

N:o 75.

Ank. till Riksd. kansli den 11 maj 1892, kl. 8 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten jemte i ämnet väckta motioner.
(2:a U. A.)

I en till Riksdagen den 10 sistlidne mars aflåten proposition (n:o 38) har Kongl. Maj:t, som ansett åtgärder böra vidtagas för anordnande af en förbättrad post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten, under åberopande af ett propositionen bilagdt protokoll öfver finansärenden för samma dag,

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

än äfven föreslagit Riksdagen att
dels för anordnande af fullständig nattjenst å statsbandelarne *Hästveda*—*Nässjö* och *Laxå*—*Brunsborg* å extra stat för år 1893 anvisa ett belopp af 225,000 kronor till bostäder och postkurar åt bevakningen å nämnda statsbandelar;

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

I en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 195) har åter herr *Elis Nilson* hemställt, att det belopp, som af Kongl. Maj:t i omförmälda proposition (n:o 38) föreslagits skola utgå af postmedel för in-rättande af en regulier postförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz, måtte i stället användas till subvention åt enskildt bolag för bedrivande af regulier post-, gods- och passageraretrafik hela året om mellan *Ystad* och *Sassnitz*, under förutsättning att den andra hälften af subventionen anvisades från tysk sida.

Till behandling i sammanhang med dessa förslag har utskottet slutligen förehaft en af herr *J. H. Dieden* inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 46), deruti föreslagits,

1:o) att Riksdagen ville för sin del besluta:

dels att en daglig och direkt ångbåtsförbindelse emellan Sverige och Tyskland, afsedd för befordran af post, resande, fraktgods och boskap, måtte med tvenne snabbångare med *Malmö* och *Warnemünde* till slutpunkter genom svenska statens försorg upprättas;

dels att svenska staten måtte med en likadan reservångare låta verkställa dagliga ångbåtsurer i Öresund emellan Malmö och Köpenhamn;

dels att till anskaffning af trenne för dessa ändamål lämpliga snabbgående ångbåtar, hvilkas hastighet äfven i hårdt väder ej finge understiga 18 knop, ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett anslag af 2,400,000 kronor, att utgå med hälften under hvarterdera af åren 1893 och 1894;

2:o) att Riksdagen, om berörda framställningar bifölles, i följd deraf ville hos Kongl. Maj:t anhålla:

dels att jernvägsstyrelsen måtte bemyndigas att besörja förenämnda rederigöromål;

dels att förnyad instruktion för bemälda styrelse måtte utfärdas, innehållande, förutom annat, jemväl föreskrifter rörande rederiaffärens skötsel på ett sätt, som tillfredsstälde allmänhetens berättigade fordringar utan förbiseende af statsverkets rätt till skälig afkastning på sitt uti den nya statsindustrien nedlagda kapital;

dels ock slutligen, att åtgärder måtte vidtagas till person-, gods- och boskapstrafikens upparbetande på de nya kommunikationslederna medelst direkta person-, gods- och boskapstariffer emellan större svenska och norska stationer, å ena, samt större danska, tyska och andra kontinentala stationer, å andra sidan, allt med afgifter per kilometer å svenska och utländska linier, som ej vore högre än motsvarande afgifter i samtrafik emellan statsbanorna och angränsande, konkurrerande kommunikationsleder.

Af ofvan omförmälda statsrådsprotokoll inhemtas, att chefen för finansdepartementet förenämnda dag inför Kongl. Maj:t föredragit dels ett af särskilda komiterade, generalpostdirektören J. E. von Krusenstjerna, öfverdirektören F. A. Almgren och marindirektören J. T. Pihlgren, den 1 november 1890 afgifvet betänkande, innefattande förslag till anordnande af en bättre post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten, än den för närvarande bestående, dels ock följande i ärendet inkomna handlingar:

hamndirektionens i Ystad skrifvelse den 27 oktober 1890 till chefen för finansdepartementet med öfverlemnande af en utaf hamnstyrelsen i nämnda stad författad uppsats med titel: Sveriges postförbindelse med kontinenten, uti hvilken uppsats Ystad föreslagits såsom utgångspunkt på svenska sidan för en ifrågasatt direkt ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Tyskland;

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

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

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

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

stadsfullmäktiges i Malmö skrifvelse till Kongl. Maj:t den 9 januari 1891 angående ifrågavarande post- och personförbindelses ledande öfver Malmö—Warnemünde;

f. d. öfverdirektörsassistenten V. von der Lanckens till Kongl. Maj:t stälda skrift den 28 februari 1891 med förslag rörande ordnandet af trafiken med kontinenten;

generalpoststyrelsens och jernvägsstyrelsens gemensamma utlåtande den 20 april 1891 med anledning af här ofvan onförmälda handlingar;

tre särskilda skrivelser från chefen för sjöförvarsdepartementet dels den 6 februari 1891 till chefen för civildepartementet, dels den 26 nyssnämnda månad och den 9 derpåföljde mars till chefen för finansdepartementet angående isförhållandena i Malmö, Trelleborgs och Ystads hamnar m. m.;

lotsstyrelsens skrifvelse den 7 april 1891 till chefen för sjöförvarsdepartementet angående isförhållandena i sistberörda hamnar;

två särskilda skrivelser den 21 februari och den 15 juni 1891 från ministern för utrikes ärendena till chefen för finansdepartementet med införskaffade upplysningar rörande isförhållandena vid Sassnitz och Warnemünde;

f. d. kontreamiralen O. Lagerbergs m. fl. till Kongl. Maj:t stälda skrift den 19 juni 1891 med berättelse angående verkställd undersökning af hamnförhållandena vid Sassnitz m. m.;

stadsfullmäktiges i Ystad skrifvelse till Kongl. Maj:t den 10 augusti 1891 angående ifrågasatt anläggande af en jernväg från Bjersjölagårds station å Ystad—Eslöfs jernväg till Hörs station å södra stambanan;

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

chefens för sjökarteverket utlåtande den 16 november 1891 angående

anordnande af en bättre post- och personförbindelse mellan Sverige och Tyskland;

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

en af f. d. presidenten greve A. Posse m. fl. i skrifvelse till Kongl. Maj:t den 24 november 1891 gjord framställning angående bestämmande af Ystad såsom utgångspunkt på svenska sidan för en ny kommunikationsled emellan Sverige och kontinenten; äfvensom med anledning af denna framställning afgifna utlåtanden dels den 27 i samma månad af lotsstyrelsen, dels ock den 7 sistlidne december af jernvägsstyrelsen;

en af grosshandlarer. Fr. Malmros m. fl., å Trelleborgs stads vägnar, i skrifvelse till Kongl. Maj:t den 27 november 1891 gjord framställning angående bestämmande af Trelleborg såsom utgångspunkt på svenska sidan för berörda nya kommunikationsled;

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

löjtnanten H. Sandebergs skrivelser till Kongl. Maj:t den 15 augusti och den 27 december 1891 med förordande af Ystad såsom ändpunkt i Sverige för den direkta sjöpostförbindelsen med Tyskland;

densammes till chefen för finansdepartementet den 29 december 1891 aflåtna skrifvelse angående sistberörda ämne;

densammes skrifvelse till Kongl. Maj:t den 12 sistlidne januari med öfverlemnande af ett utaf skeppsbefälhafvareföreningen i Åbo afgifvet yttrande rörande Trelleborgs och Ystads relativa lämplighet såsom utgångshamn för den ifrågasatta nya ångbåtskommunikationen mellan Sverige och Tyskland;

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

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

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

Föredragande departementschefen har härefter anført hufvudsakligen följande.

Komiterade för utarbetande af förslag i fråga om ordnande af en bättre post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten hade i sitt betänkande till en början framhållit, att den under sommaren bestående post- och personförbindelsen mellan Stockholm, å ena, samt mellersta, vestra och södra Europa, å andra sidan, icke lemnade mycket öfrigt att önska i afseende å snabbhet och bekvämlighet, men att deremot kommunikationen mellan Sverige och kontinenten under vintern vore ordnad på ett föga tillfredsställande sätt. Under sommarmånaderna, juni—september, uppehölls berörda förbindelse medelst dubbla lägenheter för dygn i hvardera rigtningen, den ena lägenheten öfver Köpenhamn—Korsör—Kiel och den andra, den fördelaktigaste, å en direkt ångbåtslinie mellan Malmö och Stralsund, förutom en med sistnämnda lägenhet i afseende å snabbheten i det närmaste likställd linie öfver Gjedser—Warnemünde. Under vintermånaderna, oktober—maj, funnes deremot mellan Stockholm och kontinenten endast en användbar direkt lägenhet i hvardera rigtningen på hela dygnet, och denna lägenhet, som ledde öfver Köpenhamn—Korsör—Kiel, vore hvarken snabb eller bekväm. Medan man år 1890 kunde under sommarmånaderna färdas från Stockholm till Berlin på omkring 27 timmar, kräfde samma resa under vintertiden 43 timmar. Denna stora tidsskilnad för resan sommartiden och vintertiden föranleddes, utom af den besvärliga vägen öfver Danmark, i betydlig mån deraf, att under vintern de svenska nattågen icke stode i tillräckligt snabb anslutning till de danska bantåg, som förmedlade förbindelsen med utlandet. Det genom denna ofullständiga anslutning orsakade dröjsmålet belöpte sig nyssnämnda år till omkring två timmar på väg till Stockholm och ända till sex timmar vid färd i motsatt rigtning. Det skulle, anförde komiterade, kunna förefalla, som om dessa väntningstider af sex, resp. två timmar helt enkelt skulle bortfalla, om de svenska bantågens afgångs- och ankomsttider ordnades på annat sätt, så att nedgående tåget lemnade Stockholm sex timmar senare och

uppgående tåget afginge från Malmö två timmar tidigare än enligt då gällande tidtabell. Men äfven om detta utan vidare läte sig göra, vore dermed i sjelfva verket föga vunnet. Sex timmars senare afgangstid från Stockholm betydde afgang derifrån klockan $\frac{1}{2}$ 1 på natten. Detta vore hvad persontrafiken anginge en i det närmaste omöjlig tid för afgang från landets hufvudstad. För posten betydde denna sena afgangstid intet väsentligt annat, än att brefven efter aflemnandet till posten finge ligga obefordrade ett antal timmar. Frånsedt andra olägenheter skulle det uppgående tågets afgang från Malmö två timmar tidigare för de resande medföra en så obeqväm ankomsttid till hufvudstaden som klockan 6 på morgonen. Från svensk sida läte det sig därför knappast göra att råda bot för de långa väntningstiderna. Efter att vidare hafva ådagalagt, att icke heller de öfriga dansk-tyska trafiklinierna, öfver Korsör—Vamdrup samt öfver Gjedser—Warnemünde, vore användbara för realiserandet af planen att åstadkomma en snabb och beqväm förbindelse mellan Stockholm och kontinenten jemväl under vintermånaderna, hade komiterade kommit till det resultat, att man för berörda ändamåls vinnande hänvisades till den i och för sig naturligaste utvägen att söka anordna direkt ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Tyskland.

