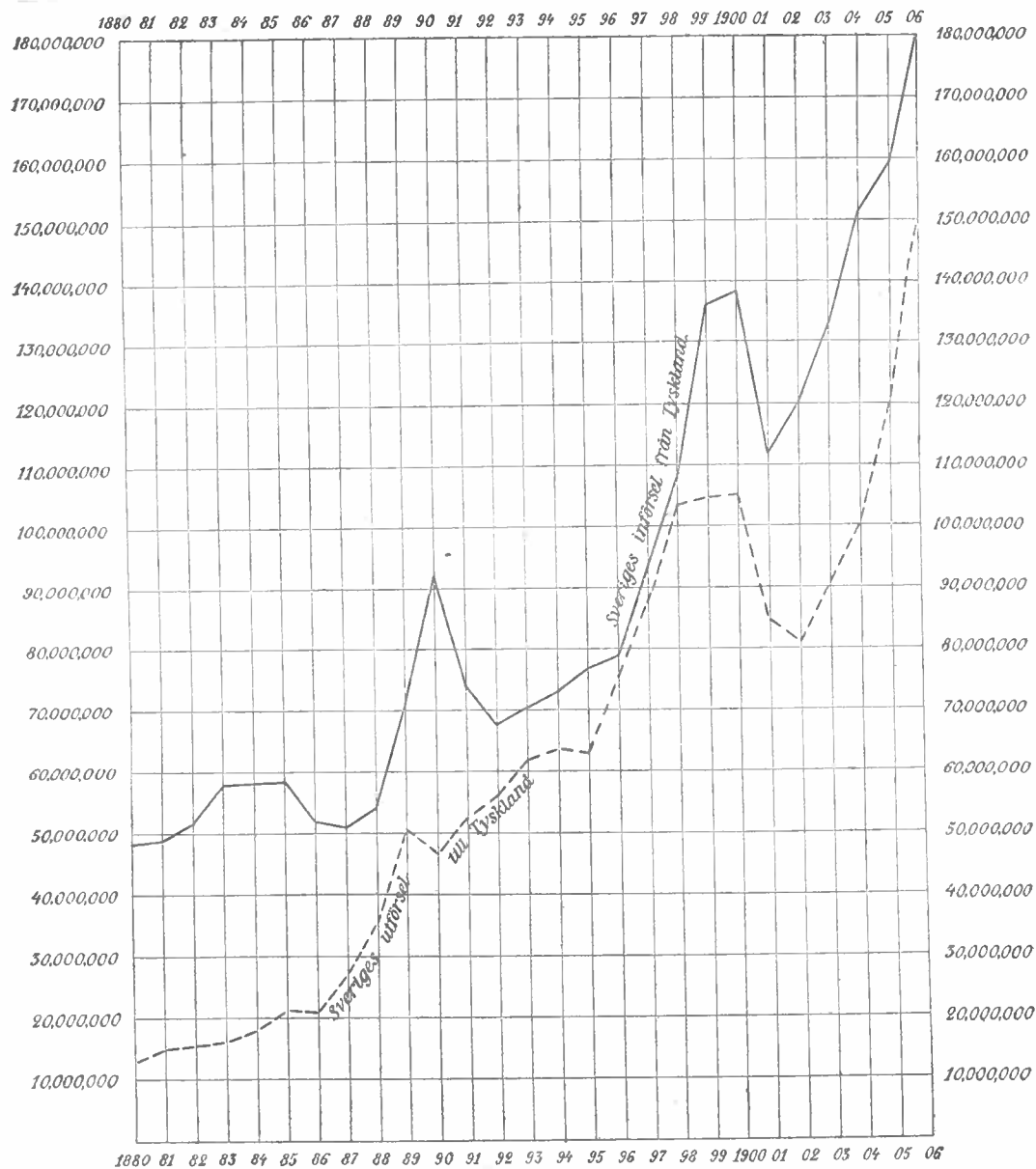
Med upptagande och komplettering af den statistiska redogörelse, som i detta afseende lämnades i bilagan till propositionen den 8 maj 1906 angående handelstraktaten, får jag erinra om följande:

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..... | 179,288,000 | 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 |
| Kalfhudar | 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 |
| Skin | 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 3¹/₂ 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 Storbrittannien som nummer 1. Ända till och med år 1904 intog Storbrittannien det första rummet äfven i afseende å handelsutbytet i det hela; och detta rum har Storbrittannien 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 landbruksprodukter och andra födoämnen mycket betydande. Den omfattade år 1905 (enligt tysk statistik) hufvudsakligen följande varor:

| | |
|----------------------------|------------|
| Fisk | 17,900 ton |
| Kött | 13,380 » |
| Mjök 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 landbruksprodukter 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 läres 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 transporteräro äro bekvämast. Följden af krafvet på bekvämlighet vid transporteräro 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 sättes 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. Öfverfärjandet 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 afgången 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 tillhoppa 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.

*Passagerar-
trafik.*

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 ifrågakvarande 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 befördra reslusten. Behovvet 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 resaude. Järnvägsfärden i båda riktningarna afbrytes

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 sofakupé 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 spårförbindelse 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 skäligena 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 uppbara 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, helst 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 handelsn 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, fränsetd 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, resgods 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 skruffärja, 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 skruffärja 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 afvensom 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 inseglingstrännan 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 inseglingstrännan 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) uppmuddring 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 inseglingrännan och djup i hamnen, så länge ångfärjetrafik där bedrivs.

§ 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 inseglingsrännan 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 upphäfva gällande kontrakt af den 11 oktober 1905 med rederiaktiebolaget Sverige—Tyskland om postbefordring å linjen Trelleborg—Sassnitz.

*Upphäfvande
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 pröfvas 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 sistomfördäns 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 $1\frac{1}{2}$ 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 försälas.

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/> | <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 sju fulla trafikåren uppgått till 4,31 % å färjans anskaffningskapital. Ett annat exempel är följande. Man skulle väl knappast tro att »arbetade 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 blifver 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 ångfärjesträckan 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.*

Det i Kungl. Maj:ts proposition n:o 24 åberopade förslagskontraktet angående förvärfvande för svenska statens räkning af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg är af följande lydelse:

»Under förutsättning för kungl. järnvägsstyrelsens del af Kungl. Maj:ts nådiga stadfästelse och för styrelsens för Malmö—Kontinentens

*Förvärfvande
för svenska
statens räk-
ning af
Malmö—
Kontinentens
järnväg.*

järnvägsaktiebolag del af bolagsstämmans godkännande hafva sagda styrelser träffat nedannämnda aftal och därom upprättat följande

Kontrakt

angående förvärfvande för svenska statens räkning af
Malmö—Kontinentens järnväg.

§ 1.

Malmö—Kontinentens järnvägsaktiebolag försäljer till svenska staten den bolaget tillhöriga, vid rådstufvurätten i Kristianstad den 14 april 1902 lagfarna Malmö—Kontinentens järnväg med alla dess fasta och lösa tillhörigheter, af hvad slag de vara må, tillika med all öfrig järnvägsbolaget tillhörig fast egendom, och således:

1:o hela det jordområde, hvarå bolaget enligt rådstufvurättens i Kristianstad lagfartsprotokoll den 14 april 1902 erhållit lagfart eller som eljest tillhör järnvägsbolaget;

2:o själfva järnvägen till öfver- och underbyggnad, bro- och trumbyggnader, utlagda syllar, skenor, spårväxlar samt vändskifvor och vagnvägar jämte stängsel;

3:o alla järnvägsbolaget tillhöriga hus, byggnader, signalerings- och andra inrättningar samt fasta inventarier;

4:o alla järnvägen tillhöriga telegraf- och telefonapparater med därtill hörande ledningar;

5:o all järnvägens rullande materiel, såsom lokomotiv, person- och godsvagnar samt andra fordon, jämte därtill hörande lösa inventarier och reservdelar;

6:o alla öfriga, ofvan icke omnämnda lösa inventarier, ehvad de äro vid tillträdestiden för begagnande vid hufvudkontoret, expeditionslokalerna, å stationerna och linjen utlämnade eller i bolagets förråd befintliga.

Från köpet undantages dock en å annans mark i Malmö uppförd tillbyggnad till lokomotivstall, inrymmande fyra stallrum; och äro i köpet likaledes icke inbegripna de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt.

§ 2.

Förteckningar öfver de i § 1 mom. 5 och 6 upptagna föremål skola under december månad 1908 upprättas så, att dessa förteckningar med hänsyn till sannolik förbrukning under tiden till den 1 januari 1909 utvisa hvad af de förtecknade föremålen kan antagas återstå sistnämnda dag; skolande sagda förteckningar uppgöras af kungl. järnvägsstyrelsens och bolagets ombud.

Vid skiljaktiga meningar härom mellan ombuden tillkallas en af kungl. järnvägsstyrelsen och bolaget eller, i brist af öfverenskommelse dem emellan, af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Malmöhus län för sådant ändamål utsedd besiktningsman, som äger i omtvistade punkter skilja mellan ombuden.

§ 3.

