

N:o 198.

Af herr **A. Bokström**, angående beviljande af ett årligt anslag å högst 14,000 kronor såsom bidrag till bekostande af en isbrytare för Stockholms skärgård och Mälarens större segelleder.

Den utveckling i industri och handel, som vår tid bevittnat, beror helt säkert i icke oväsentlig mån på den lättnad i samfärdsmedlen, som tillvägabragts inom de särskilda kulturländerna och i de internationella förbindelserna. För främjande af denna utveckling har äfven vårt land underkastat sig betydande uppoffringar. Ett snart fullbordadt stambanenät, upptagande vid 1891 års slut en sammanlagd utsträckning af 2,742 kilometer och representerande en anläggningskostnad å 274 millioner kronor, förenar nu med hvarandra landets mest skilda delar, och till enskilda jernvägsanläggningar hafva vid nämnda tidpunkt af allmänna medel anvisats 3,952,500 kronor såsom anslag utan återbetalningsskyldighet och såsom lån 54,764,000 kronor. För att jemväl öfvervinna en del svårigheter i samfärdseln, som icke med nyssnämnda medel kunnat betvingas, hafva jemväl andra åtgärder vidtagits. Så har Riksdagen icke allenast anvisat ett belopp af 146,300 kronor till ett isbrytarefartyg för uppehållande af trafiken emellan Öland och fastlandet, utan äfven pålagt statsverket hela kostnaden för detta fartygs drift och underhåll, eller 10,000 till 15,000 kronor om året. Vestkustens behof af en isbrytare under den tid af året, fiskebedriften derstädes pågår, har ock blifvit i viss mån beaktadt, derigenom att en kanonbåt, Svensksund, blifvit för kongl. flottans räkning byggd med särskildt fästadt afseende å jemväl nämnda behofs tillgodoseende.

För uppehållandet och utvidgandet af vårt lands förbindelser med kontinenten är i allmänhet i mån af behof sörjdt genom af staten understödda ångbåtsförbindelser, men hvad särskildt angår våra förbindelser vintertiden med vårt grannland Finland, så lemna de ännu åtskilligt öfrigt att önska.

Finska staten har emellertid, sedan densamma inlöst den vid Hangö utmynnande jernbanan, genom anskaffandet för en kostnad af 400,000 mark af en kraftig isbrytare gjort, hvad på de finska myndigheterna ankommit, för möjliggörande vintertiden af den gods- och persontrafik, som öster ifrån naturligen söker sig väg till och öfver vårt land, men hvad som från svensk sida gjorts för att emottaga denna trafik inskränker sig till den isbrytning i Stockholms skärgård, som på föranstaltande af Stockholms kommun under senare åren blifvit förmedelst några svaga bogserbåtar verkställd.

Om än dessa från svensk sida vidtagna åtgärder må hafva under blidvintrar nödtorftigt fyllt sitt ändamål, så hafva de likväl under medelstarka och starka vintrar visat sig alldeles otillräckliga, och den sjelfklara följden deraf har ock blifvit, att ofvannämnda för vårt land naturliga och värdefulla trafik måste söka sig andra vägar förmedelst framtvungna direkta förbindelser emellan Finland och Köpenhamn.

Visserligen har under år 1888 förslag blifvit hos stadsfullmäktige i Stockholm väckt om byggande för Stockholms kommuns räkning af ett fullt tidsenligt isbrytarefartyg, som skulle tillgodose ofvannämnda behof, men detta förslag har allt hitintills blifvit undanskjutet, hufvudsakligast på grund af de afsevärda kostnader, som äro förknippade med dess anskaffande och trafikens bedrivande. Någon anledning till det antagande, att Stockholms kommun skulle vilja undandraga sig de uppoffringar, som af densamma rimligtvis kunna begäras, för att dess intressen i och för berörda trafiks uppehållande må varda tillgodosedda, torde icke finnas, men då anskaffandet af ett lämpligt isbrytarefartyg, som kunde tillgodose behofvet af isbrytning i så väl Saltsjöns som Mälarens viktigaste farleder, obestriddligen har en allmänare betydelse med hänsyn så väl till postförbindelsen och den trafik, som genom isbrytningen måste tillföras statens jernvägar, äfven till de derigenom lättade sjökommunikationerna vintertiden mellan de i södra delen af Östersjön belägna orter, särskildt Gotland, hvars produkter i icke oväsentlig mån afsättas öfver Stockholm, och Mälardalens områden, hvilka likaledes med hufvudstaden stå i liflig handelsgemenskap, så lærer icke heller kunna med fog begäras, att Stockholms kommun ensam skall påtaga sig hela den för fartygets anskaffning, underhåll och drift erforderliga kostnaden.