Vid bestämmandet af hvilka hamnar, som skulle komma att användas såsom ändpunkter för den direkta ångbåtstrafiken, måste, enligt komiterades mening, följande synpunkter företrädesvis göra sig gällande, nemligen att hamnarne måste vara så fria från ishinder som möjligt äfvensom så belägna, att de jemväl under ogynsam väderlek kunde utan svårighet eller tidsutdrägt anlöpas, och sjelfva väglängden till sjös vara den minsta möjliga. Bland hamnar på tyska sidan kunde inga andra komma i fråga än de i Warnemünde och Stralsund samt den under anläggning varande hamnen vid Sassnitz på Rügen. Af dessa uteslötes genast Stralsund med hänsyn till isförhållandena i inloppet. Afgörandet mellan Warnemünde och Sassnitz, hvilka båda hamnar kunde antagas vara för ändamålet lämpliga, komme att till väsentlig grad bero af valet mellan de ifrågakommande svenska hamnarne och af jemförelse mellan afståndet från dessa hamnar till Warnemünde och Sassnitz. — Af svenska hamnar komme de vid Malmö, Trelleborg och Ystad i fråga. Enligt hvad lotsstyrelsen i skrifvelse till generalpoststyrelsen den 17 januari 1890 meddelat, vore isförhållandena i Öresund alltid sämre än söder om Skåne, i följd hvaraf bemälda styrelse funne Malmö icke vara lämplig ändpunkt för den nya trafikleden. Afståndet mellan Malmö och Warnemünde utgjorde $95\frac{1}{2}$ sjömil. Afståndet mellan Malmö och Sassnitz vore $81\frac{1}{2}$ sjömil. Afståndet från Sassnitz till så väl Trelleborg som Ystad vore åter endast omkring 55 sjömil och således omkring

26 $\frac{1}{2}$ sjömil kortare än mellan Malmö och Sassnitz och ej mindre än omkring 40 $\frac{1}{2}$ sjömil kortare än mellan Malmö och Warnemünde. En ångbåt med 17 knops fart, som tillryggalade sträckan Sassnitz—Trelleborg, resp. Ystad på 3 timmar 14 minuter, skulle för traden Malmö—Sassnitz behöfva 4 timmar 48 minuter och för traden Malmö—Warnemünde 5 timmar 37 minuter eller med hänsyn till nödiga kursförändringar ännu längre tid. Den längre sjöresan mellan sistnämnda båda platser, Malmö och Warnemünde, syntes komiterade utgöra bestämdt hinder mot att för trafiken vintertiden välja denna linie. Äfven linien Malmö—Sassnitz vore, såsom omkring 26 $\frac{1}{2}$ sjömil längre än linierna Trelleborg, resp. Ystad—Sassnitz, dessa båda linier gifvet underlägsen.

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

En jämförelse mellan Trelleborgs och Ystads hamnar i deras nuvarande skick utfölle nog till förmån för den senare hamnen, särskildt på grund af dess större djup. Så väl lotsstyrelsen i dess förenämnda skrifvelse som ock väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrifvelse till generalpoststyrelsen den 6 februari 1890 hade dock gifvit Trelleborgs hamn rätt goda vitsord. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade förklarat, att, derest blott redan påbörjade istandsättningar af vågbrytarne i mån af behof fortsattes, hamnen lemnade betryggande skydd för de blifvande postfartygen. Förutom berörda istandsättningar hade, för att Trelleborgs hamn skulle blifva för den nya trafiken fullt lämplig, endast ansetts nödigt, att en ny ångbåtsbrygga blefve anlagd, samt att erforderligt muddrings- och förpälningsarbete komme till stånd; och ansåge sig komiterade, med stöd af meddelande från ordföranden i Trelleborgs hamndirektion, hafva anledning antaga, att några kostnader för statsverket i och för hamnens apterande icke behöfde påräknas.

Med anledning af den i förenämnda af hamndirektionen i Ystad med skrifvelse den 27 oktober 1890 till departementschefen insända uppsats angående Sveriges postförbindelse med kontinenten förekommande uppgift, att Ystads hamn skulle hafva ett företräde framför Trelleborgs hamn

derutinnan, att kursen från Ystad till Sassnitz och tvärt om vore rak, medan på resor till och från Trelleborg i disigt väder kursförändring vid Rügen vore nödvändig, hade komiterade, till hvilka nämnda uppsats varit öfverlemnad, anført, det verkliga förhållandet vore, att, till följd af kustens sträckning strax norr om Sassnitz, man på resa från Sassnitz så väl till Ystad som till Trelleborg måste gå ett godt stycke utanför hamnen vid Sassnitz, innan man kunde sätta rak kurs på destinationsorten, samt att man i disigt väder nog lika mycket på resor till och från Ystad som till och från Trelleborg måste närma sig den på Rügens norra kust vid Arcona belägna fyren mer, än den raka kursen från eller till Sassnitz skulle medgifva.

Såsom ett företräde, hvilket Trelleborgs hamn egde framför Ystads, hade komiterade anført, att den förra hamnen vore lättare att vid sjögång angöra; och hade komiterade meddelat följande af lotskaptenen i Malmö lotsfördelning C. H. Ramsten lemnade upplysningar. »Då man under sjövind med storm närmar sig Trelleborg, finner man redan på ett afstånd af 2 å 3 engelska mil, att sjögången börjar minskas. Under fortsatt gång kommer man in i den genom det $\frac{1}{2}$ minut breda landgrundet uppmuddrade infartsrännan, der sjögången ytterligare aftager, och slutligen anländer man till sjelfva hamnen, der vattnet till följd af det skyddande landgrundet är jemförelsevis lugnt och stilla. Närmar man sig deremot under liknande förhållanden Ystad, befinnes sjön blifva ytterligare krabb och våldsam i närheten af de yttre grunden eller cirka en minut utanför hamnen och fortsätter sålunda till sjelfva hamninloppet, der djupet ännu är 5 å 6 meter. Som en följd af det stora djupet utanför hamnen är äfven vattnet inuti hamnen mycket oroligt och frestar hårdt förtöjningar och frihult. Att sjögången å redan utanför Trelleborg i allmänhet är mindre våldsam än utanför Ystad, torde bevisas bäst deraf, att ett fartyg till ankars utanför Trelleborg kan rida ut en svår storm under sjövind, hvilket deremot ej är möjligt utanför Ystad.»

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

via Malmö—Trelleborgs jernväg:

enskild jernväg	33 kilometer	
statsbana	618	» 651 kilometer

» Lund—Trelleborgs jernväg:

enskild jernväg	43 kilometer	
statsbana	601	» 644 kilometer.

Afståndet mellan Ystad och Stockholm är:

enskild jernväg till Eslöf	76 kilometer
statsbana	584 " 660 kilometer.

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

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

På grund af hvad komiterade sålunda anført ansåge de, att af de för ändamålet ifrågasatta svenska hamnar Trelleborgs borde gifvas företrädet; och hade man valt Trelleborg till utgångspunkt på svenska sidan, följde deraf ock, vid det förhållande att afståndet Trelleborg—Warnemünde vore omkring 26 sjömil längre än afståndet Trelleborg—Sassnitz, att till ändpunkt på tyska sidan borde väljas hamnen vid Sassnitz.

För att från Trelleborg nå statsbanan, hade man att välja på de enskilda jernvägarne Lund—Trelleborg och Malmö—Trelleborg. Eftersåge man, hvilkendera banan i dess nuvarande skick lättast kunde användas för den genomgående trafiken, utfölle valet gifvet till fördel för Lund—Trelleborgs jernväg. Den genomgående trafiken förutsatte nemligen, att statsbanans vagnar skulle föras öfver till den enskilda jernvägen och dragas ned till Trelleborg och upp igen. Men Malmö—Trelleborgs jernväg befunne sig icke för närvarande i det skick, att en sådan trafik utan vidare kunde å densamma verkställas, hvilket deremot vore förhållandet med Lund—Trelleborgs jernväg. Med afseende på banornas nuvarande beskaffenhet ansåge komiterade därför det icke kunna blifva någon tvekan, att icke Lund—Trelleborgs jernväg borde väljas för den genomgående trafiken. Ställningen blefve dock en helt annan, derest egarne af Malmö—Trelleborgs jernväg komme att sätta denna bana i sådant skick, att densamma

kunde med de blifvande posttågen befaras så hastigt, att man icke behöfde lida någon tidsförlust derpå, att resan via Malmö vore 7 kilometer längre än den direkta färden mellan Lund och Trelleborg.

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

Genom *det mera omfattande förslaget* skulle man, yttrade komiterade, kunna vinna omedelbar anslutning till båda de grupper af genomgående posttåg, som framginge på de kontinentala hufvudvägarne. Detta förslag förutsatte, att hela året om trafiken mellan Stockholm och Trelleborg uppehöles af ett dagtåg och nattåg i hvardera rigtningen samt trafiken mellan Trelleborg och Sassnitz genom två ångbåsturer för dygn i hvardera rigtningen. För en sådan ångbåtstrafik skulle erfordras dels två ångbåtar, som gjorde hvardera en tur fram och åter på dygnet, dels ock ett reservfartyg att vid behof ersätta ett af de ordinarie fartygen. Den kostnad, hvarmed en så liflig ångbåtstrafik skulle komma att drabba det allmänna, blefve dock allt för dryg, innan traden blifvit upparbetad. På den grund ansåge komiterade det vara omöjligt att nu genast genomföra detta fullständiga trafikförslag samt förordade det omedelbara införandet af deras andra, *mindre omfattande förslag*, hvilket innebure allenast en resa på dygnet i hvardera rigtningen, och enligt hvilket dygnets båda ångbåtsresor skulle kunna fullgöras af en enda ordinarie ångbåt jemte det alltid nödvändiga reservfartyget. Under sommarmånaderna mötte, till följd af möjligheten att under den tiden rätt betydligt öka tåghastigheten å de svenska banorna, icke någon svårighet för en anordning, hvarigenom en enda ångbåt kunde fullgöra båda sjöresorna, äfven om man för färden genom Sverige använde nattåg i hvardera rigtningen. Men under vintern förutsattes för möjligheten af allenast en ordinarie ångbåts användande till ständig fart, att man för den direkta trafikens framförande genom Sverige begagnade sig af en kombination af nattåg i ena rigtningen och dagtåg i den andra. Komiterade ansåge lämpligt att under sommaren anknyta den direkta förbindelsen med Tyskland till de båda nu befintliga kurirtågen och jemväl i öfrigt icke göra någon rubbning i de nuvarande hufvudförbindelserna mellan Stockholm och södra Sverige. I fråga om den nödvändiga kombinationen under vintern af ett dagtåg och ett nattåg inom Sverige föreslogo komiterade såsom lämpligast antagande af dagtåg i rigtningen till Stockholm och nattåg på färd derifrån.

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

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

Jemförde man de i tidtabellen för komiterades mindre omfattande förslag upptagna lägenheter för post och resande mellan Stockholm och utlandet med de lägenheter, som år 1890 funnes, bemärktes, att de snabbaste möjliga fartiderna vore under sommaren lika med eller något kortare än de motsvarande under år 1890, samt att vintertiden tidsvinsten utgjorde för resa från Stockholm till Berlin 17 timmar, till Paris 12 timmar, till London 9 timmar, till Frankfurt 13 timmar, till Wien 16 timmar och till Hamburg 10 timmar samt för resa till Stockholm från Berlin 9 timmar, från Paris 8 timmar, från London 3 timmar, från Frankfurt 6 timmar, från Wien 10 timmar och från Hamburg 5 timmar.

I fråga om tiderna för tillämpningen af sommar- och vintertidtabellerna hade komiterade föreslagit, att sommartidtabellen måtte tillämpas under halfva året, från och med den 1 maj till och med den 31 oktober, i stället för endast under fyra månader, från och med den 1 juni till och med den 30 september, den tid under hvilken den nuvarande sommartidtabellen vore gällande.

Jemte framhållande af den omständigheten, att komiterade vid uppgörande af de ofvanberörda förslagen allenast sysselsatt sig med post- och persontrafiken, men alls icke vidrört den godstrafik, som egde rum mellan Sverige och kontinenten, hade komiterade härefter anført, att grunden dertill varit, att sådana snabba direkta förbindelser som den nu ifrågasätta enligt erfarenhetens vittnesbörd föga lämpade sig för någon mera omfattande godstrafik. Deremot kunde med skäl antagas, att den nya förbindelsen via Trelleborg—Sassnitz komme att få betydelse såsom vägvisare för godstrafiken och draga det direkta varuutbytet mellan Sverige och kontinenten till denna väg medelst särskilda båtar, i den mån postbåtarne icke försloge. En liflig trafik på denna direkta trade skulle uppen-

barligen i hög grad underlätta afsättningen af åtminstone södra Sveriges produkter i Berlin och andra stora städer i mellersta Tyskland. Hvad särskildt beträffar Berlin, vore nogsammt bekant, huru stor tillförsel af förnödenheter af alla slag, denna utomordentligt hastigt växande stad kräfde, och från huru långt derifrån belägna platser denna tillförsel i många afseenden redan nu egde rum.

