

Nr 4.

Av herr **Sommelius**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående insättande av en svensk ångfärja i trafik mellan Hälsingborg och Hälsingör.

Trenne ångfärjeförbindelser ledande till och från utlandet finnas för närvarande i vårt land.

Den betydelsefulla uppgift dessa utföra torde numera allmänt erkännas, men ännu sakna vi ångfärjeförbindelser med grannfolken i öster och västerut med England.

Att detta trafiksystem inskränkts i sin tillämpning till landets sydligaste provins visar, att hittills åtminstone Sveriges utländska förbindelser huvudsakligen avse kontinenten eller med andra ord allt det fastland i Europa, som är till finnandes mellan Östersjön och Medelhavet.

Att transportera svenskt gods till utlandet och vice versa utan omlastning är en fördel av oberäknelig nytta, och om de färjor, som redan finnas, kan man endast säga, att de förtjänt sitt lov.

Då emellertid den äldsta ångfärjeförbindelsen i vårt land ännu är i saknad av svensk färja, och ångfärjeläget på svenska sidan alltid betecknas av de danska färgerna, har jag med denna motion velat framföra förslag om alternerande svensk färja i norra delen av Öresund.

Jag anholder att få anföra, att ångfärjetrafiken mellan Hälsingborg och Hälsingör öppnades med dansk ångfärja den 10 mars 1892, att ångfärjetrafiken mellan Malmö—Köpenhamn öppnades med dansk ångfärja den 7 oktober 1895, och att svensk ångfärja insattes den 16 augusti 1900, och att ångfärjetrafiken mellan Trälleborg och Sassnitz öppnades med såväl svensk som tysk ångfärja den 7 juli 1909.

Härav framgår, att då trafikmyndigheterna i Sverige på den framställning, som gjordes omedelbart före 1892, icke ville vara med om en

ångfärja över Öresunds smalaste del, så hade samma myndigheter 8 år därefter insett behovet av en svensk färja mellan Malmö och Köpenhamn och 9 år efter denna tid funnit nödvändigt att insätta en svensk ångfärja i trafik till Sassnitz. Då Trälleborg—Sassnitz öppnades, lades så mycket som möjligt av trafiken över Trälleborg, även där den naturligt skulle gått via Hälsingborg (eller t. o. m. via Malmö). För att kunna göra detta gjordes starka tariffsänkningar å svensk och tysk sida, så att trafik på Hamburg och Västeuropa skulle kunna dragas via Trälleborg. Även Danmark protesterade däremot utan resultat. Bland skäl, som då framfördes, nämndes särskilt, att man måste tillse, att *svensk* rut gynnades. Redan vid första ångfärjetrafikens öppnande 1892 framträdde en stark trafik på linjen Hässleholm—Hälsingborg från statens järnvägar över den nya färjan till utlandet. Efter insättandet av färjan Trälleborg—Sassnitz ha emellertid åtskilliga tariffanordningar vidtagits för att leda trafiken över Trälleborg till utlandet utan hänsyn till den kortare förbindelsen över Hälsingborg—Hälsingör, så vitt det avser Hamburg och västra delarna av kontinenten.

Dock häfda alltjämt färjorna över Öresunds smalaste del sina höga trafiksiffror, och om man vill se objektivt på denna utveckling, så framgår det, att svenska statens intressen av egen ångfärja på denna sträcka jämte den danska är i hög grad ett spörsmål att uppmärksamma ur svensk synpunkt, och knappast torde väl någon europeisk stat, som förfogar över flera trafikleder till och från utlandet, underlåta att hålla sin skyddande hand över dessa alla, viktiga som alla äro för rikets import och export och för resandetrafiken. Att bereda bekväma trafikleder inom landet är en angelägen uppgift, men ännu angelägnare är att överallt, var det kan ske, taga vård om de direkta naturliga ruterna till främmande länder — särskilt om, såsom fallet är vid färjeförbindelsen med Hälsingör, att den står i direkt förbindelse med statens järnväg västkustbanan, som förmedlar trafiken med Norge och västra Sverige. Och även i det fall, att man åt ett annat väderstreck befordrar någon trafik för en enskild järnväg (exempelvis Hälsingborg—Hässleholm), så torde detta väl knappast behöva förorsaka en minskning i intresset för ångfärjeförbindelsen Hälsingborg—Hälsingör. Enskilda järnvägar föra till statens över hela landet en betydande trafik.