Att isbrytningen i Stockholms skärgård verkligen eger en allmänare betydelse, är ock af Kongl. Maj:t erkändt. Från den under Kongl. Maj:ts disposition stående handels- och sjöfartsfonden äro nemligen såsom bidrag till kostnaderna för den isbrytning, som derstädes under åren 1879--1892 på föranstaltande af Stockholms kommun verk-

stälts, och som i sin helhet under dessa 14 år utgjort 95,381 kronor, anvisade tillsammans 33,326 kronor 95 öre, eller i medeltal 4,165 kronor 87 öre under de år, då sådant bidrag enligt gifna bestämmelser utgått.

Enligt den utredning, som blifvit på uppdrag af Stockholms stads drätselnämnd genom hamnkaptenen Fing. von Sydow och öfverdirektören G. W. Svensson förebragt beträffande beskaffenheten af och kostnaden för ett ändamålsenligt isbrytarefartyg, och hvilken utredning skall blifva statsutskottet tillhandahållen, har tillverkningskostnaden för ett sådant fartyg ansetts kunna inskränkas till omkring 150,000 kronor, och hafva de årliga kostnaderna beräknats sålunda:

Ränta och amortering efter 4 procent ränta och $1\frac{3}{4}$ procent amortering	kr. 8,800: —
Bränsle, 90 dagar à 12 timmar = 1,080 timmar à 6 hl. = 6,480 hl. à 1:20	„ 7,816: —
Aföningar och kosthållning	„ 6,500: —
Konsumtionsartiklar	„ 1,000: —
Underhåll, reparation och afsättning till ångpannor	„ 3,000: —
Förvaltningskostnader och diverse	„ 884: —
Summa kr. 28,000: —	

Då det emellertid är att befara, att förberörda förslag om ett isbrytarefartygs anskaffande, som är afstyrkt af Stockholms drätselnämnd, hvilken af finansiella skäl ej funnit lämpligt, att Stockholms kommun påtager sig kostnaden för detta fartygs anskaffande och drift, skall i brist på erforderligt understöd från det allmännas sida helt och hållet förfalla, och då, enligt mitt förmenande, sjötrafiken genom Stockholms skärgårds och Mälarens viktigaste trafikleder äfven vintertiden är af den betydelse, att densamma borde vara väl förtjent af det understöd, som för dess uppehållande är oundgängligen behöfligt och som i andra former och särskildt genom frikostiga anslag till kommunikationsanstalternas förbättrande i öfrigt kommit så många andra delar af vårt land till godo, så vågar jag härmed vördsamt föreslå,

att Riksdagen — under förutsättning och vilkor, att Stockholms stadsfullmäktige inom instundande juni månads utgång besluta sig för att på Stockholms kommuns bekostnad anskaffa ett för isbrytning i Stockholms skärgårds och Mälarens större segelleder afsedt ångfartyg af minst de dimensioner och den maskin-

kraft, som föreslagits i öfverdirektören m. m. G. W. Svenssons den 9 juli 1892 till Stockholms stads drätselnämnds första afdelning afgifna utlåtande och förklara sig villige att bestrida hälften af de till 28,000 kronor beräknade årskostnader för ett sådant fartyg — ville från och med år 1894 och sedermera årligen, så länge isbrytning med ett sådant fartyg på Stockholms kommuns föranstaltande i Stockholms skärgårds och Mälarens viktigaste trafikleder ombesörjes, till bestridande af den andra hälften af nämnda årskostnad, dock icke till högre belopp årligen än 14,000 kronor, å riksstaten anvisa nödiga medel, som må till Stockholms kommun årligen utbetalas, sedan, på sätt Kongl. Maj:t kan finna skäligt bestämma, styrkt blifvit, till hvilket belopp nämnda årskostnad uppgått.

Stockholm den 28 januari 1893.

Aug. Bokström.

Riksdagsman för Visby—Borgholm.

Häruti instämma:

P. Larsson

från Gotlands norra härad.

Ludvig Norrby

från Gotlands södra härad.

S. J. Boëtius

från Upsala stad.

Christian Lovén

från Stockholms stad.

Ernst Beckman

från Stockholms stad.

J. H. G. Fredholm

från Stockholms stad.

A. E. Nordenskiöld

från Stockholms stad.

Carl Gethe

från Kalmar stad.

Edw. Svensson.

Karlskrona.

Nils Rosengren

från Norrköpings stad.