Den ökade utgift, som af den nya trafiken skulle förorsakas det allmänna, utgjordes så godt som uteslutande af kostnaden för uppehållandet af ångbåtstrafiken mellan Trelleborg och Sassnitz. Då, enligt hvad komiterade antoge, någon förhoppning icke funnes, att den enskilda företagsamheten skulle kunna utan understöd taga befattning med denna trafik, skulle man hafva att välja mellan att antingen upprätthålla ångbåtsförbindelsen medelst ångfartyg, som tillhörde de båda intresserade staterna gemensamt eller endera af dem, eller ock att af allmänna medel lemna subvention åt enskilda fartygsegare, som kunde vara villige att mot sådant understöd ombesörja trafiken i fråga. I detta fall hade man dock väl knappast något val, emedan, enligt hvad komiterade inhemtat, från tysk sida med bestämdhet förklarats, att man derstädes ansåge alldeles olämpligt att för detta ändamål använda fartyg, som tillhörde endera eller båda staterna. Det allmännas andel i kostnaden för sjötrafiken skulle således komma att bestå i subvention åt enskildt fartygsrederi; och hade komiterade verkställt utredning i fråga om det belopp, till hvilket denna subvention skäligen kunde anses böra uppgå, dervid komiterade, med beräkning att hvar och ett af ångfartygen, vare sig ordinarie båt eller reservbåt, skulle kosta 625,000 kronor, upptagit den årliga utgiften för genomförande af *det fullständiga förslaget* till 646,013 kronor och för genomförandet af *det mindre omfattande förslaget* till 391,720 kronor.

Till så höga belopp, i runda tal 650,000 kronor och 392,000 kronor, behöfde dock icke i någotdera fallet den från de intresserade staterna erforderliga subventionen uppgå. För att finna den oundgängliga subventionens storlek hade man nemligen i hvartdera fallet från utgiftssumman draga inkomsterna af passagerare- och godstrafiken på traden, hvilka inkomster komiterade beräknat till 114,000 kronor om året. Hela den erforderliga subventionen komme sålunda att utgöra, om det mera omfattande förslaget realiserades, 536,000 kronor och, derest det mindre förslaget genomfördes, 278,000 kronor. Enligt vanliga grunder borde subventionssumman delas lika på de båda intresserade staterna. Den på svenska statsverket belöpande andelen af subventionssumman blefve således i förra fallet 268,000 kronor och i senare fallet 139,000 kronor. Från dessa summor borde dock afdragas dels det belopp, 27,000 kronor,

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

Uti de af *handels- och sjöfartsnämnden i Malmö*, å stadsfullmäktiges derstädes vägnar, samt af bemälde *stadsfullmäktige* gjorda framställningar med förslag, att den nya trafikförbindelsen måtte ledas öfver *Malmö* och *Warnemünde*, hade, meddelar departementschefen derefter vidare, till stöd för berörda framställningar anförts hufvudsakligen följande.

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

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

Faran för sammanstötningar med andra fartyg vore afsevärdt mindre på linien Malmö—Warnemünde än på de linier, som hade Sassnitz till ändpunkt. På den förra linien skulle endast finnas två ställen eller zoner, der fara förekomme att sammanträffa med fartyg, hvilkas kurs vore vinkelrät mot postbåtarnes, under det att å linien Trelleborg—Sass-

nitz, enligt stadsfullmäktiges förmenande, nästan öfver allt förefunnes fara för sammanstötning med andra ångfartyg, hvilka under räta vinklar skure postfartygens kurs.

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

F. d. öfverdirektörsassistenten von der Lancken hade i sin till Kongl. Maj:t ingifna skrift framställt ett förslag i frågan, utgörande en förmedling emellan komiterades mera omfattande förslag samt det af stadsfullmäktige och handels- och sjöfartsnämnden i Malmö afgifna. Enligt berörda medlingsförslag skulle under månaderna april—november förbindelsen mellan Stockholm och kontinenten uppehållas genom ett dagtåg och ett nattåg i hvardera riktningen genom Sverige, men af de nödiga dubbla ångbåts-turerna skulle det ena paret gå mellan Malmö och Warnemünde och det andra mellan Trelleborg och Sassnitz; och skulle dagtåget i endera riktningen och nattåget i den motsatta riktningen i Malmö stå i förbindelse med vederbörande ångbåt, medan det andra dagtåget och det andra nattåget skulle i Trelleborg ansluta sig till ångbåtstrafiken. Under månaderna december—mars skulle ångbåtstrafiken å linien Malmö—Warnemünde inställas, men å linien Trelleborg—Sassnitz fortgå med en tur i hvardera riktningen hvarje dag, med anslutning för båda turerna till nattåg å den svenska statsbanan. Bruttokostnaden för uppehållande af ångbåtstrafiken enligt förevarande förslag skulle, enligt von der Lanckens beräkningar, uppgå till 684,000 kronor om året. Frändroges från berörda belopp inkomsten af trafiken, hvilken von der Lancken upptagit till 240,000 kronor årligen, eller mer än dubbelt så mycket som komiterade beräknat, och gjordes sedan från den på Sverige belöpande andelen i subventionssumman afdrag för upphörd subvention till ångbåtstrafiken Malmö—Stralsund och minskad transitsättning till Danmark, till hopa 67,000 kronor om året, komme man till en ökning i svenska statsverkets kostnad enligt von der Lanckens förslag af 155,000 kronor om året.

På grund af remiss hade *generalpoststyrelsen* och *jernvägsstyrelsen* den 20 april 1891 afgifvit gemensamt utlåtande öfver så väl komiterades betänkande som ock öfriga framställningar angående ordnandet af den direkta förbindelsen mellan Sverige och utlandet.

Äfven styrelserna hade funnit det vara af omständigheterna påkalladt att för åstadkommande af en snabb och bekväm förbindelse mellan Sverige och Tyskland jemväl under vintermånaderna söka anordna direkt ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Tyskland.

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

Malmö hade utan tvifvel goda förutsättningar för att blifva utgångspunkten på svenska sidan för trafiken. Mot beskaffenheten af dess hamn funnes intet att erinra. De träffade anstalterna för resandes bekvämlighet lemnade föga öfrigt att önska. Vidare funnes derstädes, såsom stadsfullmäktige framhållit, docka, skeppsvarf m. m. Dessa fördelar uppvägde dock icke olägenheterna af den långa distansen från Malmö till Warnemünde samt den af lotsstyrelsen anförda omständigheten, att isförhållandena i Öresund alltid vore sämre än söder om Skåne.

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

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

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

Vid öfvervägande af de skäl, som från olika sidor anförts, hade det

synts styrelserna, att linien Trelleborg—Sassnitz ur de för frågans bedömande viktigaste synpunkter öfverträffade linien Malmö—Warnemünde; och på grund af de olägenheter, som vidlådde Malmö såsom vinterhamn, jemte den omständigheten, att distansen mellan Malmö och Sassnitz vore omkring 26 $\frac{1}{2}$ sjömil längre än afståndet Trelleborg—Sassnitz, ansåge styrelserna, att linien Malmö—Sassnitz icke borde ifrågakomma.

Beträffande valet af Trelleborgs eller Ystads hamn anslöte sig styrelserna till de skäl, som förmått komiterade att, trots de företräden, som Ystads hamn i vissa afseenden hade framför Trelleborgs, ändock föredraga denna senare hamn framför Ystads.

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

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

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

Styrelserna, hvilka ur kostnadens synpunkt hvarken vågade förorda komiterades fullständiga förslag eller f. d. öfverdirektörsassistenten von der Lanckens förmedlingsförslag, hade vid granskning af komiterades mindre omfattande förslag, enligt hvilket allenast en resa på dygnet i hvardera rigtningen skulle verkställas, i fråga om trafiken sommartiden, då för färden genom Sverige nattåg i båda rigtningarna skulle användas, icke funnit annat att erinra, än att vissa obetydliga ändringar borde vidtagas i den derför uppgjorda tidtabellen. Deremot ansåge styrelserna sig böra afstyrka bifall till komiterades förslag, i hvad det afsåge trafiken vintertiden, då nattåg genom Sverige skulle användas endast på resan från Stockholm, men dagtåg på resan till Stockholm. Skälen till styrelsernas afstyrkande vore, bland andra, *dels* att resan från Berlin till Stockholm, blefve alltför besvärlig genom de enligt vintertidtabellen förekommande ombyten midt

i natten från jernväg till ångbåt och tidigt på morgonen från ångbåt till jernväg samt derefter följande dagsresa genom Sverige, dels ock att generalpoststyrelsen under den tid, som förflutit, sedan komiterades förslag till tidtabeller blifvit känt, fått grundad anledning antaga, att från tyska postverkets sida icke funnes att påräkna någon sympati för den enda direkta vinterpostens afgang från Berlin på eftermiddagen, såsom förhållandet skulle blifva enligt komiterades ifrågavarande förslag.

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

»Tidtabell.

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

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

Med tillämpning af denna tidtabell, i hvad den afsåge sommar-månaderna, då ångbåten skulle afgå från Trelleborg kl. 8,50 f. m. och ankomma till Sassnits kl. 12.30 middagen samt, efter omkring tre och en half timmars uppehåll, kl. 4,10 e. m. derifrån återvända till Trelleborg, skulle de båda ångbåtsresorna hvarje dag kunna, liksom enligt komiterades mindre omfattande förslag, fullgöras af en enda ordinarie ångbåt. Detta blefve deremot vintertiden, med tillämpning af den utaf styrelserna föreslagna tidtabell, omöjligt. Resan från Trelleborg till Sassnitz skulle nemligen under denna tid försiggå mellan kl. 10,55 f. m. och kl. 2,30 e. m. samt återresan från Sassnitz anträdas kl. 2,25 e. m. Den ökade kostnaden för två ordinarie båtar under vintern ansåge styrelserna oundviklig, men dock icke så afsevärd, att i följd af densamma hela förslaget borde förfalla.

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

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

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

Enligt styrelsernas vintertidtabell skulle nattåget Malmö—Stockholm komma att lemna Malmö kl. 7,26 e. m. i stället för såsom nu kl. 3,00 e. m. Bland de olägenheter, som genom en sådan ändring skulle uppkomma, hade framhållits, att nästan alla enskilda jernvägar i södra Sverige, som hade anslutning till det uppgående nattåget, skulle, om de fortfarande ville uppehålla denna förbindelse, nödgas underkasta sig de drygare kostnader, nattåg alltid medförde. Till afhjelpande så vidt möjligt af olägenheterna utaf nattågets senare afgang från Malmö föreslå styrel-

serna införande vintertiden af genomgående dagtåg i båda rigtningarna på linien Stockholm—Malmö. Med det uppgående dagtåget kunde då de enskilda banorna vinna direkt anslutning i stället för med uppgående nattåget, och genom att öfverflytta den direkta anslutningen mellan södra Sverige samt Vermland och Norge från nattågen till dagtågen vunne man en betydande fördel, i det man då skulle kunna vidtaga sådana ändringar i tidtabellen för tågen mellan Stockholm och Kristiania, att på resan mellan nämnda städer inom Sverige kunde inbesparas å färd till Stockholm ej mindre än omkring 7 timmar och å färd derifrån mer än 4 timmar.

Beträffande tiden för tillämpningen af sommartidtabellen för trafiken Stockholm—Trelleborg och hvad dermed egde samband, föresloge styrelserna, att den måtte få taga sin början den 1 juni och fortsättas till och med den 30 november. Skulle med afseende derå, att utlandets vintertidtabeller började att tillämpas redan den 1 oktober, något år svårighet möta för den föreslagna längre tillämpningen af sommartidtabellen här i Sverige, hemställde styrelserna, att vintertidtabellens tillämpning finge taga sin början redan sistnämnda dag, den 1 oktober.

