

N:o 148.

Af Herr A. J. Lyth: Angående anvisande af ett årligt anslag till aflöning åt fiskeritillsyningsmän och fiskodlingsinspektörer.

Motionen återtagen af motionären.

N:o 149.

Af Herr A. J. Lyth: Angående skrifvelse till Kongl. Maj:t om anställande af undersökning för anordnande af en kommunikationslinie mellan Vestervik och Libau öfver Gotland.

I en tid, då öfverallt stora ansträngningar och uppoffringar göras för att underlätta samfärdseln och derigenom likasom minska afstånden länder och folk emellan, har det dock icke kunnat annat än väcka uppmärksamhet, att så litet blifvit åtgjordt för att närmare förena vårt land med det stora på andra sidan Östersjön belägna grannlandet Ryssland. Under det att flera post- och kommunikationsvägar äro dragna ifrån Sverige dels till vårt broderland i vester, dels äfver

söderut till Danmark, så finnes det egentligen icke mer än en enda sådan till Ryssland, och denna ej ens gående direkte dit utan löpande öfver Finland. Då denna väg dertill framgår öfver nordligaste delen af Östersjön, så följer häraf, att den är för långt aflägsen för de sydligare delarne af vårt land, synnerligen med afseende på deras behof af en ändamålsenlig samfärdsel med Rysslands sydöstra och sydliga provinser, hvartill slutligen kommer, att den under mycket kalla vintrar kan för längre eller kortare tid genom ishinder alldeles afstängas. Erkännas bör dock, att ett försök till afhjelpande af dessa olägenheter för omkring 10 år sedan gjordes genom postångaren Sofias användande till postfart emellan Oxelösund och Baltischport i Ryssland. Att detta försök misslyckades berodde visserligen förnämligast på den samtidigt dermed inträffande ovanligt stränga vintern, men torde äfven till stor del böra tillskrifvas den mer än nödigt långa sjöväg samt det alltför nordliga läge, som för denna postfart blefvo bestämda. För att bevisa sanningen häraf torde jag blott behöfva erinra derom, att under samma tid, som Sofia gjorde misslyckade försök att angöra Baltischport, fördes både post och passagerare med den mycket mindre och svagare Polhem mellan Vestervik och Gotland, utan att något större afbrott i denna postbefordran inträffade.

Om det sålunda icke kan förnekas, att vår samfärdsel med vårt grannland i öster för sin tillväxt och utveckling är i behof af mera tillräckliga och tidsenliga medel, än de som nu stå oss till buds, samt att derföre synnerligen vår handel och vår industri ega berättigade anspråk på att till afhjelpande af denna brist komma i åtnjutande af åtminstone en kommunikationslinie med Ryssland utom den vi nu ega från Stockholm öfver Hangö till Petersburg, så ligger stor vikt derpå, att denna linie — om och när den kommer till stånd — lägges så, att dess sjöväg blir så kort och dess läge så sydligt som möjligt. Men begge dessa fordringar uppfyllas bäst, om den drages från Vestervik öfver Visby—Ronehamn till Libau. Se vi först på afstånden mellan dessa orter, så finna vi, att Vestervik, ändpunkten för tvenne inåt landet gående jernvägar, är beläget 52 nautiska minuter eller 13 sjömil från Visby, en väglängd, som af ångaren Sofia tillryggalägges på 5 à 6 timmar. Från Visby till Ronehamn, belägen på Gotlands sydostkust, är 6 mil (hvaraf $5\frac{1}{2}$ mil jernväg), eller 3 timmars väg. Från Ronehamn till Libau är 82 nautiska minuter eller $20\frac{1}{2}$ sjömil, hvilka af en ångare med 10 knops framfart böra kunna tillryggaläggas på 8 timmar. En resande går sålunda om bord på ångaren Sofia i Vestervik kl. 9 f. m., inträffar i Visby kl. 3 e. m., afgår med aftontåget från sistnämnde stad och anländer till Ronehamn på aftonen kl. omkring 8. Efter några timmars hvila afgår han tidigt påföljande morgon kl. 2—3 från Ronehamn och bör i regeln kunna redan före middagstiden inträffa i Libau, hvarifrån jernvägslinier utgå till det stora ryska rikets olika delar. Han har nu tillryggalagt hela denna väg på något mer än ett dygn, utan att ens hafva behöft tillbringa natten på hafvet. Om man också måste medgifva, att