Tillträdet sker den 1 januari 1909, då all den egendom, som enligt § 1 till staten öfverlätas, af bolaget öfverlämnas till dem, hvilka af kungl. järnvägsstyrelsen förordnats att emottaga densamma. Därvid aflämnas tillika af bolaget slutlig öfverlåtelsehandling och samtliga åtkomsthandlingar till den bolaget tillhörande jord, hvarvid bolaget dock icke tillförsäkrar statsverket annan eller bättre rätt än den bolaget själf äger.

§ 4.

Löseskillingen utgör fyra millioner fyrahundratjuguett tusen (4,421,000) kronor.

Löseskillingen likvideras sålunda att

a) staten öfvertager, mot afdrag å lösesumman, de två i järnvägen intecknade obligationslån af åren 1898 och 1902 å sammanlagdt ursprungligen två millioner sexhundra tjugu tusen (2,620,000) kronor, numera efter till och med år 1907 verkställda utlottningar två millioner fyrahundrasjuttiotre tusen (2,473,000) kronor med därå till den 1 januari 1909 upplupen ränta, i den mån bolaget icke kan öfverlämna obligationerna eller visa, att desamma blifvit tillintetgjorda eller att ränta å lånen guldits;

b) den 2 januari 1909 utbetalas kontant till bolaget återstående beloppet af löseskillingen med villkor att bolaget därvid med behöriga bevis styrker, dels att i den lagfarna järnvägen icke finnes inteckning för annan gäld än ofvannämnda obligationslån, dels att bolagets nu

oguldna kapitalskuld till Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag enligt 9 § i nedannämnda öfverenskommelse rörande gemensamt begagnande af Trelleborgs station, etthundratolf tusen trehundrafjorton (112,314) kronor 52 öre, blifvit af Malmö—Kontinentens järnvägsaktiebolag gulden.

§ 5.

Bolaget förbinder sig att, till dess järnvägen afträdes, behörigen underhålla densamma.

§ 6.

Bolagets rättigheter och skyldigheter på grund af följande öfverenskommelser, öfvergå, i hvad på bolaget ankommer, på staten:

a) öfverenskommelsen den 8 mars 1898 emellan Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag, å ena, samt järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten, å andra sidan, angående dels öfverlåtande till sistnämnda bolag af tillgänglig mark för anläggande af dess järnväg mellan Malmö och Östervärns stationer och dels gemensamt begagnande af Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolags station vid Östervärn;

b) öfverenskommelsen den 10 januari 1898 mellan Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag, å ena, samt järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten, å andra sidan, angående gemensam station i Trelleborg; samt

för tiden intill den 1 maj 1909, därest ej annat aftal mellan statens järnvägar och andra vederbörande kontrahenter träffats;

c) öfverenskommelsen i augusti 1901 mellan Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag, järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten och Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag angående fördelning af trafik m. m.

Nuvarande öfverenskommelsen med Trelleborgs expressbyrå uppsäges af Malmö—Kontinentens järnvägsaktiebolag till upphörande den 1 januari 1909.

Staten öfvertager den skyldighet, som må åligga Malmö—Kontinentens järnvägsaktiebolag, att utgifva ersättning för skada i följd af järnvägens anläggning eller drift, i den mån dylik ersättning icke vid bestämmande af löseskillningens belopp tagits i beräkning och sålunda godtgjorts bolaget.

§ 7.

Statens järnvägar tillerkännes för tiden från tillträdesdagen till den 1 januari 1912 nyttjanderätt

dels till två af ofvan omförmälta fyra stallrum och eventuellt, därest så från motpartens sida medgifves, ytterligare ett af eller båda de återstående stallrummen mot en årlig ersättning af 300 kronor för hvarje stallrum;

dels till den utanför stallarna belägna vändskifvan med tillhörande spår, och deltaga parterna i underhållskostnaden för vändskifvan och spåren i förhållande till de af hvardera parten i bruk tagna stallrummen;

dels ock till erforderlig mark för uppförande för statens järnvägars räkning af provisorisk tillbyggnad till förevarande stall, i den mån statens järnvägar icke, enligt hvad nyss nämnts, medgifvits att föfoga öfver ifrågavarande fyra stallrum, samt mot skyldighet för statens järnvägar att gälda den högre brandförsäkringsafgift, som genom tillbyggnadens uppförande kan drabba Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag.

Skada å byggnader jämte vändskifvan och tillhörande spår, som genom statsbanepersonalens förvållande vid användande af stallrummen, vändskifvan och berörda spår tillfogas Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag, ersättes af statens järnvägar.

§ 8.

De vid järnvägen nu anställda befattningshafvare, hvilka finnas upptagna uti här bilagda förteckning, äfvensom innehafvare af de nya befattningar, hvilka med Kungl. järnvägsstyrelsens därtill lämnade medgifvande och efter samma styrelses pröfning af aflöningsförmånerna inrättas under år 1908, skola äga rätt att den 1 januari 1909 öfvergå i statens järnvägars tjänst utan minskning af då innehafvande till dem från järnvägen utgående löneförmåner, dock med förbehåll.

1:o att de åtnöja sig med deras innehafvande befattningar jämförliga sådana, som kungl. järnvägsstyrelsen anser lämpligt åt dem anförtro;

2:o att de varda underkastade alla för statens järnvägspersonal nu eller framdeles gällande reglementen och instruktioner samt villkor för antagande, bibehållande af anställning, befordran och entledigande;

3:o att i händelse deras från den enskilda järnvägen utgående aflöningsförmåner öfverstiga, hvad dem enligt aflöningsreglementet vid statens järnvägar skulle tillkomma, aflöningen för dem kommer att utgå dels såsom ordinarie arfvode med belopp, som gällande aflöningsreglemente för hvarje särskild befattning bestämmer, och dels såsom extra arfvode, motsvarande skillnaden mellan det ordinarie arfvodet och deras i bolagets tjänst innehafvande löneförmåner;

4:o) att, därest deras aflöningsförmåner i samma tjänst understiga, hvad dem enligt aflöningsreglementet vid statens järnvägar skulle tillkomma, de må vid dem af bolaget tilldelade löneförmåner bibehållas, intill dess kungl. järnvägsstyrelsen eller Kungl. Maj:t på järnvägsstyrelsens förslag kan finna lämpligt höja aflöningen till hvad nämnda reglemente föreskrifver; samt

5:o) att de icke äga rätt ingå såsom delägare i statens järnvägars pensionsinrättningar, med mindre kungl. järnvägsstyrelsen, efter pröfning för hvarje särskildt fall af befattningshafvares därom ingifna ansökan, finner sådant kunna utan pensionskassornas särskilda betungande bifallas; hvaremot kungl. järnvägsstyrelsen från och med den 1 januari 1909 skall i afseende å de bolagets befattningshafvare, som tillhöra enskilda järnvägarnas pensionskassa och som ej erhålla särskildt tillstånd att i statens järnvägars pensionskassor inträda, äga samma förpliktelser och rättigheter i förhållande till förstnämnda kassa som bolaget skulle äga, om järnvägen fortfarande vore bolagets egendom, dock såvidt angår den aflöningsförhöjning, som bemälda befattningshafvare må komma att erhålla efter banans öfvertagande af staten, endast under förutsättning af enskilda järnvägarnas pensionskassas samtycke.

Förhöjning af de förenämnda personal nu tillkommande aflöningsförmåner må ej under innevarande år äga rum i annan ordning eller i högre grad än den hittills af bolagets styrelse följda.

Före den 1 september 1908 skall bolaget till kungl. järnvägsstyrelsen öfverlämna förteckning öfver de befattningshafvare, hvilka önska begagna sig af omförmälda rätt att öfvergå i statens järnvägars tjänst, jämte uppgift å dem enligt för år 1908 fastställd stat tillkommande löneförmåner.

Stockholm den 23 januari 1908.

För kungl. järnvägsstyrelsen:

F. W. H. Pegelow.

Per Kjellin.

För styrelsen för järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten:

Carl Herslow. Per Bendz. C. Faxæ.

Herrar Carl Herslows, Per Bendz och C. Faxes egenhändiga namnteckningar intyga på en gång närvarande vittnen:

Emil Lindelöf.
Malmö.

Fr. Norrman.
Malmö.

Till det i denna fråga förda statsrådsprotokollet af den 1 innevarande februari har statsrådet och chefen för civildepartementet anført följande:

»Då jag den 24 sistlidne januari inför Eders Kungl. Maj:t föredrog frågan om anordnande af ångfärjeförbindelse mellan Sverige och Tyskland med ändpunkt för färjelinjen på svensk sida i Trelleborgs hamn, framhöll jag, att ångfärjetrafikens fullständiga anordning på bästa sätt förutsatte, att förbindelsen mellan Trelleborg och de befintliga statsbanorna i Sverige erhöles statsjärnvägs natur, hvilket lättast kunde ske genom inlösen till staten af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg.

Jag tillåter mig härvid erinra, att Kungl. Maj:t genom nådig remiss den 22 oktober 1907 anbefalldes järnvägsstyrelsen, bland annat, att ingå i underhandlingar om inköp för statens räkning af Malmö—Kontinentens järnväg och till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till köpekontrakt. Till åttlydnad häraf har järnvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 23 nästlidne januari anmält, att, efter med styrelsen för järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten förda förhandlingar, mellan järnvägsstyrelsen, under förutsättning af Eders Kungl. Maj:ts nådiga stadsfästelse samt bolagsstyrelsen, under förbehåll af bolagsstämmans godkännande, upprättats ett vid skrifvelsen fogadt, såsom bilaga till detta protokoll upptaget förslagskontrakt.

