

N:o 7.

Ank. till Riksd. Kansli den 28 Mars 1882, kl. 1 e. m.

Andra Kammarens Andra Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 5, med anledning af väckt motion om underdånig skrifvelse angående utredande, i hvad mån åtgärder kunde vidtagas för att inskränka den tid, under hvilken sjöfarten på Sveriges hamnar är stängd af is.

Uti en inom Andra Kammarerna väckt och till Utskottet hänvisad motion, N:o 52, har Friherre *Nordenskiöld* föreslagit:

»att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:ts måtte genom sakkunniga personer låta utreda, i hvad mån åtgärder kunna vidtagas för att minska den tid, under hvilken sjöfarten på Sveriges hamnar är stängd af is.»

Motionärens mening är, att man genom s. k. isbrytarefartygs användande skulle under vintern söka underhålla öppen segelränna genom isen till våra viktigaste östersjöhamnar.

De skäl, som motionären framställt för att visa nyttan och behöfligheten af en sådan åtgärd, kunna ej annat än af Utskottet delas. Nekas kan ej, att i närvarande tid, då i andra civiliserade länder man gjort ofantliga ansträngningar för att samfärdseln mellan olika länder skulle vara så obehindrad som möjligt, har föga hittills hos oss blifvit åtgjordt för att under vintertiden underhålla våra kommunikationsförbindelser öfver hafvet med våra grannländer. Våra hamnar hafva nästan obehindradt fått tillfrysa, och under flere månader af året hafva vi sålunda i mer eller mindre grad isolerat oss från den öfriga världen.

Att ej hittills något egentligen blifvit hos oss åtgjordt för att bryta det stängsel, med hvilket vinterns köld under en så lång del af året spärrar våra hamnar, derom kan dock mindre sägas, enär dels behovet af samfärdseln öfver hafvet vintertiden för oss ej hittills varit så stort, ej heller medlen för isens brytande varit så kraftiga som nu för tiden, då särskilda isbrytarefartyg byggas, och hvilka, väl uppfyllande sitt ändamål, redan fått sin användning på flere ställen i utlandet, såsom i flere hamnar i Norra Amerika och äfven i Europa, såsom Kristiania, Hamburg, Lybeck m. fl. ställen.

Äfven hos oss börjar man inse behovet och nyttan af att anskaffa isbrytarefartyg, för att genom dessa hålla förbindelsen öfver hafvet med våra hamnar öppen under vinten. Göteborgs samhälle har nemligen beställt sig ett kraftigt isbrytarefartyg till ett kontraheradt pris af 290,000 kronor. Så har det »Forenede Dampskibsselskab» i Köpenhamn med Kongl. Svenska Postverket ingått kontrakt att afskaffa ett ändamålsenligt och kraftigt isbrytareångfartyg af bästa konstruktion för att användas i routen Malmö—Köpenhamn, i öfverensstämmelse med hvad föreskrifvet är i kontraktet med Kongl. Svenska Postverket och derjemte, för såvidt det låter förena sig med hänsyn till postens öfverförande, efter hamnkaptens i Malmö anvisning, assistera vid att hålla Malmö tillgängligt för den allmänna sjöfarten. Det »Forenede Dampskibsselskab» skall härför årligen erhålla 10,000 kronor i tio år. Till denna summa bidrager svenska staten med 5,000 kronor af handels- och sjöfartsfonden, med 3,000 kronor från postverket, samt Malmö stad med 2,000 kronor,

Hvad åter Sveriges södra och östra kust beträffar, har intet blifvit åtgjordt för att medelst isbrytarefartyg hålla de viktigaste hamnarne öppna för sjöfarten; ty hit torde ej kunna räknas, att innevarande Riksdag, i enlighet med Kongl. Maj:ts proposition, beviljat 146,300 kronor till anskaffande af ett isbrytarefartyg i ändamål att uppehålla vinterkommunikationen emellan Öland och Kalmar, äfvensom att, för att möjliggöra en ångbåtsförbindelse under vintern mellan Stockholm och Finland, Stockholms stad under åren 1879—1881 bidragit med 5,000 kronor och statsverket med 5,000 kronor, sedan de af stadsfullmäktige beviljade medlen blifvit använda för uppehållande vintertiden af en segelränn mellan Stockholm och Sandhamn. Denna ränn hålles öppen endast med vanlig bogserbåt, som dock ej under starka vintrar eger kraft att forcera isen, utan härtill fordras ett särskildt bygd isbrytarefartyg.