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

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

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

Driftkostnad	kronor 251,587: —
Underhåll, amortering och ränta	» 207,500: —

Summa årlig utgift kronor 459,087: —

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

Enligt styrelsens förslag kunde emellertid under sommarmånaderna trafiken uppehållas med en enda båt, hvadan reservbåten under berörda tid icke erfordrades, utan kunde användas till fraktfart å annan trade. Och eftersom man för en eller annan dag äfven under vintern utan allt för stor olägenhet kunde så anordna, att, då den ena båten blefve otjenstbar,

den andra fullgjorde båda turerna med ungefär 1 timme försenad ankomst till Trelleborg och med deraf följande försening af bantågen inom Sverige, kunde möjligen äfven under vintern reservbåten användas å någon sådan trade, att den efter 24 eller högst 48 timmar kunde vara färdig att inrycka i stället för en otjenstbar ordinarie båt. Denna reservbåts för person- och posttrafik afsedda konstruktion medförde någon inskränkning i dess duglighet såsom lastångare; och då dertill komme ovissheten i dess verksamhet under vintern, bjöde försigtigheten att icke beräkna mer, än att denna båt skulle kunna på andra håll insegla så mycket, att den kunde anses helt och hållet bära sig sjelf under halfva året. Årskostnaden för reservbåten kunde således upptagas till allenast hälften af 56,525 kronor med 28,263 kronor. Hela årskostnaden blefve då 430,824 kronor. Från detta belopp skulle dragas trafikinkomsterna af passagerare och gods, hvilka inkomster generalpoststyrelsen, lika med komiterade, anslog till 114,000 kronor. Beloppet af den erforderliga subventionen utgjorde sålunda 316,824 kronor eller i rundt tal 317,000 kronor, hvaraf på Sveriges andel belöpte hälften eller 158,500 kronor. Drogen från denna summa 67,000 kronor, utgörande upphörd subvention till Malmö—Stralsundslinien och minskad transitersättning till Danmark, återstode 91,500 kronor, till hvilket belopp den antagliga tillökningen i Sveriges årliga utgifter för den ifrågakvarande sjöpostförbindelsen komme att uppgå.

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

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

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

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

Sedan Kongl. Maj:t, med öfverlemnande af handlingarna i ifrågakvarande ärende rörande anordnandet af en förbättrad kommunikationsled mellan Sverige och kontinenten, anbefalt *kommerskollegium* att afgifva utlåtande, huru vida den ifrågasatta förbindelsen kunde anses ega den betydelse för landets handel och näringar, att bidrag till dess uppehållande

skäligen borde utgå, förutom af postmedel, äfven af andra allmänna medel, hade, upplyser departementschefen vidare, bemälda kollegium den 6 november 1891 till Kongl. Maj:t inkommit med det infordrade utlåtet och deruti anført bland annat följande.

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

På grund af sålunda angifna omständigheter syntes det kollegium, att den ifrågasatta direkta ångfartygsförbindelsen mellan Sverige och kontinenten borde anses vara af den betydelse, att, derest för densammas upprättande funnes vara erforderligt, att bidrag dertill anvisades af jemväl andra allmänna medel än postmedel, anledning vore för handen, att tillgång i sådant afseende bereddes, under förutsättning dock dels att de hamnar i Sverige och Tyskland, hvilka komme att väljas till afgångsorter för ångbåtarne, vore i alla hänseenden så beskaffade, att de lämpade sig för en mera omfattande godstrafik, dels ock att sjelfva trafiken ordnades så, att den blefve tjenlig för ombesörjande af ej blott post- och personbefordran utan äfven godstransport. I sistnämnda hänseende hade kollegium särskildt framhållit, att den af generalpoststyrelsen och jernvägsstyrelsen ifrågasatta anordning af trafiken under sommarmånaderna, enligt hvilken densamma skulle ombesörjas af blott en ångbåt samt uppehållet å ankomstorten i Tyskland inskränkas till allenast omkring $3\frac{1}{2}$ timmar, icke syntes vara tillfredsställande, då ifrågavarande tid vore allt för knapp,

för att, jemte aflemnande och mottagande af post och passagerare samt resgods, skulle kunna verkställas någon mer omfattande lossning och lastning af fraktgods. Enligt kollegii uppfattning erfordrades, att, hvilken linie än kunde blifva vald, trafiken komme att hela året uppehållas af två ångfartyg, gående altemnerande hvarannan dag i hvardera rigtningen, så att tillräcklig lastnings- och lossningstid kunde beredas. Härigenom skulle väl komma att uppstå en ökad kostnad, hvilken, enligt den af styrelsernas utlåtande meddelade beräkning för den af dem förordade linien, skulle för Sveriges del belöpa sig till omkring 14,000 kronor, men syntes det kollegium, att en sådan ökad utgift icke vore af den betydelse, att för dess undgående trafiken anordnades på ett för åtminstone gods-transporten otillfredsställande sätt, helst för den händelse att äfven andra medel än postmedlen skulle anlitas för den nya förbindelsens uppehållande.

Departementschefen har härefter för egen del yttrat, att det ur flera synpunkter måste för Sverige vara af vikt att hela året om kunna utan mellanhand förfoga öfver en direkt kommunikationsled med det öfriga Europa. Härtill komme, att behovet af en snabbare post- och personförbindelse vintertiden mellan Stockholm och kontinenten än den nu bestående länge varit känt och erkänt. Såsom komiterade i sitt betänkande påvisat, kräfde den snabbaste resa från Stockholm till Berlin under vintern 1890—1891 43 timmar eller 16 timmar längre tid än samma resa under sommarmånaderna 1890. Enligt de för innevarande vinter gällande tidtabeller kunde resan Stockholm—Berlin visserligen försiggå något fortare än under föregående vinter, men tidsskilnaden utgjorde endast en timme och vore således ur trafiksynpunkt af föga betydelse. Genom en sådan snabbare förbindelse som den nu föreslagna, enligt hvilken resan mellan Sveriges och Tysklands hufvudstäder under vintern blefve 16 timmar kortare än för närvarande, skulle säkerligen persontrafiken mellan Sverige och utlandet så småningom komma att ej obetydligt ökas. Äfven för gods-trafiken borde, på sätt komiterade och kommerskollegium framhållit, den föreslagna förbindelsen kunna blifva till gagn. Den största fördelen af en snabbare förbindelse vore dock att söka i dess betydelse såsom befrämjande det postala intresset, särskildt vintertiden, och tvifvel kunde icke råda derom, att ej möjligheten af en fördelaktigare postutvexling med utlandets affärscentra skulle i icke ringa grad bidraga till utveckling af vårt näringslif.

Komiterade hade visat, att den önskvärda förbättrade kommunikationen med kontinenten icke kunde åvägbringas med begagnande af någon af de nu befintliga dansk-tyska trafiklinierna. Sedan komiterade afgifvit

sitt betänkande, hade emellertid blifvit känt, att en nattförbindelse hela året om mellan Köpenhamn och Berlin öfver Gjedser—Warnemünde komme att anordnas under loppet af innevarande år. Med anlitande af denna linie i förening med den ångfärjeförbindelse, som i dessa dagar öppnades för allmän trafik mellan Helsingör och Helsingborg, färdades man sommartiden mellan Göteborg och Berlin på ungefär samma tid som öfver den föreslagna linien Trelleborg—Sassnitz, hvaremot under vintern restiden blefve något, om än icke synnerligen afsevärdt, kortare å den förra än å den senare linien. Mellan Stockholm och Berlin blefve åter, då den nya nattförbindelsen Gjedser—Warnemünde anlitas, restiden sommartiden något och vintertiden högst betydligt längre än öfver linien Trelleborg—Sassnitz. Härtill komme, hvad särskildt persontrafiken beträffade, till fördel för den senare linien den, icke minst under vintertiden, synnerligen betydelsefulla omständigheten, att, medan de å linien Gjedser—Warnemünde förekommande ombyten från jernväg till ångbåt och från ångbåt till jernväg komme att ega rum under natten, sjöfärden å linien Trelleborg—Sassnitz deremot skulle ega rum på dagen.

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

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

För öfrigt kunde Malmö väl svärligen ifrågasättas såsom utgångspunkt å svenska sidan, med mindre Warnemünde valdes såsom anknytningspunkt å den tyska, men härvid förekomme, förutom hvad generalpost- och jernvägsstyrelserna i öfrigt anført mot valet af linien Malmö—Warnemünde, att, enligt hvad tyska rikspoststyrelsen bestämt förklarar, ingen utsigt förefunnes att från tysk sida erhålla erforderligt bidrag till den nödvändiga subventionen af ifrågavarande sjöpostförbindelse, med mindre Sassnitz valdes såsom utgångspunkt i Tyskland.

Beträffande åter frågan, vilkendera af städerna Trelleborg eller

Ystad borde väljas, kunde skäl anföras för båda dessa städer. Ystads företräden voro framhållna i förut omförmälda, af dels greve *Posse* m. fl., dels löjtnanten *Sandberg* gjorda framställningar. Det förnämsta skälet, som talade för denna stad, vore dess hamns öfverlägsenhet öfver Trelleborgs med afseende såväl å beskaffenheten af sjelfva hamnbyggnaderna som ock å vattendjupet i hamnen. Vigten af detta skäl förringades dock i väsentlig grad deraf, att stadsfullmäktige i Trelleborg, enligt hvad i fullmäktiges skrifvelse den 4 december 1891 blifvit anmaldt, vid sammanträde den 8 maj samma år beslutit, att, derest den ifrågasatta postförbindelsen mellan Sverige och Tyskland komme att ledas öfver Trelleborg, ofördröjligen efter underrättelse härom låta anlägga en för två större postångare afsedd bekväm tilläggsbrygga och derintill från yttre bassinen fördjupa hamnen till minst 16 fot (4,8 meter) äfvensom uppföra nödigt visitationshus och att för öfrigt, så långt stadens förmåga räckte, uppfylla de anspråk, vederbörande kunde framställa.

Ett skäl, som kunde anföras till förmån för Ystad, vore, att derstädes funnes slip och mekanisk verkstad, hvilka inrättningar saknades i Trelleborg, samt att Ystad med afseende å tull- och stationshus m. m. vore bättre än Trelleborg egnadt att mottaga den nya trafiken. Dessa Ystads företräden uppvägd dock icke Trelleborgs öfverlägsenhet deri, att dess hamn vore lättare att angöra i stormigt väder. I denna åsigt om Trelleborgs hamn, hvilken omfattades af *lotskaptenen i Malmö lotsfördelning Ramsten*, öfverensstämde jemväl *chefen för sjökarteverket, kommandören Th. Arwidsson* samt *föreståndaren för nautisk-meteorologiska byrån, f. d. kommendörkaptenen F. Malmberg*, hvilka uti af dem den 16 november 1891 afgifna utlåtanden anställt jemförelse i nu ifrågavarande hänseende mellan Trelleborgs och Ystads hamnar. Af berörda utlåtanden framginge, att vid Trelleborg landgrundet vore jemnt uppstigande, till följd hvaraf vid pålandsstorm den svåra hafsvågen vid sin gång öfver landgrundet småningom nedbrötes, så att densamma redan vid början af den uppmuddrade rännan intill hamnen så lagt sig, att den icke hindrade säker styrning genom denna ränna, hvarjemte den vid sjelfva hamnhufvudena vore helt och hållet nedbruten och således icke hinderlig vid gång in emellan dessa; att vid Ystad deremot det djupare vattnet sträckte sig närmare intill hamnarmarne, hvarför vid pålandsstorm hafsvågen träffade dessa med större kraft och utan att hafva blifvit i väsentligare mån nedbruten af botten; samt att till följd häraf under sådan storm passerandet af hamnöppningen icke blefve utan fara, helst fartyg måste vid ingående runda omkring det vestra hamnhufvudet och der-

städes göra en kursförändring af omkring 50 grader för att inkomma i hamnen, en kursförändring, som icke vore erforderlig vid angörande af Trelleborgs hamn, till hvilken inseglingskursen från öppna sjön ända in i hamnen vore rak och oförändrad. Chefen för sjökarteverket, hvilken i särskild till departementschefen aflåten skrifvelse meddelat, att afståndet mellan Sassnitz och Trelleborgs hamninlopp utgjorde 55,76 sjömil och således vore kortare än afståndet från Sassnitz till Ystads hamninlopp, hvilket utgjorde 55,98 sjömil, hade ock på grund af Trelleborgs öfverlägsenhet i nautiskt hänseende obetingadt gifvit denna stad företrädet såsom utgångsstation för den nya kommunikationsleden.