Innan jag redogör för de närmare villkoren i förslagskontraktet, tillåter jag mig till en början i underdånighet meddela en kortfattad öfversikt öfver tillkomsten af ifrågavarande järnväg.

År 1896 ingicks aftal mellan svenska och tyska statsmyndigheter angående inrättande af ny postförbindelse mellan Sverige och kontinenten via Trelleborg och Sassnitz. Med anledning däraf upptogs af kommunala myndigheter och enskilda personer i Malmö frågan om anordnande af en ny direkt järnvägsförbindelse mellan nämnda båda städer vid sidan af redan befintliga järnvägsförbindelser. Detta ledde därtill att den 15 oktober 1896 af Carl Herslow m. fl. till Kungl. Maj:t ingafs ansökning om koncession å järnvägsanläggning mellan Malmö och Trelleborg.

Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Malmöhus län anförde i underdånigt utlåtande i ärendet, bland annat, att den hufvudsakligaste vikten borde läggas på den föreslagna järnvägens uppgift att förmedla postförbindelsen mellan Sverige och Tyskland genom dess ledande öfver Malmö, där södra stambanan, järnvägen från Göteborg och Norge samt ångbåtsförbindelsen från Köpenhamn sammanstötte.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhöll, bland annat, att staten, äfven om den under någon kortare tid kunde låta kontinentalposten föras till Trelleborg öfver endera af de redan befintliga enskilda järnvägarna, likväl i längden icke kunde uppehålla den internationella förbindelsen å enskild bana utan snart måste, för att försäkra sig mot afbrott och höga kostnader, utsträcka sitt stambanenät till Trelleborg eller tills vidare låta enskilda på betryggande villkor utföra en dit ledande fullt lämplig järnväg, samt att, sedan västkustbanan dåmera öfvergått till statsbana med ändpunkt i Malmö, hänsynen till en ändamålsenlig järnvägsdrift kräfde, att den kontinentala posttrafiken fördes öfver Malmö. På grund häraf och då den ifrågasatta nya järnvägen vore fullt lämplig för befordrande af nämnda trafik, och banan kunde genom vid koncessionen fästade lösningsvillkor få af staten när som helst förvärfvas till dess verkliga kostnad för ägaren utan de uppoffringar, som skulle åtfölja inlösen och ombyggnad af någon af de befintliga till Trelleborg ledande järnvägarna, tillstyrkte styrelsen koncessionsansökningen.

Järnvägsstyrelsen gjorde i underdånigt utlåtande den 5 januari 1897 gällande, att, enligt järnvägsstyrelsens förmenande, följande önskemål borde i afseende å lämpligaste sättet att förena statens järnvägar med Trelleborgs hamn för ordnandet af den s. k. kontinentaltrafiken tillgodoses, nämligen att föreningslinjen, med hänsyn såväl till västkustbanetrafikens anslutning som till ett bättre utnyttjande af personvagnarna, borde utgå från Malmö och utgöra den direktaste möjliga vägen därifrån till Trelleborgs hamn samt, i afseende å snälltågens snabbhet, säkerhet och regelbundna gång, ej stå efter någon del af statsbanorna, äfvensom att staten borde äga rätt att på billiga villkor och ju förr dess hellre inlösa föreningslinjen.

Efter att hafva framhållit, hurusom det måste från början tillses, att den måhända inom kort mycket lifaktiga trafikens kraf på utveckling i fullt mått kunde tillgodoses, äfvensom att det vid öfverlåtelsen af kontinentaltrafiken vore nästan en bjudande nödvändighet att förbehålla staten att få inlösa banan, ingick järnvägsstyrelsen på frågan om den tidpunkt, då staten skulle kunna fullt själfständigt bestämma angående kontinentaltrafiken utan att därför behöfva göra någon ekonomisk uppoffring i sammanhang med vederbörande bolagsbanas inlösen, och kom järnvägsstyrelsen därvid till den uppfattning, att valet af linjen Malmö—Kontinenten skulle snarast af tre ifrågasatta alternativ sätta staten i tillfälle att utan finansiell uppoffring, när staten så önskade, själf ombändertaga kontinentaltrafiken i hela dess utsträckning. I

sammanhang med bemötande af uppkomna klagomål från förutvarande enskilda järnvägars sida yttrade järnvägsstyrelsen vidare i ärendet, att kontinentalbanans hufvudsakliga syfte ej vore att vara en lokalbana utan att utgöra, förr eller senare i statens egen hand, en fortsättning af stambanan till landets södra kust.

Af Kungl. Maj:t särskildt tillkallade sakkunniga förklarade i afgifvet yttrande i ämnet, att de af handlingarna i ärendet funnit, att de synnerligen bördiga och folkrika orter, som skulle beröras af den tillämnade järnvägen, syntes vara i behof af den lättnad i samfärdsel, en dylik anläggning komme att medföra; att enligt vederbörandes yttrande i närheten förefintliga järnvägars ekonomiska bestånd genom järnvägsföretaget i fråga icke äfventyrades; att väsentliga fördelar torde beredas för en lämplig anordning och ostörd utveckling af den beslutade kontinentaltrafiken; samt att Kungl. Maj:t genom att vid koncessionen fästa därför erforderliga villkor sattes i tillfälle att, när sådant ansåges önskvärdt, på ett prisbilligare sätt, än eljest antagligen kunde ske, utsträcka statsbanesystemet ända till Trelleborg.

Sedan Kungl. Maj:t den 18 december 1896 fastställt bolagsordning för järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten, hvilket skulle hafva till ändamål att anlägga och trafikera ifrågavarande nya järnväg mellan Malmö och Trelleborg, beviljades genom nådig resolution den 9 januari 1897 nämnda bolag koncession å sådan järnväg, genom hvilken resolution bestämdes, att järnvägen skulle byggas i öfverensstämmelse med det alternativt föreslagna, för en tåghastighet af ända till 90 km. i timmen afsedda byggnadssätt, äfvensom att järnvägen skulle utgå från statsbanestationen i Malmö och ej, såsom ock ifrågasatts, från stationen Östervärn å Malmö—Tomelilla järnväg.

Angående statens rätt att inlösa banan intogs i resolutionen det i koncessioner i allmänhet föreskrifna s. k. a) villkoret, hvilket här dock skulle äga tillämplighet, när helst staten så påfordrade och ej, såsom i regel sker, med begränsning i tiden till tio år efter det den koncessionerade järnvägen öppnats för trafik. Det stadgades nämligen att svenska statsverket vore berättigadt att, när så påfordrades, inlösa ifrågavarande järnväg med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningbelopp, som motsvarade hvad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt räkenskaper, som Kungl. Maj:t godkände, kostat koncessionshafvarna med tillägg af ränta efter fem för hundra om året, men med afdrag af den nettoinkomst, banan under tiden lämnat; och skulle lösesumman, som skulle anses utgöra inlösningsvärdet af hela järnvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter, af hvad slag de vara månde, äfvensom af hela den i behåll varande reserv-

och förnyelsefonden, utan annat undantag än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt, inom ett år efter det lösningsanspråket framställtts och i hvarje fall inom sex månader efter det staten tillträdt järnvägen, af svenska statsverket erläggas tillika med fem procent ränta därå, för år räknadt, från tillträdesdagen; hvarjämte egendomen skulle till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag å löseskillingen göras för beloppet af den i järnvägen in-tecknade skuld.

Järnvägen i fråga öppnades för allmän trafik den 5 oktober 1898.

Järnvägsanläggningen är utförd med normal spårvidd af 1,435 meter. Banans längd är 32 km., rälsvikten 40 kg. per meter, största lutningen 10 på 1,000 samt största tillåtna hastighet, såsom ofvan nämnts, 90 km. i timmen. Mellan ändpunkterna Malmö centralstation, tillhörig statens järnvägar, och Trelleborgs nedre station, tillhörig Lund—Trelleborgs järnväg, har ifrågavarande järnväg stationer vid föreningsstationen Östervärn, tillhörig Malmö—Tomelilla järnväg, (2 km.), Fosieby (7 km.), Lockarp (10 km.), Arrie (14 km.), Månstorp (17 km.), Östra Grefvie (20 km.), Slågarp (23 km.) och Skytts—Vemmerslöf (26 km.), alla afstånd räknade från Malmö.

Bolagets rullande materiel utgjorde år 1906 fem lokomotiv med tender, tio personvagnar, hvaraf fem kombinerade 1:a och 3:e klass tre 3:e klass och två kombinerade 3:e klass och postvagnar, samt 107 godsvagnar, hvaraf 9 s. k. gods-packvagnar samt 13 täckta och 85 öppna vagnar. Värdet af den rullande materielen upptogs vid 1906 års slut till 732,029 kronor 59 öre.