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

Jag skall emellertid söka framdraga någon statistik för att påvisa, att

även för svenska staten det ingalunda är någon ofördelaktig affär att insätta egen färja i Öresund. Rikets anseende torde också kräva denna lilla representation i synnerhet som trafikleden är upparbetad och mycket väl tål en jämförelse med andra färjor; tyvärr har jag ej kunnat anskaffa statistik före kriget.

	Resande	Gods	Beräknad inkomst			
	Antal c:a	Ton	Personer Kr.	Gods m. m. Kr.	Postbefordring Kr.	Tillsammans Kr.
<i>Hälsingör — Hälsingborg:</i>						
Trafikåret 1914—1915	310,600	158,909	93,200	82,600	4,500	180,300
» 1915—1916	373,200	285,117	119,400	134,000	4,500	257,900
» 1916—1917	541,400	311,749	167,800	152,800	4,500	325,100
» 1917—1918	639,700	196,122	211,100	117,700	4,500	333,300
» 1918—1919	490,700	159,616	191,400	364,999	5,800	562,199
<i>Köpenhamn — Malmö:</i>						
Trafikåret 1914—1915	87,500	285,925	52,800	312,100	13,700	378,600
» 1915—1916	56,100	438,978	36,900	374,300	16,200	427,400
» 1916—1917	80,800	383,601	44,300	413,900	13,200	471,400
» 1917—1918	64,800	201,306	51,800	268,200	9,500	329,500
» 1918—1919	42,300	255,078	36,300	488,100	9,400	533,800
<i>Gjedsr — Warnemünde:</i>						
Trafikåret 1914—1915	88,500	281,689	150,100	396,000	81,500	627,600
» 1915—1916	58,600	466,362	104,100	620,000	78,000	802,100
» 1916—1917	37,600	360,679	26,200	495,400	64,300	585,900
» 1917—1918	28,300	220,262	21,000	357,200	57,500	435,700
» 1918—1919	27,600	99,515+	71,200	183,600	55,800	310,600

Av ovanstående statistik framgår, att persontrafiken å färjan Hälsingborg—Hälsingör år 1917 uppgick till nära 2,000 personer dagligen och en godstrafik skulle oberoende av inskränkande tariffer omedelbart kraftigt tillväxa, och är redan nu icke så synnerligen underlägsen de övriga färjornas.

Något vinst- och förlustkonto har jag icke lyckats uppbringa, men ett dylikt torde vara av ringa värde för bedömande av räntabiliteten, ty man räknar med inkomster och utgifter för hela linjen Hälsingborg—Köpenhamn pr kilometer, vare sig trafiken äger rum med färja eller järnväg.

Ånjo börja de under kriget förstummade rösterna att väcka till liv frågan om Fehmernruten, som väsentligt skall komma att förkorta avståndet från Västeuropa till de Nordiska länderna, och utan tvivel skall en svensk ångfärja på den närmaste gränstationen till kontinenten befinnas vara av betydelse.

Men även ur den synpunkten, att en tätt befolkad del av Skåne, omslutande en stad på mer än 45,000 invånare, drar fördel av Öresunds-trafiken, torde tala för, att en svensk ångfärja i sundet alternerade med den danska, och det saknar icke betydelse att hava möjlighet till starkare inflytande på trafikens ordnande och tariffbildningen genom att å linjen Hälsingborg—Hälsingör förvärva samma intressen och delaktighet som å de andra ruterna.

Har sålunda svenska staten ansett det nödigt att förlänga sina trafiklinjer med färjor från såväl Malmö som Trälleborg, så finnes icke något skäl att göra ett undantag för den statslinje, som från Göteborg leder till Öresund.

Ovanstående statistik visar också, att denna ångfärjeförbindelse är ett svenskt trafikspörsmål, som icke bör åsidosättas.

På grund av vad jag här anfört hemställer jag,

att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om undersökning angående frågan om insättande av en svensk ångfärja i Öresund för trafik mellan Hälsingborg och Hälsingör och till riksdagen framkomma med förslag i ärendet.

Stockholm den 10 januari 1920.

Malte Sommelius.