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

Enligt de af lotsstyrelsen i dess ofvanomförmälda skrifvelse till generalpoststyrelsen den 17 januari 1890 meddelade uppgifter hade isförhållandena vid Trelleborg och Ystad under decenniet 1881—1890 varit ungefär desamma, så att ingendera hamnen på grund af ifrågavarande förhållanden syntes vara att föredraga. I såväl grefve *Posses m. fl.* som löjtnanten *Sandebergs* framställningar hade emellertid påståtts, att lotsstyrelsens berörda uppgifter icke vore rigtiga, hvilket skulle framgå deraf, att de icke öfverensstämde med Kongl. Maj:ts befallningshafvandes i Malmöhus län officiella femårsberättelse för perioden 1881—1885, uti hvilken berättelse förekomme dels den genom angifvande af bestämda data bestyrkta uppgiften, att Trelleborgs hamn under nämnda femårsperiod skulle hafva varit tillfrusen tillsammans 125 dagar, dels ock det uttalande angående Ystads hamn, att denna icke någon dag af berörda period skulle varit af is stängd; och hade i förenämnda framställningar

tillagts, att Kongl. Maj:ts befallningshafvande ännu icke afgifvit någon berättelse öfver den senare femårsperioden af ofvanberörda decennium, men att skäl finnes för det påstående, att denna period ej varit stort gynnsammare för Trelleborg, äfvensom att Ystads hamn icke heller under denna senare period varit stängd af is.

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

Såväl komiterade som generalpost- och jernvägsstyrelserna hade, fortsätter departementschefen, tillstyrkt, att Trelleborg måtte väljas såsom utgångsstation i Sverige jemväl på den grund, att Trelleborg hade fördelaktigare jernvägsförbindelser än Ystad såväl med Stockholm som ock med Göteborg. I skrifvelse den 10 augusti 1891 hade emellertid *stadsfullmäktige i Ystad* gifvit tillkänna, att, enligt stadsfullmäktiges beslut samma dag, Ystads samhälle vore betänkt på att, derest den nya trafiken komme att ledas öfver Ystad, låta anlägga en jernväg från Bjersjölagårds station å Ystad—Eslöfs jernväg till Hörs station å södra stambanan, hvarigenom afståndet mellan Ystad och Stockholm skulle blifva 5 kilometer kortare än genaste vägen från Trelleborg till Stockholm. Det företräde, som genom verkställandet af stadsfullmäktiges berörda beslut sålunda skulle beredas Ystad, hade grefve Posse och hans inedsökande åberopat såsom en ytterligare anledning att föredraga Ystad framför Trelleborg. Beträffande kommunikationen mellan utlandet saint vestra Sverige och Norge öfver Göteborg anförde bemälda sökande, att den visserligen skulle blifva något, om än

obetydligt, lättare öfver Trelleborg än öfver Ystad; men detta vore enligt sökandenas förmenande af ringa betydelse, då efter all sannolikhet persontrafiken från och till Göteborg, vare sig den nya trafikförbindelsen leddes öfver Trelleborg eller Ystad, fortfarande skulle komma att gå öfver Helsingborg—Helsingör.

I anledning af hvad grefve Posse och hans medsökande sålunda anført i fråga om fördelarne ur de svenska trafikförhållanden synpunkt deraf, att den ifrågasatta nya förbindelseleden mellan Sverige och Tyskland droges öfver Ystad, jemförda med de fördelar, som ur enahanda synpunkt skulle vinnas genom nämnda leds dragande öfver Trelleborg, hade *jernvägsstyrelsen* den 7 sistlidne december afgifvit infordradt utlåtande, deruti styrelsen anført följande.

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

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

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

Vare sig trafiken droges öfver Trelleborg eller Ystad, måste snabbare tåg anordnas på de enskilda jernvägar, öfver hvilka denna trafik komme att framgå. Då nu, enligt jernvägsstyrelsens förmenande, den

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

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

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

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

Om man bestämde sig för att till utgångspunkt på svenska sidan för den nya sjöpostförbindelsen välja Trelleborg, kunde, enligt det förut anförda, annan anknytningshamn i Tyskland än Sassnitz icke gerna ifrågakomma. Kongl. Maj:t hade den 13 mars 1891 uppdragit åt *f. d. konteramiralen O. Lagerberg*, ofvanbemälda *marindirektören Pihlgren* och *chefen för Södra väg- och vattenbyggnadsdistriktet C. W. Gagner* att afresa till Tyskland för att derstädes å ort och ställe taga närmare kännedom

om de omständigheter, som kunde anses vara af beskaffenhet att inverka på den ifrågasatta planen att anordna postförbindelse mellan Sverige och Tyskland öfver Sassnitz; och hade bemälda personer den 19 juni 1891 till Kongl. Maj:t afgifvit berättelse öfver de undersökningar och iakttagelser, hvilka de på ifrågavarande område gjort under en af dem på grund af berörda uppdrag företagen resa till Tyskland.

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

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

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

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

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

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

För vinnande af upplysning rörande kongl. preussiska regeringens villighet att vidtaga de åtgärder på tyska sidan, som sålunda blifvit af undersökningsförrättarne föreslagna, hade Kongl. Maj:ts minister i Berlin förhandlat med vederbörande tyska embetsmyndigheter; och hade bemälda minister i skrifvelse till ministern för utrikes ärendena den 16 sistlidne januari meddelat, att preussiska regeringen uti det innevarande

år för landtdagen framlagda budgetsförslaget gjort framställning om anvisande af 1,013,000 mark till utvidgning af hamnen vid Sassnitz samt af 95,000 mark till komplettering af anstalterna för öfverfarten från Altefähr till Stralsund, äfvensom att af motiveringen till samma förslag framginge, att regeringen hade för afsigt att af lånta medel till belopp af 985,000 mark åstadkomma förbindelsen mellan hamnen vid Sassnitz och jernvägsstationen i Crampas. I skrifvelse till ministern för utrikes ärendena af den 3 innevarande månad hade ministern i Berlin vidare meddelat, att nyssnämnda af preussiska regeringen åskade anslag numera blifvit af landtdagen i andra läsningen enhälligt beviljade.

Med stöd af hvad departementschefen nu anfört ansåge departementschefen, i likhet med såväl komiterade som generalpost- och jernvägsstyrelserna, att linien Trelleborg—Sassnitz borde väljas för den direkta sjöpostförbindelsen under hela året mellan Sverige och Tyskland.

Den fråga, som härefter närmast framstälde sig, fortsätter departementschefen, vore, hvilkendera af de båda enskilda jernbanorna Malmö—Trelleborg och Lund—Trelleborg, som borde användas för den genomgående trafiken. Genom bref den 6 augusti 1891 hade Kongl. Maj:t anbefalt jernvägsstyrelsen att efter öfverläggning med generalpoststyrelsen sätta sig i förbindelse med styrelserna för Lund—Trelleborgs och Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolag för att inhemta deras yttranden, dels huruvida och under hvilka villkor hvartdera bolaget, för det fall att den föreslagna post- och personförbindelsen öfver Trelleborg och Sassnitz komme till stånd och bolagets jernväg komme att tagas i anspråk för anordnande af samma förbindelse, vore villigt att ombesörja den genomgående befordringen af post och resande, dels ock på hvilka villkor under ofvannämnda förutsättning hvartdera bolaget kunde vara sinnadt att till staten öfverlåta sin jernväg.

Till åtlydnad af berörda befallning hade jernvägsstyrelsen med skrifvelse den 15 december 1891 inkommit med från bemälda jernvägsbolag inhemtade yttranden, af hvilka framginge,

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

att *Malmö—Trelleborgs* jernvägsaktiebolag förklarat sig villigt att

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

och hade *jernvägsstyrelsen* med anledning af de sålunda inhemtade yttrandena afgifvit utlåtande och dervid anført, bland annat, följande.

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

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

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

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

Ehuru jernvägsstyrelsen väl insåge, att det för trafikens handhafvande vore förmånligast, om de postförande tågen mellan Stockholm och Trelleborg kunde dragas öfver statsbanornas nuvarande ändpunkt, Malmö, emedan i sådant fall samtliga i dem medförda vagnar kunde framgå hela vägen från Stockholm till Malmö samt någon eller några af vagnarne, efter behof, fortsätta från sistnämnda plats till Trelleborg, hvaremot, om man nödgades att redan från Stockholm i tågen medföra vagnar såväl till

Trelleborg som till Malmö, i ändamål att i Lund fränkilja de förra, det kunde befaras, att man ofta finge i tågen medföra flera vagnar än hvad för antalet resande vore behöfligt; och ehuru styrelsen hyste den åsigten, att fördelaktigast vore, det statsverket egde jernvägen ända fram till den hamnplats, hvarifrån de postförande fartygen skulle utgå, funne styrelsen sig likväl, efter granskning af de utaf bolagen afgifna anbuden, i frågans dåvarande läge böra uttala såsom sin åsigt, att det utaf Lund-Trelleborgs jernvägsaktiebolag gjorda, sist omförmälda erbjudande angående befordringen af genomgående post och resande kunde med några mindre modifikaationer anses antagligt.

Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolag hade emellertid i skrifvelse den 15 sistlidne februari afgifvit nytt anbud i fråga om användandet af bolagets jernväg för den genomgående post- och personbefordringen. I denna sista skrift hade bolaget erbjudit sig att på egen bekostnad utföra sådan ombyggnad af bolagets jernväg, att densamma kunde befaras med den erforderliga tåghastigheten af 60 kilometer i timmen. Kostnaden härför hade, med hänsyn till nu gällande låga pris på jernvägsskenor, af bolaget beräknats till endast 800,000 kronor. För att bolaget skulle kunna fullgöra berörda erbjudande erfordrades dock dels en sådan förändring i den för bolaget gällande bolagsordning, att den skuldsättning, som blefve erforderlig, kunde få ega rum, dels ock att statsverket mot säkerhet af inteckning i jernvägen beviljade bolaget ett med $4\frac{1}{2}$ procent årlig ränta och $\frac{1}{2}$ procent amortering löpande lån af 620,000 kronor och att, om skenprisen genom nyinförd tull å skenor eller af annan anledning, innan banans ombyggnad af statsverket påyrkades, skulle hafva stigit, lånebeloppet proportionaliter höjdes.

Beträffande ordnandet af den genomgående trafiken mellan Malmö och Trelleborg hade bolaget framställt tre olika förslag, nemligen: att denna trafik skulle af bolaget ombesörjas medelst två tåg om dagen i hvardera riktningen på tider, som blefve af jernvägsstyrelsen bestämda, under vilkor att jernvägsstyrelsen afgiftsfritt uppläte de för trafiken erforderliga vagnar och utan afgift stälde lämpligt lokomotiv till bolagets förfogande, att generalpoststyrelsen för postens transporterande erlade föreskrifven afgift utan den reduktion af befodringsafgifterna för den lokala posttransporten, som egde rum vid ökad antal posttåg, att bolaget finge oafkortadt åtnjuta de på dess jernväg belöpande, af ofvannämnda tåg härflytande trafikinkomster, att statens station i Malmö finge af bolaget afgiftsfritt begagnas och jernvägsstyrelsen utan afgift låte ombesörja bolagets trafik vid denna station, samt att det med bolaget ingångna aftal om den genomgående trafiken gjordes gällande för

minst tio år och derefter med en uppsägningstid af ett år; *eller att* staten sjelf skulle ombesörja ifrågavarande trafik emot viss årlig afgift till bolaget för banans begagnande, dervid inkomsten för snälltågen skulle med vissa undantag tillfalla staten; *eller ock att* Malmö—Trelleborgs jernväg skulle af staten för viss tid arrenderas mot en arrendesumma af 200,000 kronor om året; och hade bolaget förbundit sig att, för den händelse dess anbud om ombyggnad antoges, hafva verkställt densamma inom sju månader efter tillsägelse och samtidigt hafva de delar färdiga, som skulle nybyggas, dock att i dessa sju månader ej borde ingå tiden december—mars.