trafiken äfven på denna väg kan under ovanligt svåra vintrar någon gång försvåras genom isbildning i Vesterviks skärgård eller genom drifis i Östersjön — hinder, som äfven understundom inträffa i Kattegat, Öresund och Bälterna — så torde man utan fara för misstag och med stöd af de senaste 25—30 årens erfarenhet kunna påstå, att sådant händer mycket sällan, samt att något längre afbrott, åtminstone icke i postkommunikationen, här icke är att befara.

Jag ber här att få erinra, att Libau för närvarande är Rysslands viktigaste och så att säga enda sjöhamn vintertiden, samt att dess handelsförbindelse med Sverige och speciellt under de sista åren med Gotland ansenligt tilltagit. Belägen endast några timmars väg från den stora handelsstaden Riga och med beräkning på transitofart för det vestra Europas handel, har denna stad på sista åren uppfört massor af magasinsbyggnader, hvarjemte på dess hamn, som vanligen är isfri under vintern, stora kostnader blifvit nedlagda. Hvad åter angår Ronehamn, kan anmärkas, att dess yttre hamn eller redd med sina tvenne inlopp sällan isbelägges samt är lätt att angöra äfven nattetid.

Tager man vidare i betraktande, att större delen af ifrågavarande kommunikationslinie redan är färdig genom den ordnade postfarten mellan Vestervik—Visby samt Visby—Ronehamn, så är lätt att inse, att kostnaden för dess framdragande från Ronehamn till Libau måste blifva billigare än för hvarje annan ny postväg till Ryssland. Dertill behöfs endast en ångare, som tvenne gånger hvarje vecka för post och passagerare fram och åter mellan Ronehamn och Libau. Då det väl måste vara statens åliggande att iordningställa och bekosta kommunikationsanstalter af ifrågavarande beskaffenhet, så bör man icke rygga tillbaka, äfven om ett sådant företag skulle, synnerligen i början, medföra någon ekonomisk uppoffring, hvilken utan tvifvel innan kort kommer att ersättas genom fördelarne af en hastigare postkommunikation och en tidsenligare och billigare samfärdsel mellan vårt land och södra delarne af det stora ryska riket, än som nu förefinnas. Betänker man vidare, att postföringen mellan Vestervik och Visby, hvilken nu medför förlust för postverket, borde genom ifrågavarande postlinie komma att vinna icke obetydliga fördelar, och kunde man slutligen till trafikering af linien Ronehamn—Libau få under den kallare årstiden begagna något af kronans mindre ångfartyg, hvarvid vår flottas manskap äfven kunde vinna nyttig öfning i Östersjöns navigering under vintertiden, så tror jag för visso, att uppoffringen från statsverkets sida för ifrågavarande sak skulle reduceras till ganska små dimensioner.

Då jag emellertid icke tilltror mig att nu kunna framställa något detaljeradt förslag till ordnandet af meranämnda angelägenhet, hvars stora vikt och betydelse för vår samfärdsel med Ryssland synes vara utom allt tvifvel, så tillåter jag mig att endast vördsamligen föreslå,

att Riksdagen ville i underdånighet anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes genom dess poststyrelse eller annan lämplig myndighet låta undersöka, huruvida inrättandet af en kommunikationslinie mellan Vestervik och Libau öfver Gotland kan för Sveriges samfärdsel med södra Ryssland anses fördelaktig samt, för den händelse att denna undersökning dertill föranleder, derefter låta uppgöra och för Riksdagen framlägga förslag till ordnandet af en tidsenlig post- och passageraretrafik å denna linie.

Stockholm den 28 Januari 1881.

A. J. Lyth.