Ur den för järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten fastställda bolagsordning må här anmärkas, att aktiekapitalet skall utgöra minst 850,000 kronor och högst 1,200,000 kronor, fördeladt i aktier, hvarje å 500 kronor, samt att beslut om bolagets upplösning ej är giltigt, med mindre samtliga aktieägarna förenat sig därom eller beslutet fattats å två på hvarandra följande bolagsstämmor, däraf minst en ordinarie, och å den stämman, som sist hålles, biträdts af minst $\frac{2}{3}$ af de röstande.

Aktiekapitalet vid 1906 års slut utgjorde 1,130,500 kronor. Aktieägare med 10 aktier och därutöfver äro Malmö stad med 1,000 aktier, Stora Slågarps kommun med 57 aktier, Ingelstads kommun med 50 aktier, Östra Grefvie kommun med 45 aktier, Arrie kommun med 20 aktier, enhvar af ett tjugotal personer mestadels i Malmö med 20 aktier, en enskild person i Wemmerslöf med 16 aktier och enhvar af 17 personer i Malmö med 10 aktier, sålunda sammanlagdt representerande 1,758 aktier till ett nominellt värde af 879,000 kronor.

I järnvägen äro in-tecknade två obligationslån. Det ena, benämndt obligationslån n:r 1, är afslutadt år 1898 med brand- och lif-försäkringsbola-get Skåne å 1,750,000 kronor och löper med 4 % samt skall genom årliga utlottningar från och med oktober månad år 1901 återbetalas inom 40 år med rätt för järnvägsbolaget att efter den 31 december 1910 låta till återbetalning utlotta större belopp, än i amorteringsplanen föreskrifves, eller ock att återbetala hela lånet efter 6 månaders uppsägning. Obligationslånet n:r 2 af år 1902 eller ett af Malmö stad garanteradt 4 % obligationslån å kronor 870,000, att amorteras genom utlottning inom 40 år, är tecknad af Malmö sparbank, sparbanken Bikupan samt Oxie härads sparbank; och är låntagaren förbehållen rätt att efter in-gången af år 1913 öka den i amorteringsplanen angifna utlottningen eller ock efter föregången sex månaders uppsägning inbetala hela lånet.

Jag torde nu få öfvergå till att meddela åtskilliga ur bolagets årsberättelser hämtade, af järnvägsstyrelsen sammanställda uppgifter rörande de viktigaste trafikresultaten beträffande järnvägen.

Till en början har då i efterföljande tabell upptagits järnvägens hvarje år bokförda byggnadskostnad (kostnad för färdiga banan och rullande materiel), bruttoinkomst, driftkostnad och nettobehållning, ut-giftsprocent, inkomst per dag och bankilometer samt afkomstprocent.

| År. | Kostnad för färdiga banan och rullande materiel. | | Bruttoinkomst. | | Driftkostnad. | | Netto-behållning. | | Utgifts-procent (drift-kostnad i % af brutto-inkomst). | In-komst per dag och ban-kilo-meter. | | Af-komst-pro-cent. |
|---------------|--|----|----------------|----|---------------|----|-------------------|----|--|--------------------------------------|----|--------------------|
| | Kr. | | Kr. | | Kr. | | Kr. | | | Kr. | | |
| 1898 | 2,526,521 | 93 | 42,711 | 04 | 36,721 | 45 | 5,989 | 59 | 86 | 15 | 17 | — |
| 1899 | 2,823,643 | 17 | 233,538 | 52 | 204,921 | 78 | 27,616 | 74 | 88 | 19 | 91 | 0.98 |
| 1900 | 3,372,248 | 10 | 278,987 | 30 | 243,118 | 33 | 35,868 | 97 | 87 | 23 | 89 | 1.06 |
| 1901 | 3,443,986 | 31 | 268,075 | 37 | 243,785 | 63 | 24,289 | 74 | 91 | 22 | 95 | 0.71 |
| 1902 | 3,583,427 | 61 | 268,199 | 12 | 222,569 | 16 | 45,629 | 96 | 83 | 22 | 96 | 1.27 |
| 1903 | 3,584,360 | 44 | 318,655 | 39 | 218,034 | 66 | 100,620 | 73 | 68 | 27 | 28 | 2.81 |
| 1904 | 3,594,474 | 54 | 336,042 | 87 | 225,666 | 43 | 110,376 | 44 | 67 | 28 | 69 | 3.07 |
| 1905 | 3,602,622 | 97 | 308,555 | 54 | 233,431 | 29 | 75,124 | 25 | 76 | 26 | 42 | 2.09 |
| 1906 | 3,608,063 | 35 | 395,396 | 17 | 267,133 | 46 | 128,262 | 71 | 68 | 33 | 85 | 3.55 |
| 1907 *) | 3,611,000 | — | 411,800 | — | 289,600 | — | 122,200 | — | 70 | 35 | 26 | 3.38 |

*) Approximativt beräknadt ur räkenskapshandlingarna för detta år.

Person- och godstrafikens utveckling framgår af följande redogörelse:

| År. | Inkomst af | | | | Resande. | Gods- kvantitet. |
|------|---|----|---|----|----------|---------------------|
| | resande, res- gods, post och extra tåg. | | gods, lefvande djur, extra och diverse. | | | |
| | Kr. | | Kr. | | Antal. | Ton. |
| 1898 | 19,857 | 44 | 22,853 | 60 | 42,129 | 15,541 |
| 1899 | 117,749 | 63 | 115,788 | 89 | 174,482 | 40,813 |
| 1900 | 126,663 | 97 | 152,323 | 33 | 177,801 | 74,882 |
| 1901 | 125,944 | 64 | 142,130 | 73 | 173,722 | 85,522 |
| 1902 | 123,479 | 12 | 144,720 | — | 190,040 | 75,876 |
| 1903 | 133,320 | 37 | 185,335 | 02 | 183,030 | 127,373 |
| 1904 | 139,317 | 44 | 196,725 | 43 | 192,986 | 128,664 |
| 1905 | 141,237 | 70 | 167,317 | 84 | 194,477 | 110,840 |
| 1906 | 156,852 | 27 | 238,543 | 90 | 208,315 | 167,840 |

Järnvägsstyrelsen har omförmålt, hurusom dessa uppgifter gäfvit vid handen en ej oväsentlig ökning af bruttoinkomsten under de år, banan varit öppen för allmän trafik. Såväl antal resande som tonantal gods kunde sägas i genomsnitt hafva varit i stadig tillväxt. Undantag gjorde särskildt år 1905, då den minskade godstrafiken föranledde bruttoinkomstens nedgång med omkring 30,000 kronor, men att märka vore, att detta undantagsförhållande föranleddes af under större delen af året pågående byggnadsstrejk. Enligt senast tillgängliga uppgifter, eller för år 1906, hade de hufvudsakliga varuslag, som befordrats å Malmö—Kontinentens järnväg, utgjorts af hvitbetor 34,777 ton, grus 29,217 ton, gödningsämnen 20,385 ton, tegel och eldfast lera 8,446 ton, spannmål m. m. 7,815 ton samt stenkol och dylikt 7,262 ton. All anledning funnes att antaga, att banans trafik, äfven oberoende af inrättande af ångfärjeled, fortfarande skulle visa tillväxt.

Beträffande driftkostnaden utvisade, enligt hvad järnvägsstyrelsen vidare anför, den upprättade tabellen, att, under det driftkostnadens förhållande till bruttoinkomsten eller utgiftsprocenten varit under perioden 1898—1902 ganska väsentlig och under år 1901 uppgått ända till 91 %, med år 1903 inträdt gynnsammare förhållanden. Ökningen af utgiftsprocenten från år 1906 till år 1907 med 2 % eller till 70 % vore uppen-

barligen att tillskrifva de från och med juni 1906 inträdda förhöjda aflöningskostnaderna, hvilka i sin helhet drabbat kostnadskontot för år 1907. För år 1908, hvarunder samma löneafstal är gällande som under år 1907, torde kunna antagas ungefär enahanda utgiftsprocent som under sistnämnda år.