Jemväl öfver denna Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolags framställning hade infordradt utlåtande den 20 sistlidne februari afgifvits af *jernvägsstyrelsen*, som, med framhållande af önskvärdheten deraf, att den genomgående trafiken med kontinenten komme att dragas öfver Malmö, förklarat sig anse det förstnämnda af bolagets nu afgifna förslag, enligt hvilket uppehållandet af trafiken mellan Malmö och Trelleborg skulle ske genom bolagets försorg, vara att föredraga framför den uppgörelse med Lund—Trelleborgs jernvägsaktiebolag, hvilken blifvit af styrelsen i dess skrifvelse den 15 december 1891 tillstyrkt; och hade jernvägsstyrelsen i sammanhang härmed — under förutsättning att banan blefve försatt i ett sådant skick, att den med full trygghet kunde befaras af tåg med 60 kilometers hastighet i timmen samt under vilkor dels att styrelsen egde fastställa tidtabeller för de genomgående tågens gång å Malmö—Trelleborgs jernväg, dels att de aftal, som af styrelsen träffades med vederbörande utländska förvaltningar rörande den kontinentala person- och godstrafiken, skulle ega tillämpning jemväl för Malmö—Trelleborgs jernväg — hemställt, att statsbanans personvagnar måtte för den kontinentala trafikens besörjande få afgiftsfritt begagnas å Malmö—Trelleborgs jernväg; att Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolag skulle ega oafkortadt uppbära den andel af inkomsterna för den genomgående trafiken, hvilken belöpte sig på bolagets jernväg; att bemälda bolags trafik vid statsbanans station i Malmö finge af sistnämnda banas personal på platsen afgiftsfritt besörjas likasom ock bolaget ega att för sina trafikändamål i öfrigt utan afgift begagna sig af Malmö bangård och trafiklokaler; samt att aftalen med Malmö—Trelleborgs jernvägsbolag måtte göras gällande för minst tio år med uppsägningstid derefter af ett år.

Den kostnad, som i ena eller andra afseendet kunde genom de af jernvägsstyrelsen förordade medgifvanden tillskyndas statens jernvägs- trafik, borde, enligt styrelsens förmenande, väl uppvägas dels genom minskade utgifter vid Lunds station, dels genom den fördel och de inkomster,

som skulle beredas statsverket derigenom, att de postförande tågen mellan Stockholm och Trelleborg komme att framgå jemväl öfver linien Lund—Malmö.

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

För den genomgående trafikens öfverförande från de svenska statsbanorna till Trelleborg kunde man, yttrar departementschefen härefter, anlita antingen Malmö—Trelleborgs eller Lund—Trelleborgs jernväg. Om man, med bortseende till en början från frågan om dessa båda jernvägars relativa lämplighet ur synpunkten af det skick, hvori de befunne sig, och de villkor, under hvilka de kunde för ändamålet få disponeras, endast fäste sig vid deras inbördes företräden ur ren trafiksynpunkt, kunde för valet af Lund—Trelleborgs jernväg anföras, att genom dennas anlåtande inbesparades en väglängd af 7 kilometer. Å andra sidan talade för trafikens ledande öfver Malmö ej mindre den af jernvägsstyrelsen framhållna fördelen att icke behöfva redan från Stockholm i tågen medföra särskilda för befordran till Trelleborg afsedda vagnar, hvilka måste i Lund fränskiljas tåget, än äfven vigten så väl för den nya kommunikationsleden som för staden Malmö deraf, att denna stad, den tredje i riket, blefve intagen som station å nämnda förbindelseled. Dessa omständigheter syntes departementschefen vara af den öfvervägande betydelse, att ur den hittills angifna synpunkten företrädet afgjort borde lemnas åt linien Malmö—Trelleborg.

Då staten för nu ifrågavarande ändamål behöfde anlita endera af nyssnämnda jernvägar, vore det naturligtvis, såsom ock blifvit af jernvägsstyrelsen framhållet, ur flera synpunkter förmånligast, att staten förvärfvade eganderätt till den bana, som funnes böra väljas. Enligt de för anläggande af berörda enskilda jernbanor meddelade koncessioner inträdde statens lösningsrätt till Lund—Trelleborgs jernväg först år 1895 och till Malmö—Trelleborgs jernväg ej förrän år 1911. Båda jernvägarne vore emellertid staten hembjudna till inlösen för enahanda belopp eller 2,600,000 kronor, hvilken summa likväl, enligt hvad jernvägsstyrelsen upplyst, skulle för erforderliga om- och nybyggnadsarbeten ökas för Lund—Trelleborgs jernväg med 900,000 kronor och för Malmö—Trelleborgs jernväg med 1,100,000 kronor, till följd hvaraf den förra jernvägen skulle kosta staten 3,500,000 kronor och den senare 3,700,000 kronor, eller, enligt styrelsens

tillika lemnade utredning, för den förra ej långt ifrån dubbelt och för den senare icke obetydligt mer än dubbelt den kostnad, för hvilken staten sjelf skulle kunna anlägga nya jernvägar mellan berörda platser. Då inlösen på dylika villkor uppenbarligen icke kunde ifrågakomma, syntes man, åtminstone tills vidare, böra inskränka sig till en uppgörelse med vederbörande jernvägsbolag om den genomgående trafikens uppehållande genom dess försorg.

Båda jernvägarne hade erbjudit sig att ombesörja nämnda trafik under villkor, som vore hufvudsakligen lika fördelaktiga för statsverket. En nödvändig förutsättning för att Malmö—Trelleborgs jernväg skulle kunna ifrågakomma vore likväl, att densamma blefve ombyggd så, att den kunde befaras med den erforderliga tåghastigheten af 60 kilometer i timmen, hvilket nu icke vore fallet. Sedan emellertid numera Malmö—Trelleborgs jernvägsbolag erbjudit sig att utan kostnad för statsverket verkställa den erforderliga ombyggnaden, syntes departementschefen, med fästadt afseende på den förut framhållna fördelen deraf, att den nya kommunikationsleden droges öfver Malmö, uppgörelse i ämnet böra träffas med detta bolag. Härvid förekomme visserligen, att bolaget för sitt åtagande att ombygga jernvägen uppställt såsom villkor, att bolaget mot inteckning i jernvägen af staten undfinge ett lån till belopp af 620,000 kronor eller eventuellt något högre belopp. Som bolaget erbjudit sig att å detta lån erlægga samma annuitet, som plägar utgå för de af staten i allmänhet utlemnade jernvägslån, synes mig mot beviljandet af detta villkor ej möta annan betänklighet än att, då bolagets jernväg redan häftade för inteckningar till belopp af sammanlagdt 850,900 kronor, staten för det ifrågasatta lånet svårligen kunde erhålla första inteckningen i jernvägen. Då emellertid, under förutsättning att lånebeloppet sattes till högst 650,000 kronor, af nämnda förhållande ej annan risk kunde uppstå för statsverket än att detsamma, om bolaget bruste i fullgörandet af sina förpligtelser, i förekommande fall skulle kunna varda nödgadt att öfvertaga jernvägen för en summa af högst 1,500,000 kronor, hvilket icke skulle kunna anses utgöra någon dålig affär för statsverket, ansåge sig departementschefen böra förorda, att, under förutsättning det bolaget åtog sig att under de af jernvägsstyrelsen föreslagna, i det föregående omnämnda villkor ombesörja den genomgående befordringen af post och resande mellan Malmö och Trelleborg och tillika underkastade sig tillämpningen af de närmare föreskrifter beträffande sättet för banans ombyggnad och kontrollen dervid, som Kongl. Maj:t kunde finna lämpligt meddela, ett lån till belopp af högst 650,000 kronor måtte af statsmedel bolaget beviljas.

I enlighet med den af såväl komiterade som generalpost- och jernvägsstyrelserna uttryckta åsigt ansåge äfven departementschefen, att den direkta post- och personförbindelsen under hela året mellan Stockholm och kontinenten icke kunde anses vara ordnad på ett fullt tillfredställande sätt, förrän, såsom komiterades fullständiga trafikförslag innebure, dubbla reslägenheter för dygn i hvardera rigtningen kommit till stånd. Med hänsyn till de af en sådan anordning af den genomgående trafiken föranledda kostnader, af hvilka de för sjelfva ångfartygsförbindelsen mellan Trelleborg och Sassnitz enligt komiterades beräkningar, mot hvilka departementschefen icke funnit något att erinra, skulle komma att förorsaka statsverket en ökad årlig utgift af omkring 201,000 kronor, vågade departementschefen dock icke tillstyrka Kongl. Maj:t att vidtaga några åtgärder till förverkligande under den närmaste framtiden af en sådan fullständig trafikordning.

Hvad anginge det af f. d. öfverdirektörsassistenten von der Lancken framställda förmedlingförslag, så, ehuru ett sådant ordnande af trafiken med kontinenten, som af bemålde öfverdirektörsassistent ifrågasatts, utan tvifvel skulle erbjuda stora fördelar, ansåge departementschefen sig dock, med afseende hufvudsakligen på de dryga kostnader, som skulle vara förenade med genomförande af detta förslag, ej kunna tillstyrka detsamma.

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

generalpost- och jernvägsstyrelsernas förslag till ordnande af den direkta trafiken, ej heller mot de för genomförande af samma förslag af styrelserna uppgjorda kostnadsberäkningar.

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

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

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

Beträffande kostnaden för uppehållande af ångbåtlinien Trelleborg—Sassnitz syntes densamma på grund af den nya kommunikationsledens stora betydelse i postaliskt hänseende böra utgå af postmedlen. Kommerskollegium hade visserligen i sitt i ärendet afgifna underdåniga utlåtande förklarat sig anse den ifrågasatta direkta ångfartygsförbindelsen mellan

Sverige och kontinenten vara af sådan betydelse för landets handel och näringar, att, enligt kollegii förmenande, skäl förefunnes att, derest sådant erfordrades, bidrag till uppehållande af berörda förbindelse utginge, förutom af postmedel, jemväl under vissa vilkor af andra allmänna medel. Ur denna synpunkt skulle visserligen kunna ifrågasättas att för bestridande af en del af kostnaden anlita handels- och sjöfartsfonden, men då här vore fråga om kostnader, som kunde antagas för en längre tidsföljd årligen återkomma, vore det, enligt departementschefens förmenande, icke lämpligt att dermed belasta nämnda fond, utan syntes hela det för ändamålet erforderliga beloppet böra anvisas af postmedlen, hvilka utan svårighet kunde bära en sådan utgift. Postverkets inkomster för år 1893 hade nemligen blifvit beräknade till ett belopp, som med 323,000 kronor öfverstiger de för samma år beräknade af postmedel utgående utgifterna.

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

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

Beträffande hvad herr Nilsson anfört till stöd för sitt förslag i ämnet,

får utskottet i allmänhet hänvisa till motionen och vill här endast erinra, att motionären sammanfattat sina skäl sålunda:

att den enda numera kvarstående anmärkningen mot Ystads hamn, eller dess svårighet att angöras, fullständigt jäfvats af den mängd intyg om motsatsen, som afgifvits af sjökaptener, de der längre eller kortare tid, ända till 30 år, så väl vinter som sommar under alla väder anlöpt densamma, till hvilka intyg slöte sig ett utlåtande från skeppsbefälhafvareföreningen i Åbo, hvilken ansåges såsom en af de förnämsta i sitt fack i Europa;

att Ystads hamn vore betydligt djupare än Trelleborgs, i följd hvaraf den erbjöde tillfälle för obehindrad posttrafik och i förbindelse med denna stor godstrafik, hvarigenom subvention så småningom blefve obehöflig;

att infarten till Ystads hamn vore likasom dess inlopp mycket bredare och djupare än Trelleborgs, hvarför hamnen ock vore långt tillgängligare;

att i Ystad finnes alla nödiga förutsättningar i byggnadsväg för den blifvande trafiken fullt färdiga, såsom reparationsverkstad, slip för större fartyg, fullständiga och efter europeisk måttstock tillfredsställande tull-, post- och telegrafhus, byggnader för passagerarnes mottagande, för gods- och varubehandling, alla väl belägna i landstigningsplatsens omedelbara närhet, hamnspår, goda hotell m. m.;

att något inköp af enskild bana ej vore af nöden, men att en öfverenskommelse kunde lika lätt träffas med Ystad—Eslöfs-banan som med Lund—Trelleborgs eller Malmö—Trelleborgs;

att således Ystad kunde användas och genast tagas i anspråk utan det ringaste bidrag från statens sida;

att väglängden öfver Ystad blefve den kortaste, samt

att Ystads hamn slutligen ej i mannaminne varit stängd af is, som ej tidsenliga båtar kunnat genomgå, hvarför den lofvade bäst för en regelbunden trafik, som här vore hufvudsak.

I fråga om den vidlyftiga motivering, herr *Dieden* fogat vid sitt förslag, tillåter sig utskottet i allo hänvisa till sjelfva motionen.

Anordnandet af en direkt, under hela året fortgående post- och personförbindelse mellan Sverige och kontinenten har sedan lång tid tillbaka varit ett önskningsmål. Det behöfves också allenast en blick på kartan för att finna, att en dylik direkt kommunikationsled för vårt land är den i och för sig naturligaste; och då ångfartygshastigheten numera uppdrifvits derhän, att endast något öfver tre timmar åtgå för en färd från Skånes

sydkust till nordtyska östersjökusten, samt intresse för sakens ordnande visat sig förefinnas äfven på tysk sida, lärer icke mer än en mening kunna råda om angelägenheten af att snarast möjligt få till stånd den ifrågasatta förbindelsen och derigenom på detta område frigöra Sverige från beroendet af Danmark.

Allt efter som frågan om den direkta liniens ävägabringande närmat sig sin lösning, har emellertid inom landet allt mera gjort sig gällande den åsigten, att förbindelsen bör från början så anordnas, att den tillvaratager icke allenast post- och personbefordringens, utan äfven godstrafikens intresse. Man har sålunda anmärkt, att kostnaderna för förbindelsens uppehållande blefve så betydliga, att de icke låte sig försvaras, med mindre i sammanhang med post- och persontrafiken kunde anordnas en lönande varutransport. Och vidare har erinrats, att Tysklands betydelse såsom afsättningsort för svenska landtmannaprodukter, framför allt smör och nötkreatur, under de senare åren högst betydligt ökats, samt att det engelska importförbudet, särskildt om det utsträcktes till någon längre tid, syntes komma att ytterligare höja den tyska marknadens värde för oss. Komiterade hafva nu för sin del visserligen framhållit den nya förbindelsens betydelse såsom vägvisare för godstrafiken, men de hafva på samma gång uttalat den åsigt, att förbindelsen icke lämpade sig för någon mera omfattande godstransport; och Kongl. Maj:t synes i sitt förslag hafva omfattat denna komiterades åsigt. Enligt utskottets förmenande ligger det dock i öppen dag, att om å den nya traden en liflig export skall kunna komma till stånd, början måste göras med sjelfva de för post- och personförbindelsen afsedda ångfartygen, så att dessa inrättas på sådant sätt, att de kunna tjena till befordran jemväl af gods och kreatur. Från sakkunnigt håll har utskottet ock inhemtat, att genom en mindre förlängning af den utaf komiterade förordade ångfartygstypen en sådan tillökning i utrymme och bärighet, utan väsentlig rubbning i de uppgjorda kostnadsberäkningarna, kan ernås, att omkring 50 tons fraktgods och 12 stycken nötkreatur kunna för hvarje resa medföras, samt att sådana anordningar derjemte kunna vidtagas i fartygens inredning, att passagerarne icke nämnvärdt behöfva störas af kreaturens närvaro ombord. Utskottet anser sig således böra för sin del biträda den, såsom utskottet tror sig kunna antaga, numera inom landet allmänt gängse meningen, att den nya förbindelsen bör så anordnas, att den kan direkt medverka till afsättningen i Tyskland af svenska produkter.

Om enighet råder derom, att en direkt förbindelse mellan Sverige och kontinenten bör komma till stånd, och om den meningen är öfvervägande, att förbindelsen äfven bör omfatta godstransport, äro åter

åsigterna ganska delade om valet af de hamnar, mellan hvilka förbindelsen skulle anordnas. I detta senare hänseende föreligga, såsom af det förestående synes, tre särskilda förslag, nemligen Kongl. Maj:ts förslag om linien Trelleborg—Sassnitz, herr Nilsons förslag om linien Ystad—Sassnitz och herr Diedens förslag om linien Malmö—Warnemünde, hvarförutom under ärendets handläggning äfven andra kombinationer, såsom exempelvis linien Malmö—Sassnitz, ifrågasatts. För sin del kan emellertid utskottet icke finna, att från opartiskt håll någon synnerlig tvekan bör råda angående hvilken linie i frågans nuvarande läge är att föredraga. Hvad först ändpunkten på nordtyska kusten beträffar, så har, enligt hvad i statsrådsprotokollet upplyses, tyska rikspostförvaltningen bestämdt förklarat, att ingen utsigt förefinnes att från tysk sida erhålla erforderligt bidrag till subventionen af den ifrågasatta sjöpostförbindelsen, med mindre Sassnitz väljes såsom utgångspunkt i Tyskland. Då det väl icke gerna lärers kunna ifrågakomma, att Sverige skulle afsäga sig förmånen af det tyska bidraget, hvilket af Kongl. Maj:t beräknats till ett belopp af 158,500 kronor om året, då vidare hamnen i Sassnitz, på hvilken stora kostnader nu nedläggas, måste, särskildt efter de svenske undersökningsförrättarnes rapport, anses blifva för ändamålet fullt tillfredsställande, då jernvägsförbindelsen mellan Sassnitz och den i så utomordentligt hastig tillväxt varande verldsstaden Berlin redan från början skulle blifva nöjaktig samt komma att ytterligare förbättras, sedan, såsom synes kunna antagas blifva förhållandet, färjeförbindelsen från Altefähr till Stralsund blifver ersatt med en bro; och då slutligen utsigt förefinnes, att en förbättrad tågförbindelse kommer till stånd mellan Sassnitz och Hamburg, så att den nya routen lämpligen kan användas äfven för resor, som företagas till och öfver denna senare stad, anser sig utskottet böra förorda, att Riksdagen uttalar sig för Sassnitz såsom sjöförbindelsens tyska ändpunkt. Och med Sassnitz såsom tysk ändpunkt uteslutes nära nog möjligheten af Malmö såsom svensk på grund af det betydligt längre afståndet från Sassnitz till denna stad än till Trelleborg och Ystad. Härtill kommer, att isförhållandena i Malmö hamn och i Öresund synas utgöra ett bestämdt hinder för Malmös antagande till slutpunkt i Sverige. Huru tungt vägande skäl än i öfrigt kunna anföras till förmån för Malmö, som ju redan är en betydande exportort samt dessutom Sveriges tredje stad i fråga om folkmängden och det svenska statsbanenätets stora ändstation i söder, lärers alltså Malmö icke kunna ifrågakomma såsom sjöliniens utgångspunkt. Stadens intresse af den nya traden måste på annat sätt tillgodoses.

Då utskottet alltså icke kan annat än afstyrka antagandet af linien

Malmö—Warnemünde, torde utskottet icke behöfva ingå i någon granskning af herr Diedens under förutsättning af bifall till berörda linie framställda förslag angående sättet för förbindelsens närmare anordnande.

Beträffande derefter frågan, huru vida Trelleborg eller Ystad bör blifva den nya sjöförbindelsens svenska ändpunkt, synes det utskottet för afgörandet häraf icke vara af någon större betydelse, hvilkendera hamnen kan anses såsom den i och för sig bästa. Af den utredning, som föreligger rörande de två hamnarnes beskaffenhet, lärar nemligen så mycket med säkerhet framgå, att båda äro tjenliga att upptaga den nya ångbåtstrafiken. Vid sådant förhållande föreställer sig utskottet, att vid frågans afgörande andra synpunkter böra blifva de bestämmande, nemligen dels de särskilda städernas läge inom det svenska jernvägsnätet, dels ock deras större eller mindre lämplighet för den åsyftade exporten. Och ur båda dessa synpunkter måste utskottet, i likhet med samtliga de myndigheter, hvilka i frågan sig yttrat och hvilka lära få anses såsom fullt opartiska, gifva Trelleborg företrädet.

Det måste nemligen först och främst vara af den största vikt, att staten eger en så lång sträcka som möjligt af den jernvägslinie, som från hufvudstaden leder till sjökommunikationens begynnelsepunkt, liksom att denna sistnämnda punkt befinner sig i lämplig anslutning till största möjliga del af landets jernvägsnät. Och vare sig afvikelsen från stambanan sker vid Hör eller vid Eslöf, blir den enskilda banlinie, hvilken måste befaras på vägen till Ystad och hvilken efter någon tid skulle kunna ifrågakomma till inköp från statens sida, alldeles för lång. Ystad ligger också för mycket åt sidan om stambanenätets ändstation i Malmö, då åter Trelleborg ligger rätt söder derom, i följd hvaraf linien Malmö—Trelleborg endast blir att betrakta såsom en fortsättning af södra stambanan, å hvilken fortsättning trafik kan uppsamlas från hvarje punkt å denna bana. Uppenbart är derjemte, att om någon trafik å den nya sjölinien skall kunna påräknas från vestra Sverige och Norge, Trelleborg och icke Ystad bör väljas till liniens begynnelsepunkt. Åt den omständigheten att genom anläggandet af en i och för sig näppeligen motiverad linie Hör—Bjersjölagård afståndet mellan Stockholm och Ystad skulle blifva 5 kilometer kortare än afståndet mellan Stockholm och Trelleborg lärar slutligen så mycket mindre kunna tillmätas någon afgörande betydelse till Ystads förmån, som en dylik anordning skulle medföra den afsevärda olägenheten, att å det på södra stambanan nedgående snälltåget en fördelning mellan den för kontinenten och den för Malmö afsedda trafiken måste ega rum redan så långt norrut som i Hör.

I fråga om de båda städernas lämplighet för den afsedda exporten kan visserligen vid första påseendet synas, som om företråde borde gifvas åt Ystad, då ju denna stad är betydligt större än Trelleborg, men om man betänker, att afståndet mellan Malmö och Trelleborg ej är längre än att detsamma af de nya posttågen skulle tillryggaläggas på mindre än en timmes tid, torde uppfattningen blifva en annan. I sjelfva verket betraktar utskottet i detta fall Trelleborg allenast såsom en Malmös isfria uthamn, och är det således ur synpunkten af Malmös betydelse såsom exportort, som utskottet anser sig böra äfven i detta afseende förorda Trelleborgs antagande till sjöliniens utgångspunkt.

Utskottet, som såhunda velat uttala sig för den af Kongl. Maj:t föreslagna linien Trelleborg—Sassnitz, har, utöfver hvad utskottet ofvan framhållit angående ångfartygens inrättande äfven för godstrafik, icke funnit anledning till annan erinran med afseende å sättet för sjöförbindelsens anordnande, än att utskottet i likhet med kommerskollegium ansett betänkligheter ur exporthänsyn kunna uppstå mot förslaget att sommartiden uppehålla förbindelsen med allenast en ordinarie båt. Tiden för båtens uppehåll i Sassnitz — omkring $3\frac{1}{2}$ timmar — har nemligen synts utskottet väl kort för att lossning och lastning skulle kunna utan svårighet medhinnas. Utskottet har emellertid icke för närvarande velat ifrågasätta någon ändring i den af Kongl. Maj:t i fråga om sjölinien framlagda planen, enär det synts utskottet riktigast, att man i detta afseende afvaktar någon tids erfarenhet rörande den nya förbindelsens resultat, innan man vidtager mått och steg för utvidgning af densamma.

Beträffande den för subventionen erforderliga kostnaden, hvilken af Kongl. Maj:t beräknats till 317,000 kronor, hvaraf på Sveriges sida skulle belöpa sig 158,500 kronor, förefunnes redan, på sätt departementschefen meddelat, till den svenska andelens bestridande 67,000 kronor, utgörande dels hittills utgående subvention till Malmö—Stralsunds-linien och dels minskad transittersättning till Danmark. Återstående beloppet, 91,500 kronor, skulle enligt Kongl. Maj:ts förslag utgå af postmedlen; och anser utskottet sistnämnda summa, som ej torde få öfverskridas, böra å dessa medel särskildt anvisas.