Den väsentliga ändring af nettobehållningens belopp, som från och med år 1903 sålunda, fränsedt undantagsåret 1905, ägt rum, hade gifvetvis inverkat fördelaktigt på bolagets ställning. Att å denna järnväg, som trots sin jämförelsevis korta sträckning numera gifve omkring 35 kronor i inkomst per dag och bankilometer, hitintills någon utdelning åt aktieägare icke kunnat ifrågakomma, vore att tillskrifva den omständigheten, att obligations- och öfriga lånebeloppen öfverstiga aktiekapitalet så väsentligt eller med dess dubbla belopp och att behållningen af driften först från och med år 1904, fränsedt undantagsåret 1905, kunnat förslå till räntornas gäldande. Följande tablå lämnar en öfversikt i detta hänseende och om möjligheten för aktieägarna att i en framtid nedbringa den nu ganska afsevärda förlustsiffran.

| År. | Förlust å bolagetsrörelse enligt vinst- och förlustkontot. | | Skilnad mellan bruttointkomst och driftkostnad. | | Räntor å lån. | | Vinst. | | Förlust. | |
|-------------------|--|----|---|----|---------------|----|--------|----|----------|----|
| | Kr. | | Kr. | | Kr. | | Kr. | | Kr. | |
| 1899 | 33,910 | 03 | 27,616 | 74 | 67,516 | 36 | — | — | 39,899 | 62 |
| 1900 | 80,494 | 71 | 35,868 | 97 | 82,453 | 65 | — | — | 46,584 | 68 |
| 1901 | 192,236 | 54 | 24,289 | 74 | 136,031 | 57 | — | — | 111,741 | 83 |
| 1902 | 261,703 | 08 | 45,629 | 96 | 115,096 | 50 | — | — | 69,466 | 54 |
| 1903 | 264,043 | 34 | 100,620 | 73 | 102,960 | 59 | — | — | 2,340 | 26 |
| 1904 | 260,993 | 07 | 110,376 | 44 | 107,326 | 17 | 3,050 | 27 | — | — |
| 1905 | 296,150 | 48 | 75,124 | 25 | 110,281 | 66 | — | — | 35,157 | 41 |
| 1906 | 279,340 | 96 | 128,262 | 71 | 111,453 | 19 | 16,809 | 52 | — | — |
| 1907 (approx.) .. | 270,140 | — | 122,200 | — | 113,000 | — | 9,200 | — | — | — |

Järnvägsstyrelsen har därefter redogjort för resultatet af förhandlingarna med bolagsstyrelsen, vid hvilka förhandlingar gifvetvis för bestämmande af inlösningspriset för bolagets järnväg måst tagas hänsyn till bestämmelserna härom i koncessionen.

Med iakttagande i hufvudsak af samma grunder, som i detta afseende gjort sig gällande vid statens inköp af den s. k. Västkustbanan

och nu senast den från och med den 1 januari 1907 öfvertagna Örebro—Svartå järnväg, och efter behörig granskning af bolagets räkenskaper skulle, anför järnvägsstyrelsen, inlösningspriset enligt koncessionen vid 1906 års utgång utgå enligt följande beräkning.

| Anläggningskostnad | | Ränta å 5 % å anläggningskostnaden | | Nettoinkomst (skilnaden mellan bruttoinkomst och driftkostnad) | | | |
|---|-----------|------------------------------------|---|--|----|---------|----|
| Datum | Kronor | För tiden | Kronor | Kronor | | | |
| 18 ⁵ / ₁₀ 98 | 2,526,521 | 93 | ⁶ / ₁₀ — ³¹ / ₁₂ 1898 | 29,826 | 99 | 5,989 | 59 |
| 18 ¹ / ₁ 99 | 2,526,521 | 93 | ¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1899 | 126,326 | 10 | 27,616 | 74 |
| 19 ¹ / ₁ 00 | 2,823,643 | 17 | ¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1900 | 141,182 | 16 | 35,868 | 97 |
| 19 ¹ / ₁ 01 | 3,372,248 | 10 | ¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1901 | 168,612 | 41 | 24,289 | 74 |
| 19 ¹ / ₁ 02 | 3,443,986 | 31 | ¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1902 | 172,199 | 32 | 45,629 | 96 |
| 19 ¹ / ₁ 03 | 3,583,427 | 61 | ¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1903 | 179,171 | 38 | 100,620 | 73 |
| 19 ¹ / ₁ 04 | 3,584,360 | 44 | ¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1904 | 179,218 | 02 | 110,376 | 44 |
| 19 ¹ / ₁ 05 | 3,594,474 | 54 | ¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1905 | 179,723 | 73 | 75,124 | 25 |
| 19 ¹ / ₁ 06 | 3,602,622 | 97 | ¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 1906 | 180,131 | 15 | 128,262 | 71 |
| 19 ³¹ / ₁₂ 06 | 3,608,063 | 35 | Summa | 1,356,391 | 26 | 553,779 | 13 |

Inlösningspris för järnvägen:
 Anläggningskostnaden (per ³¹/₁₂ 1906) kronor 3,608,063: 35
 Ränta å d:o » 1,356,391: 26 4,964,454: 61
 hvarifrån afgår nettoinkomst 553,779: 13
 Återstod kronor 4,410,675: 48

Af ett sålunda enligt koncessionsbestämmelserna efter förhållandena vid 1906 års slut beräknadt inlösningspris, 4,410,675 kronor 48 öre, skulle, sedan skulderna inklusive aktiekapitalet enligt 1906 års räkenskaper guldits och enligt samma räkenskaper för bolaget tillgängliga tillgångar realiserats, återstå 523,285 kronor 37 öre till utdelning åt aktieägarna, motsvarande ungefär 5,7 % för hvarje år å aktiekapitalet.

Det hade vid de förda förhandlingarna från statens järnvägars sida ifrågasatts, huruvida icke åtminstone den nedsättning af inlösningspriset kunde ifrågakomma, att aktieägarna erhöles allenast 5 % per år å aktiekapitalet räknadt till den föreslagna tillträdesdagen den 1 januari 1909.

Detta hade ansetts vara med grunderna för bestämmelserna i koncessionen mera öfverensstämmande. Då bolagsstyrelsen medgifvit rättmätigheten af hvad sålunda från järnvägsstyrelsens sida ifrågasatts, men icke ansett sig kunna därutöfver nedsätta bolagets anspråk, hade köpeskillingen af järnvägsstyrelsen beräknats sålunda, allt i rundt tal:

| | | |
|--|---------------|----------------------------|
| Skulder med afdrag af realiserbara tillgångar | kronor | 2,750,000: — |
| Aktiekapital | » | 1,130,000: — |
| 5 % ränta å aktiekapitalet till den 1 januari 1909 | » | 565,000: — |
| | <u>Summa</u> | <u>kronor 4,445,000: —</u> |
| hvarifrån afdragits värdet af en, enligt hvad förslagskontraktet angifver, å annans mark i Malmö uppförd tillbyggnad till lokomotivstall | » | 24,000: — |
| hvidan köpeskillingen utgör | <u>Kronor</u> | <u>4,421,000: —</u> |

Med beräkning af inlösningspriset vid 1908 års slut enligt koncessionen skulle, därest, såsom med största sannolikhet kunde förutses, trafikresultatet för år 1908 komme att i genomsnitt motsvara samma resultat för år 1907, detta pris uppgå till i rundt tal 4,520,000 kronor, hvilket belopp med omkring 100,000 kronor öfverstege det nu i förslagskontraktet bestämda.

Rörande öfriga bestämmelser i förslagskontraktet hafva följts de grunder, som varit bestämmande vid statens inköp af Västkustbanan, hvidan här torde vara tillfyllest angifva de bestämmelser, som uti nu föreliggande förslag till köpekontrakt ansetts särskildt erforderliga utöfver de vanliga villkoren.

Utom det att, såsom ofvan angifvits, från köpet undantagits en å mark, tillhörig Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag, uppförd tillbyggnad till lokomotivstall, har vid den i kontraktet omförmälda likvid påfordrats företeende af, förutom gravationsbevis af viss affattning, jämväl bevis, att bolagets nu oguldna kapitalskuld till Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag, 112,314 kronor 52 öre, enligt 9 § i kontraktet rörande föreningsstationen i Trelleborg, hvilken skuldsumma återfinnes bland skulderna enligt 1906 års räkenskaper, blifvit af Malmö—Kontinentens järnvägsaktiebolag gulden. Då detta belopp beräknats i köpeskillingen, bör gifvetvis staten vid öfvertagande af detta föreningsstationskontrakt vara fritagen från denna skuld.

Uti 6 § i förslagskontraktet hafva särskildt angifvits de aftal, som på staten öfvergå vid banans förvärfvande, nämligen de båda kontrakten

rörande de andra järnvägar tillhörande föreningsstationerna Östervärn och Trelleborg m. m., hvilka båda kontrakt äro uppsägbara och icke kunna ändras, med mindre båda parterna äro om ändringen ense. För begagnande af Östervärns station erlades för år 1906 omkring 11,000 kronor, hvori dock ingå vissa räntor. Under samma år hade Malmö—Kontinentens järnväg att erlægga för begagnande af Trelleborgs station omkring 43,000 kronor men hade å andra sidan, enligt kontraktet, inkomst af stationen från andra banor till närmare 8,000 kronor.

Den i förslagskontraktet vidare angifna öfverenskommelsen mellan Lund—Trelleborgs järnvägsaktiebolag, järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten och Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag angående fördelning af viss trafik och däraf härflytande inkomster skall enligt § 7 första stycket i öfverenskommelsen äga bestånd under tio år från den 1 maj 1899 eller alltså till den 1 maj 1909. Enligt samma paragrafs andra punkt kan den fortfarande därutöfver under vissa förutsättningar äga giltighet, så länge järnvägen Malmö—Kontinenten tillhör sin nuvarande ägare. Med hänsyn härtill har staten måst binda sig vid öfverenskommelsen under de första fyra månaderna af år 1909, men har därefter handlingsfrihet ansetts böra staten tillförsäkras rörande ifrågavarande trafik, hvilken afser gods, som befordras:

a) mellan svenska stationer norr om Malmö, med visst undantag, å ena sidan, samt utländska stationer, å andra sidan, då godset befordras medelst de af svenska och preussiska postverken subventionerade ångfartygen mellan Trelleborg och Sassnitz;

b) mellan de i Malmö belägna stationerna, å ena sidan, och stationerna i Trelleborg, å andra sidan, äfvensom mellan de i Malmö belägna stationer, å ena sidan, samt utländska stationer, å andra sidan, via Trelleborg;

c) via Trelleborg mellan stationerna i Malmö samt öster om Trelleborg belägna stationer.