Hvad derefter angår Kongl. Maj:ts förslag om anvisande af medel till bostäder och postkurar åt banbevakningen å statsbandelarne Hästveda—Nässjö och Laxå—Brunsberg, så är införandet af nattjenst å linien Hästveda—Nässjö en gifven följd af den nya sjöförbindelsens inrättande på det sätt, Kongl. Maj:t föreslagit och utskottet ofvan förordat. För ett definitivt ordnande af tjenstgöringen lärer också det för ändamålet beräknade kostnadsbeloppet, uppgående, enligt hvad utskottet af handlingarna i

ärendet inhemtat, till 120,000 kronor, vara erforderligt, men enligt utskottet lemnad upplysning kan, åtminstone under första året af den nya förbindelsens fortvaro, tjenstgöringen nöjaktigt uppehållas provisoriskt, om ett belopp af 30,000 kronor ställes till Kongl. Maj:ts förfogande; och utskottet har trott sig böra inskränka sig till att nu förorda allenast ett dylikt belopps anvisande. Införande af nattjenstgöring å linien Laxå—Brunsberg står deremot icke i något ovillkorligt sammanhang med anordnandet af den ifrågasatta kontinentalrouten. Vid sådant förhållande och då nödig varsamhet synts utskottet bjuda, att man icke vid den nya routens inrättande ådrager statsverket större kostnader än som för ändamålets vinnande äro oundgängligen nödiga, har utskottet, under erkännande af den afsevärda fördel, som för förbindelsen mellan Stockholm och Kristiania skulle vinnas genom den ifrågavarande anordningen, icke ansett sig böra för närvarande biträda Kongl. Maj:ts förslag i denna del, helst Kongl. Maj:t icke lär underlåta att, om framdeles förhållandena synas böra med nödvändighet dertill föranleda, af Riksdagen äska medel för de ifrågasatta byggnaderna.

Det återstår för utskottet nu endast att afgifva yttrande angående Kongl. Maj:ts förslag om låneunderstöd till Malmö—Trelleborgs jernvägsaktiebolag. I detta hänseende får utskottet först och främst ytterligare framhålla den redan i det föregående antydda önskvärdheten af att staten eger jernvägslinien ända fram till sjöliniens begynnelsepunkt. Hade därför utsigt funnits, att Malmö—Trelleborgs jernväg skulle kunna af staten förvärvas för en skälig köpeskilling, skulle utskottet icke hafva tvekat att tillstyrka ett i sådant syfte framställt förslag. De anspråk, som från bolagets sida gjorts gällande, hafva emellertid synts utskottet så öfverdrifvet höga, att någon uppgörelse på grundvalen af dessa icke kunnat ifrågakomma. De villkor, på hvilka staten redan nu enligt den för bolaget den 18 april 1884 utfärdade koncessionen har rätt att inlösa jernvägen, äro äfven för staten så betungande, att någon inlösen på grund af dem icke heller gerna kan komma att ega rum. Koncessionen föreskrifver nemligen, bland annat, att svenska statsverket är berättigadt att, sedan 25 år tilländagått, efter det jernvägen i sin helhet eller till någon del blifvit för allmän trafik öppnad, inlösa densamma mot ett penningebelopp, som efter Kongl. Maj:ts godtfinnande *antingen* beräknas så, att detsamma, i händelse lösningsanspråket väckes, innan 40 år förflutit från det någon del af banan för trafik öppnats, motsvarar fyra gånger summan af hela den under då senast förflutna 10 år enligt behöriga räkenskaper uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma 10 år gjorda utdelningar till delegarne i bolaget jemte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån

samt afsättning af kontanta medel eller öfverförande af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond, men, om lösningsanspråket väckes senare, svarar enot tre gånger sammanlagda nettobehållningen af trafiken för de 10 sistförflutna åren, beräknad på nyssnämnda sätt, *eller ock* bestämmes sålunda, att, sedan jernvägen med allt tillbehör blifvit värderad af fem gode män, utaf hvilka Kongl. Maj:t utser två och jernvägsbolaget två, hvarefter de sålunda valde tillkalla den femte, det af desse gode män fastställda värde skall, om lösningsanspråket är väckt inom 40 år, efter det jernvägen eller någon del deraf för trafik upplåtits, fördubblas, men, om lösningsanspråket är senare väckt, förhöjas med femtio procent; och, enligt hvad i statsrådsprotokollet upplyses, inträder icke statens lösningsrätt förr än år 1911. Med afseende å nu anmärkta omständigheter har utskottet ansett sig böra ifrågasätta, att för låneunderstödet utgående bör, utöfver de af Kongl. Maj:t föreslagna villkoren, ytterligare föreskrifvas, att bolaget underkastar sig sådana af Kongl. Maj:t i sammanhang med lånets beviljande föreskrifna förändringar i nu gällande bestämmelser om statens rätt att inlösa bolagets jernväg, att statsverket blifver berättigadt att inköpa jernvägen på bättre villkor än de nu gällande; och böra de nya villkoren, enligt utskottets förmenande, fastställas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med dem, hvilka äro meddelade angående inlösen af under de senare åren koncessionerade jernvägar. I de senaste koncessionerna stadgas nemligen, att svenska statsverket är berättigadt att inlösa vederbörande jernväg med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningebelopp,

a) som, om sådant sker *inom 10 år*, efter det jernvägen i sin helhet eller till någon del blifvit öppnad för allmän trafik, motsvarar hvad jernvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt räkenskaper, som Kongl. Maj:t godkänner, kostat med tillägg af ränta efter fem för hundra om året efter afdrag af den nettointkomst, banan under tiden lemnat; och

b) som, om inlösen sker *efter 10 år* från det banan blifvit i sin helhet eller till någon del upplåten för allmän trafik, skall allt efter det sätt, som finnes vara för koncessionshafvarne förmånligast, antingen beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt af Kongl. Maj:t godkända räkenskaper, af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket blifvit väckt, uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma 10 år gjorda utdelningar till delegarne i jernvägen jemte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverförande af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond, *eller ock* bestämmas af fem gode män, utaf hvilka Kongl. Maj:t utser två och

koncessionshafvarne två, hvarefter de fyra sålunda valde tillkalla den femte.

Statens lösningsrätt torde dock billigtvis icke böra inträda förr än efter utgången af den tioårsperiod, för hvilken bolaget skulle åtaga sig befordringen af den genomgående trafiken mellan Malmö och Trelleborg.

I sammanhang härmed och för att stärka statens ställning gent emot bolaget anser sig utskottet vidare böra ifrågasätta, att såsom ytterligare villkor för lånets erhållande föreskrifves, att staten vid utgången af berörda tioårsperiod må ega att förnya den med bolaget ingångna öfverenskommelsen om trafikens besörjande på ytterligare 10 år.

Kongl. Maj:ts förslag om sättet för lånebeloppets anvisande har icke gifvit anledning till någon utskottets erinran.

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

a) att Riksdagen, med afslag å herrar Nilsons och Diedens motioner, må — under godkännande af det i statsrådsprotokollet öfver finansärenden för den 10 mars 1892 omförmälda förslag om uppehållande genom enskildt bolags försorg af regulier ångfartygsförbindelse hela året om mellan Trelleborg och Sassnitz — anvisa ett belopp, förslagsvis upptaget till högst 91,500 kronor, att af postmedlen årligen utgå för att jemte förut för ändamålet tillgängliga medel, beräknade till 67,000 kronor, användas för bestridande af hälften af det belopp, som erfordras till subvention åt bolaget, under förutsättning att den andra hälften anvisas från tysk sida;

b) att, vid bifall till hvad utskottet under mom. a) föreslagit, Kongl. Maj:ts framställning om anslag för anordnande af fullständig nattjenst å statsbandelarne Hästveda—Nässjö och Laxå—Brunsberg må på det sätt bifallas, att Riksdagen, för anordnande af nattjenst å statsbandelen Hästveda—Nässjö, på extra stat för år 1893 under sjetten hufvudtiteln anvisar ett belopp af 30,000 kronor till bostäder och postkurar åt banbevakningen;

c) att Riksdagen, vid bifall till hvad utskottet under mom. a) föreslagit, må *dels* bevilja och till Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett belopp af högst 650,000 kronor att användas såsom lån till Malmö—Trelleborgs jernvägs-

aktiebolag för sådan ombyggnad af bolagets jernväg, att den med full trygghet kan befaras af tåg med 60 kilometers hastighet i timmen, dock under förutsättning,

1) att bolaget ställer sig till efterrättelse de närmare föreskrifter beträffande sättet för banans ombyggnad och kontrollen derå, som Kongl. Maj:t må finna lämpligt meddela;

2) att bolaget åtager sig att på vilkor, som af Kongl. Maj:t bestämmas, för en tid af tio år ombesörja den genomgående befordringen af post och resande mellan Malmö och Trelleborg;

3) att bolaget medgifver, att efter ofvanberörda tioårsperiods utgång öfverenskommelsen angående befordringen af post och resande må, om så från Kongl. Maj:ts sida påyrkas, kunna förnyas på ytterligare tio år; och

4) att bolaget underkastar sig sådana af Kongl. Maj:t i sammanhang med lånets beviljande föreskrifna förändringar i nu gällande bestämmelser om statens rätt att inlösa bolagets jernväg, att statsverket blifver berättigadt att, efter förstnämnda tioårsperiods utgång, inlösa jernvägen med tillhörigheter och trafikmateriel på hufvudsakligen enahanda vilkor, som gälla för inlösen af under de senaste åren koncessionerade jernvägar; *dels ock* anvisa omförmälda lånebelopp, högst 650,000 kronor, att utgå från riksgäldskontoret afvensom besluta att beträffande samma lån i tillämpliga delar skola lända till efterrättelse de vilkor och bestämmelser, hvilka för understödjande medelst lån af enskilda jernvägsanläggningar blifvit af 1891 års Riksdag stadgade, dock att inteckningen för lånet må ställas till förmånsrätten närmast efter de i bolagets jernväg redan meddelade inteckningar å sammanlagdt 850,000 kronor.

Stockholm den 11 maj 1892.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

Reservationer:

af herrar grefve *G. Sparre* och *C. E. Casparsson*, som ansett, att Kongl. Maj:t i ofvanstående ärende aflåtna proposition bort oförändrad af utskottet tillstyrkas;

af herrar *A. Persson*, *P. Andersson*, *G. Eriksson*, *P. Ersson*, *I. Lyttkens*, *P. Pehrsson*, *C. Persson* och *S. G. von Friesen*:

»Dels på grund af det ej fullt utredda skick, hvaruti frågan ännu befinner sig, och dels emedan särskild godstrafik, hvilken icke i den kongl. propositionen förutsatts nu skola på den föreslagna vägen tillgodoses, icke heller synes i någon afsevärd utsträckning kunna ega rum på linien Trelleborg—Sassnitz, anse vi, att utskottet bort hemställa,

att Riksdagen icke måtte för närvarande godkänna det i statsrådsprotokollet öfver finansärenden för den 10 mars 1892 omförmälda förslag om uppehållande genom enskildt bolags försorg af regulier ångfartygsförbindelse hela året om mellan Trelleborg och Sassnitz.

Tillika få vi anföra vår reservation mot utskottets åtgärd att föreslå Riksdagen att för det ifrågavarande ändamålet anvisa ett penningebelopp, oaktadt hvarken Kongl. Maj:ts proposition eller inom Riksdagen väckt motion dertill gifvit anledning, och således ett i grundlagsenlig ordning härom framställt förslag icke förelegat.»

af herr *H. P. P. Tamm*, som instämt i förestående reservation, i hvad den innebär hemställan om, att Kongl. Maj:ts ofvan omförmälda förslag icke måtte för närvarande bifallas;

af herr *O. Jonsson*, som, med tillkännagifvande att han icke deltagit i slutbehandlingen af punkterna a) och b) af förestående utlåtande, begärt få antecknad, att han instämt i herr *A. Perssons* m. fl. ofvanintagna reservation, i hvad den afsåge punkten c) af utlåtandet;

af herr *L. Jönsson*, som yrkat, att utskottet skulle afgifva följande yttrande och förslag:

»Då frågan om lämpligaste export af Sveriges jordbruksalster är af högre vikt för hela landet, än den om några timmars snabbare befordran

af post och passagerare mellan Sverige och kontinenten, synnerligen nu sedan England utfärdat importförbud för kreatur, och då äfven kostnads-skilnad de olika linierna emellan saknas, äfvensom utredning, hvilken linie för godstrafik kan anses vara den lämpligaste, hemställer utskottet,

att Riksdagen, med afslag å Kongl. Maj:ts nu ifråga-varande proposition, måtte i skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t må till nästkommande Riksdag inkomma med nytt förslag i ämnet, grundadt på fullständig utredning så väl af vårt lands marknad i utlandet för ej allenast kreatur än äfven andra landtmannaprodukter, som ock af de på grund häraf lämpligaste ändpunkter på Sveriges och Tysklands kuster.»

Herr grefve *E. C. A. Piper* har begärt få antecknadt, att han icke inom utskottet närvarit vid förestående ärendes behandling.