Ett med Trelleborgs expressbyrå afslutadt kontrakt har ansetts böra uppsägas till tidpunkten för statens järnvägars öfvertagande af järnvägen.

I detta sammanhang har järnvägsstyrelsen vidare anmärkt, att kontraktet af den 9 september 1897 mellan järnvägsstyrelsen och styrelsen för järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten angående rätt för bolaget till gemensamt begagnande af statsbanestationen i Malmö samt om besörjande å bolagets järnväg af den s. k. nya kontinentaltrafiken själfallet komme att upphöra vid statens öfvertagande af banan, och därmed äfven statens järnvägars skyldighet att utgifva den godtgörelse

för förlust å driften af det sedan flera år inrättade andra tågparet för kontinentaltrafikens besörjande, som i öfverenskommelsen stadgas och hvilken under år 1906 uppgått till omkring 28,000 kronor. Vid banans eventuella förvärfvande af staten i samband med anordnande af ångfärjedrift torde, såsom ock af vederbörande distriktsförvaltning i afgifvet yttrande framhållits, vara erforderligt anordna ett lokaltåg i hvardera riktningen utöfver hvad nu finnes, då de fyra s. k. kontinentaltågen ej borde stanna å stationerna eller medföra lokalresande. Den ökade kostnaden, som häraf föranleddes, berördes ock vid beräkning af banans blifvande nettobehållning i en vid järnvägsstyrelsens skrifvelse fogad promemoria. (Bilaga B).

Förslagskontraktets 7 § tillerkänner statens järnvägar nyttjanderätt under viss tid till några af eller eventuellt samtliga de fyra stallrum, som ej ingå i köpet, samt till erforderlig mark för uppförande för statens järnvägars räkning af provisorisk tillbyggnad till stallen. Detta hade, enligt uppgift af järnvägsstyrelsen, ansetts erforderligt under tiden intill dess de lokomotivstall, hvilka upptagits i beräkningen af kompletteringskostnaderna för banan, blifvit uppförda. Enligt till järnvägsstyrelsen inkommet protokollsutdrag hade Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag för sin del godkänt de till statens järnvägar gjorda upplåtelser, som 7 § innefattar.

Slutligen hade ansetts lämpligt att i 8 § af förslagskontraktet hänvisa till en kontraktet bilagd förteckning å den personal, som må öfvergå i statens järnvägars tjänst, med angifvande af vederbörandes löneförmåner.

Ersättning för mistade inkomster till vissa innehafvare af befälsposter vid järnvägen hade skäligen ansetts icke böra af staten gäldas.

Beträffande nu förevarande fråga om statens inlösen af Malmö—Kontinentens järnväg har järnvägsstyrelsen hänvisat till hvad styrelsen i sitt ofvannämnda underdåniga utlåtande den 5 januari 1897 anført ifråga om valet af Malmö—Kontinentens järnväg såsom förmedlande kontinentaltrafiken den direktaste möjliga vägen från Malmö till Trelleborgs hamn, särskildt styrelsens erinran därom, att det vid öfverlåtelse af kontinentaltrafiken vore nästan en bjudande nödvändighet att förbehålla staten att förr eller senare på möjligast förmånliga villkor inlösa ifrågavarande järnväg. Då nu fråga föreläge om ett bättre anordnande af kontinentaltrafiken genom inrättande af ångfärjeled, syntes tidpunkten just vara inne att inlösa ifrågavarande järnväg och därmed, såsom från början afsetts, utsträcka stambanenätet från knutpunkten mellan södra stambanan och västkustbanan till landets södra kust. Det torde icke

heller lida något tvifvel därom, att därest järnvägen komme i statens egen hand, större förutsättningar förefunnes för en mera rationell och tidsenlig utveckling af ifrågakvarande trafik beträffande transport af såväl resande som gods.

Utredning rörande den sannolika afkastningen af järnvägen återfunnes i nyss omförmälda promemoria af styrelsens matematiker och framginge af densamma, att under det år 1906 öfverskottet uppgått till 128,300 kronor, genom statsinköpet skulle, fränsedt till en början färje-linjens inflytande, den årliga nettoinkomsten sannolikt komma att utgöra 70,000 kronor.

På grund af inrättande af en färjeled skulle åter ökningen af inkomst af godstrafik uppgå till 80,000 kronor och af persontrafik till 11,000 kronor för år räknadt. Då någon ökning af driftkostnaden för järnvägen på grund af ångfärjetrafiken ej torde behöfva beräknas, skulle den sammanlagda nettoinkomstökningen på grund af färjeledens inrättande kunna beräknas till 90,000 kronor och sålunda nettoinkomsten till 160,000 kronor. Detta motsvarade något öfver 3,5 % ränta på köpeskillingen för banan, med tillägg af kompletteringskostnaden för densamma, eller sammanlagdt 4,505,000 kronor.

I frågan om banans komplettering hade vederbörande distriktsförvaltning på anmodan inkommit med yttrande rörande de kostnader, som kunde erfordras för försättande i fullgodt skick af Malmö—Kontinentens järnväg, och hade distriktsförvaltningen, efter besiktning af järnvägen, anmält, att följande kompletteringsarbeten vore erforderliga:

| | |
|--|------------------------|
| två mindre boställshus, flera vedbodas m. m. | kronor 23,000: — |
| underhåll af stängsel, telegrafledning m. m. | » 8,000: — |
| ett vattentorn m. m. samt kolupplag i Trelleborg ... | » 13,000: — |
| fyra lokomotivstallar i Malmö | » 40,000: — |
| | <hr/> |
| | Summa kronor 84,000: — |

Under förutsättning att Eders Kungl. Maj:t besluter framlägga förslag för Riksdagen om inköp af Malmö—Kontinentens järnväg har järnvägsstyrelsen slutligen hemställt, att i propositionen måtte föreslås anvisande af anslag till belopp af 84,000 kronor för nämnda kompletteringsarbeten å järnvägen.

Det synes mig vara otvifvelaktigt att, när ångfärjeförbindelse genom staternas försorg ordnas mellan Trelleborg och någon punkt på Tysklands kust, svenska statens järnvägar måste utsträckas till Trelleborg.

Endast på detta sätt kan förbindelsen i hvad rör förhållandet till järnvägarna blifva fullgod. Den 32 km. långa sträckan mellan Malmö och Trelleborg kommer eljest att utgöra ett hinder för statens handlingsfrihet vid förbindelseledens behöriga utnyttjande, det må nu vara fråga om fastställande af tidtabeller eller af tariffer eller om åtgärder vid förseningar eller dylikt. Denna uppfattning stämmer ock öfverens med de af mig förut återgifna uttalandena under förberedelserna för meddelande af koncession för järnvägsanläggningen i fråga.

Kostnaden för järnvägens inköp jämte den jämförelsevis obetydliga kompletteringen, tillsammans 4,505,000 kronor, ställer sig rätt afsevärd. Den uppgår till något mer än 140,000 kronor per kilometer, under det att den beräknade sanmanlagda byggnadskostnaden till och med år 1906 för statsbanelinjerna söder om Storvik utgör i det närmaste 124,000 kronor per kilometer. Det obetydliga behovet af komplettering visar emellertid, att banan befinner sig i fullgodt och väl utrustadt skick. Det kan icke vara tal om att för statsverkets räkning bygga ytterligare en järnväg mellan Malmö och Trelleborg. Icke heller lämpar det sig att inlösa den andra järnvägen mellan Malmö och Trelleborg, på hvilken järnväg färden mellan Malmö och Trelleborg är något längre. Denna järnväg är afsevärdt svagare byggd än Malmö—Kontinentens järnväg och sträcker sig i själfva verket endast från Södervärns station i Malmö. Mellan Södervärns och Malmö västra stationer, 3,4 kilometer, begagnas för järnvägens tåg Malmö—Ystads järnvägs spår. Den enda skäligen utvägen synes då vara att inköpa Malmö—Kontinentens järnväg för det begärda priset, hvilket visats vara 100,000 kronor billigare, än bolaget enligt koncessionsvillkoren haft rätt att fordra. Med inköpet af en redan färdig järnväg följer ju ock, att den redan upparbetade trafiken kommer den nye ägaren till godo. Bruttoinkomsten af järnvägen har från år 1899, det första hela trafikåret, till år 1907 stigit från omkring 233,500 kronor till omkring 411,800 kronor.

Emellertid synes af järnvägsstyrelsens redogörelse, att nettobehållningen af järnvägen, som år 1906 utgjorde 128,262 kronor 71 öre, innan de till 111,453 kronor 19 öre uppgående räntorna utgått, skulle komma att i statens hand, om ångfärjetrafiken ej kommer till stånd, gå ned till endast omkring 70,000 kronor och således icke ens motsvara räntan på de till omkring 2 $\frac{1}{2}$ millioner kronor uppgående obligationslånen.

Ser man efter i den omförmälda, vid detta protokoll fogade uträkningen, hvarpå denna stora nedgång beror, finner man att efter 1906

års förhållanden, bland annat, persontrafikinkomsten skulle minskas med 45,700 kronor, beroende på statens billigare persontaxa, och att godstrafikinkomsten skulle genom sammanslagningen minskas med i medeltal en half banafgift — 25 öre per ton — eller med 39,500 kronor. Med iakttagande af jämväl en annan post minskning i inkomster samt några poster minskning i utgifter äfvensom vissa omständigheter, som föranleda ökning i inkomster, framkommer det öfverräknade nettobehållningsbeloppet 70,000 kronor.

Kommer däremot ångfärjetrafiken till stånd, skulle enligt samma uträkning, såsom redan meddelats, nettobehållningen i statens hand kunna beräknas till 160,000 kronor per år. Detta belopp motsvarar något mer än 3,5 procent ränta på det af staten nedlagda kapitalet 4,505,000 kronor. Enligt meddelad uppgift ur amorteringstabellerna kommer vid 1908 års slut att återstå oguldet å det första obligationslånet 1,579,000 kronor och å det andra 858,000 kronor eller således tillsammans 2,437,000 kronor. Röntan därå efter 4 procent utgör 97,480 kronor, och skulle således 62,520 kronor anses motsvara ränta å det öfriga af staten nedlagda kapitalet, 2,068,000 kronor, hvilket gör 3 procent.

Med hänsyn till den synnerliga vikt, som ligger på att få statsbaneförbindelse ända fram till Trelleborgs hamn, torde det ekonomiska resultat, som uppkommer, när färjeförbindelse finnes anordnad, få anses tillfredsställande. Å andra sidan är det ekonomiska resultatet, innan färjeförbindelsen kommer till stånd, så svagt, att jag icke vågar föreslå inlösen af järnvägen under annan förutsättning, än att det är klart att ångfärjeförbindelsen blir en verklighet, huru nyttigt det än skulle vara redan för den bestående förbindelsen öfver Trelleborg—Sassnitz att i Trelleborg hafva anslutning till statsjärnvägarna.

På sätt förut i liknande fall ägt rum, torde såväl hvad som genast måste kontant utgå jämte det behöfliga kompletteringsanslaget, enligt beräkning tillsammans 2,068,000 kronor, som ock blifvande ränte- och kapitalinbetalningar å obligationslånen böra bestridas af upplånta medel samt förty anvisas att utgå från riksgäldskontoret.»

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för det i herr Thorssons ifrågavarande motion framställda förslaget, tillåter sig utskottet att hänvisa till själfva motionen.

Utskottet har funnit sig öfvertygad därom, att varuutbytet mellan Sverige och Tyskland har en så betydande omfattning och en sådan möjlighet af ytterligare utveckling, att goda skäl tala för att för detta varuutbyte söka ordna de bästa möjliga tillfällen till direkt och regelbunden trafik.

Den befintliga, med statsmedel understödda postångfartygsförbindelsen mellan Trelleborg och Sassnitz är, enligt hvad som uttryckligen uttalades vid dess inrättande och enligt erfarenhetens vittnesbörd, väsentligen till nytta för befordran af post och passagerare. På teknikens nuvarande ståndpunkt och med ett afstånd af endast omkring 100 km. är för godset en ångfärjeförbindelse påtagligen det enda riktiga, hufvudsakligen på den grund att en dyrbar och ofta för godset skadlig omlastning därigenom undvikas och att endast genom ångfärjedrift möjliggöres att regelbundet sända gods i sådana lämpliga kvantiteter, att kostnaden för hållande af lager på konsumtionsorten väsentligt nedbringas. Den praktiska möjligheten att å ett farvatten af den utsträckning och beskaffenhet som hafvet mellan Sverige och Tyskland drifva ångfärjetrafik med fullgod säkerhet och punktlighet är genom erfarenheten ådagalagd.

Af den lämnade utredningen synes ock framgå att, då man bestämt sig för att föra öfver godset med ångfärja, det är klokast att låta färjorna blifva kombinerade, så att de samtidigt med godsvagnarna kunna medtaga post- och passagerarevagnar, hvilket för både post- och passagerare skulle medföra större trygghet och precision samt bekvämlighet vid öfverfarten. Visserligen ökas härigenom både anskaffnings- och driftkostnaden, men de höga subventionsbeloppen till de nuvarande postfartygen och de goda inkomster, som äro att vänta af passageraretrafiken på ångfärjorna, tala dock för att staten bör frigöra sig från det kontrakt, som i oktober 1905 för tiden 1 maj 1907 till samma dag år 1917 afslutats med rederiaktiebolaget Sverige—Tyskland om postbefordringen på linjen Trelleborg—Sassnitz. Enligt utredningen kan uppgörelse om kontraktets upphäfvande träffas på två olika sätt. Antingen öfvertager staten bolagets båda ångfartyg »Prins Gustaf Adolf» och »Prinsessan Margareta» jämte en del inventarier för 1,501,008 kronor 11 öre jämte ränta från den 31 december 1907 men med afdrag af bolagets nettovinst efter sistnämnda dag. Eller ock betalar staten, utan att öfvertaga fartygen, hälften af nyssnämnda belopp, eller alltså 750,504 kronor 5 öre med tillägg af 100,000 kronor, såsom ersättning för den risk, bolaget löper genom att behålla dessa genom sin speciella byggnadsart svärplacerade båtar. För en enskild person vore antagligen det förra alternativet att före-

draga, men för staten synes detsamma vara mindre tilltalande i betraktande af den ganska stora risken att fartygen komme att för statens räkning blifva liggande osålda och utsatta för värdeminskning i afvak-tan på en tillräckligt fördelaktig försäljning. Utskottet anser det där-för vara bättre att staten för kontraktets upphörande betalar bolaget ett fast belopp af 850,504 kronor 5 öre.

Det är visserligen att antaga att denna utgift skulle blifva mindre, ju längre man dröjde med ångfärjelinjens inrättande, liksom det är tydligt att utgiften skulle alldeles bortfalla, om man anordnade ångfär-jetrafik först under år 1917, då postkontraktet upphör att gälla. Men man kan icke rimligen för att undgå denna utgift dröja så länge med att inrätta den för vår handel och vår industri så betydelsefulla direkta ångfärjeleden. Man skulle då för det gods, som bör fraktas med ång-färja, få åtnöjas med den längre och följaktligen dyrare transporten öfver befintliga, hufvudsakligen främmande färjeleder, där godset mellan Sverige och Tyskland ock är utsatt för att försenas genom användan-det af tre ångfärjor på hvardera vägen.

Såsom anknytningspunkt på svenska sidan har Kungl. Maj:t före-slagit Trelleborgs hamn. Herr Thorsson har i sin ofvannämnda motion hemställt om förnyad utredning rörande lämpligheten af att förlägga utgångspunkten på svensk sida längre österut å Skånes sydkust, exem-pelvis till Ystad. Då i detta hänseende någon annan punkt än Ystad väl icke på allvar skulle kunna ifrågasättas, vill utskottet hänvisa till hvad ångfärjekommissionen anfört i fråga om Ystads användande för detta ändamål. Ångfärjekommissionen yttrar härom följande:

»Skall Ystads hamn kunna användas för färjetrafik, måste den väsent-ligt utvidgas, exempelvis enligt ett af herrar Möller och Eyde 1904 ut-arbetadt förslag, enligt hvilket nya vågbrytare skulle anläggas 200 meter utanför den nuvarande västra vågbrytarens hufvud. Härigenom skulle bildas en yttre hamnbassäng, till hvilken inseglingen blefve lätt, och efter vidgning af inloppet till nuvarande hamnen skulle denna blifva en inre, lätt tillgänglig och lugn bassäng, i hvilken ångfärjelägen fullt lämpligt kunde förläggas.

Kostnaden för ofvan angifna förändringar har af kommissionens ledamot distriktschefen F. Enblom på grund af herrar Möller och Eydes kostnadsförslag uträknats till 800,000 kronor. Då stadsfullmäktige i sin inlaga förklarar, att staden Ystad vore villig att för ångfärjeför-bindelsens dragande däröfver göra alla de rimliga uppoffringar, som krävas för ordnandet af en god ångfärjehamn, synes således häraf framgå att Ystads hamn utan större kostnad för statsverket skulle kunna

så förbättras, att den kan erbjuda det utrymme och den frihet från sjöhäfnings, som en ångfärjehamn ovillkorligen kräver, och sålunda härutinnan möjligen blifva fullt jämgod med Malmö och Trelleborgs hamnar.

Äfven om sådana förbättringar åvägabringas, har dock Ystad i förhållande till Sveriges järnvägsnät ett olämpligt läge. Stadsfullmäktige i Ystad hafva visserligen framhållit, att största delen af Sverige ligger östligare än Ystad och att en bekväm förbindelse kan anordnas öfver Hästveda—Kristianstad—(Långebro—) Brösarp, hvarvid dock vissa linjer borde förses med kraftigare öfverbyggnad och anknytning i Kristianstad ske mellan Kristianstad och Långebro stationer.

Men fränsedt att en sådan, enligt kommissionens åsikt nödvändig ombyggnad blir dyrbar och att dessutom, i öfverensstämmelse med hvad kommissionen i det föregående framhållit, statsinköp af samtliga de ifrågavarande järnvägarna skulle blifva nödvändigt, så utvisar en jämförelse mellan afstånden järnvägsledes, att väglängden Hästveda—Ystad är 131 kilometer (om afståndet Långebro—Kristianstad uppskattas till 2 kilometer) och Hästveda—Trelleborg 134 kilometer. Denna skillnad är ju af alldeles ingen betydelse, särskildt då man betänker att sträckan Hästveda—Trelleborg är väsentligt lättare att trafikera, på grund af att 83 kilometer däraf redan äro dubbelspåriga.

Enligt kommissionens åsikt hafva således stadsfullmäktige i Ystad icke påvisat, att denna plats är att föredraga framför Trelleborg ens såsom utfartshamn för trafiken med östra Sverige, utom naturligen hvad beträffar Blekinge och östra Skåne.

Härtill kommer att linjen Hästveda—Ystad är alldeles oanvändbar såsom trafikled för den större delen af västra Sverige, nämligen den, hvars utfartsväg är Västkustbanan. Denna svåra olägenhet kan afhjälpas endast genom att till förbindelseväg från stambanan till Ystad välja linjen Eslöf—Ystad, hvarvid en förbindelse från Västkustbanan kan erhållas öfver Teckomatorp. Därigenom skulle emellertid afståndet från södra stambanan blifva 10 kilometer och från Västkustbanan 25 kilometer *längre* till Ystad än till Trelleborg, hvarjämte man fortfarande skulle stå inför nödvändigheten att till staten inlösa dyrbara enskilda järnvägar (Ystad—Eslöfs och Landskrona—Eslöfs) och sannolikt företaga ombyggnad af desamma.

Vidare skulle man genom att lämna södra stambanan i Eslöf och Västkustbanan i Teckomatorp nödgas afstå från den koncentring af hela kontinentaltrafiken i Malmö, som nu förefinnes och som ur flera synpunkter är förmånlig. Och slutligen kan Ystad aldrig komma att

draga till sig den stora trafiken mellan Malmö och Kontinenten och än mindre den persontrafik mellan Köpenhamn och Kontinenten, som redan ångbåtsleden Trelleborg—Sassnitz lyckats förvärfva och som en färjeled från Malmö eller Trelleborg säkerligen skulle ytterligare utveckla.

Dessa olägenheter af att välja Ystad till färjehamn kunna enligt kommissionens åsikt icke på långt när uppvägas af den enda fördelen, att afståndet från Blekinge och östra Skåne är kortare till Ystad än till Trelleborg och Malmö, utan torde på grund af det anförda tydligt framgå, att såväl Malmö som Trelleborg i afseende på förbindelser med Sveriges järnvägsnät äro gifvet att föredraga framför Ystad.

Afstånden sjöledes från Trelleborg och Ystad till Sassnitz äro ungefär lika; till öfriga ifrågasatta tyska hamnar är afståndet från Trelleborg kortare (till Barhöft 16 kilometer, till Warnemünde 30 kilometer).

Under sådana omständigheter bör enligt kommissionens åsikt Ystad icke ifrågakomma såsom utgångspunkt för en ångfärjeförbindels med Tyskland.)

Efter den utredning, kommissionen sålunda lämnat, synes det utskottet icke vara anledning att fördröja ärendets afgörande genom anordnande i enlighet med motionärens förslag af ytterligare utredning i denna fråga. Enligt utskottets mening måste det anses vara ådagalagdt att af de svenska platser som kunna ifrågakomma såsom utgångspunkt för ångfärjeförbindelsen, Trelleborg gifvet är den lämpligaste.

Beträffande anknytningspunkten på tysk sida kunde väl ur synpunkten att finna den kortaste och snabbaste väg vara att önska, att man lyckats finna någon annan punkt än Sassnitz. Men då i alla händelser vid andra eventuellt lämpligare punkter skulle fordras betydande anläggningar af hamn och förbindelsejärnväg, skulle påtagligen företagens genomförande fördröjas vida längre, än som är rätt förenligt med Sveriges intresse för ångfärjeförbindelsens tillkomst. Det har ock blifvit vitsordadt, att i Sassnitz alla behöfliga anordningar kunna vidtagas för den trafik, som skäligen är att vänta under den närmare framtiden. Man bör därför utan synnerlig olägenhet kunna börja ångfärjeförbindelsen med Sassnitz såsom ändpunkt på tysk sida.

Kostnaderna för ångfärjeledens inrättande äro så afsevärdt höga, att de nog skulle mana till försiktighet vid beslut i detta ärende. Å andra sidan kan man dock icke gärna begära att anstalter, som vidtagas till handelns och industriens upphjälpande, skola omedelbart lämna full afkastning på nedlagdt kapital. Utskottet har ock fått det intrycket, att beräkningarna af trafikinkomsten på linjen i fråga äro gjorda med en synnerligen stor varsamhet. Anförda exempel ådagalägga äfven att

ångfärjeleder i allmänhet visat en mycket stark trafikökning, så att de från att i början gå med förlust inom kort blifvit vinstgivande, utan att man behöft i beräkningen taga med vinsten å den trafikökning, som kommit närliggande järnvägssträckor till del. Att genomgångstrafiken mellan Sverige och Tyskland är något att räkna med, kan man ock se på de åtgärder, som vidtagits på annan väg, då Trelleborg—Sassnitzlinjen kom till, i det att ej långt därefter ångfärjelinjen Gjedser—Warnemünde inrättades. Förslaget om en ångfärjelinje mellan Trelleborg och Sassnitz har ock i den danska pressen besvarats med yrkande på ett skyndsamt genomförande af planen att räta ut järnvägslinjen öfver Seland och bygga bro öfver sundet mellan denna ö och ön Falster.

Förslaget om förvärfvande för svenska statens räkning af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg anser sig utskottet böra i allo tillstyrka. Det är viktigt för en välordnad ångfärjetrafik i staternas hand mellan Trelleborg och Sassnitz att det svenska statsbanenätet är utsträckt ända till Trelleborg, och det synes vara antagligt att trafiken å järnvägen skall lämna en afkastning, som må under gifna förhållanden befinnas tillfredsställande. I likhet med föredragande departementschefen anser emellertid utskottet, att inlösen af järnvägen bör ske endast såvida det är klart att ångfärjeförbindelsen mellan Sverige och Tyskland verkligen kommer till stånd och sålunda beslut härom blifvit i vederbörlig ordning fattade i båda rikena.

Slutligen vill utskottet framhålla önskvärdheten af att åtminstone en af de här ifrågavarande färjorna helst måtte tillverkas i Sverige.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet hemställa:

1:o) att Riksdagen, med afslag å herr Thorssons ofvan omförmälda motion, må på det sätt bifalla Kungl. Maj:ts proposition n:o 20, att Riksdagen

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

b) till anläggande af ångfärjelägen i Trelleborgs hamn med tillhörande broklaffar och spårförbindelser, rangerings- och uppställningsbangård samt stations-

paviljong beviljar ett belopp af 900,000 kronor äfvensom bemyndigar riksgäldskontoret att i mån af behof och, efter Kungl. Maj:ts beslut i hvarje särskildt fall, jämväl under innevarande år tillhandahålla järnvägsstyrelsen nämnda belopp; och

c) bemyndigar riksgäldskontoret att efter ingången af år 1909 på rekvisition tillhandahålla Kungl. Maj:t 850,504 kronor 5 öre att användas till godtgörelse åt rederiaktiebolaget Sverige—Tyskland för upphäfvande af det mellan generalpoststyrelsen och nämnda bolag i oktober 1905 afslutade kontraktet angående uppehållande af sjöpostförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz; samt

2:o) att Riksdagen, under förutsättning att vederbörliga beslut under innevarande år fattas om anordnande af en ångfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz, må, med bifall till Kungl. Maj:ts proposition n:r 24, besluta att, med godkännande till hufvudsakliga delar af det vid statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 1 februari 1908 fogade förslagskontraktet angående förvärfvande för svenska statens räkning af den järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten tillhöriga järnvägen mellan Malmö och Trelleborg, ej mindre bemyndiga riksgäldskontoret att på rekvisition af järnvägsstyrelsen utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för järnvägen skall kontant till dess ägare utbetalas samt för fullgörande af räntelikvider och kapitalafbetalningar å de i järnvägen in-tecknade obligationslån, än äfven för år 1909 anvisa till kompletteringsarbeten å järnvägen 84,000 kronor att utgå af riksgäldskontoret.

Stockholm den 28 februari 1908.

På statsutskottets vägnar:

G. BILLING.

Reservation

af herr *F. W. Thorsson*, som ansett att utskottet bort tillstyrka bifall till den af honom i ämnet väckta motionen.

Herrar *P. Paulson*, *S. O. Nylander*, *G. Odqvist* och *A. Wiklund* hafva begärt få antecknadt, att de icke inom utskottet deltagit i behandlingen af förestående ärenden.