Motionären framhåller mera speciellt betydelsen af att hålla de viktigaste af våra Östersjöhamnar öppna under vintern, och framhåller de

stora fördelar, som härigenom skulle beredas näringarne, i synnerhet när affärsmannen och industriidkaren en gång vant sig att taga de nya anordningarne med vid uppgörandet af sina planer, äfvensom den omedelbara vinst staten torde här hafva att påräkna genom de förökade inkomster en förlängd seglationstid måste medföra för dess jernvägar. Utskottet delar till fullo motionärens åsigt om dessa fördelar, i synnerhet vid betraktande af att vår sjöfart utgör en af vårt lands viktigaste förvärfsgrenar.

För att söka utreda den föreliggande frågan har man att tillse:

1:o) huruvida isförhållandena i allmänhet i Östersjön och i våra Östersjöhamnar äro af beskaffenhet, att de medgifva en något så när obehindrad kommunikation vintertiden;

2:o) huruvida vår sjöfart, företrädesvis med grannländerna Ryssland och Tyskland, är eller kan blifva af den framstående vikt och betydelse, att ett underhållande af denna sjöfart vintertiden skulle vara så fördelaktigt, att utgifterna för isbrytarefartygs anskaffande och användning vore relativt små till de beräknade inkomsterna; och

3:o) hvilka af våra Östersjöhamnar skulle för ändamålet varalämpligast.

Tager man då först isförhållandena i betraktande, så säger motionären, »att äfven under den strängaste vinter hela den söder om Åland belägna delen af Östersjön aldrig fullständigt tillfryser, och att under vanliga år större delen af densamma är fullkomligt öppen på de isband när, som bilda sig längs kusterna, att därför sjöfarten härstädes de flesta år skall kunna fortsättas äfven under vintern, i fall man medels ändamålsenliga isbrytare underhåller en öppen segelränna genom isbandet. Visserligen kan man icke räkna på att detta lyckliga förhållande skall kunna ega rum, t. ex. under en så sträng och ihållande vinter som 1881, men med bestämdhet kan man påstå att samma anordningar, som under vanliga år kunna hålla hamnen tillgänglig hela vintern, äfven under de ogynsammaste isår skola kunna förlänga seglationstiden åtminstone tvenne månader».

I denna åsigt får Utskottet instämma, dels på grund af de allmänt kända isförhållandena i Östersjön, dels på grund af hvad erfarenheten ådagalagt rörande isförhållandena i Stockholms skärgård. Man vet nemligen, att isläggningen börjar stundom redan i Oktober i Bottniska vikens nordligaste del, och islossningen kan derstädes dröja långt fram i Juni månad; i Bottniska vikens sydligare del är allt längre öppet vatten, eftersom hamnarne ligga sydligare, så att då man i nordligaste delen, eller omkring Luleå och Haparanda, icke under vanliga förhållanden kan påräkna mera än 5 månaders öppet vatten, bör man

vid Hernösand kunna påräkna $6\frac{3}{4}$ och vid Gefle $7\frac{1}{2}$ månaders öppet vatten. Men ehuru hamnarne tillfrysa redan på hösten eller vid vinterns början, bildas dock den egentliga hafsisen först på nyåret vid då inträffande starkare kyla, och isen ligger då ofta fast och körbar emellan svenska och finska kusterna vid Umeå och Vasa.

I den egentliga Östersjön börjar isläggningen i December och Januari. Under starka snöfall och stormar sammanhopa sig ismassorna och bilda stora fält, som sträcka sig långt till sjös utanför kusterna och skärgårdarne; härigenom lägger sig ett band emellan Stockholms och Ålands skärgårdar, och hela Finska viken betäckes stundom af ett isfält, som räcker ända till Dagö och Ösel. Kalmarsund blir äfven ofta nog stängdt af is, och till och med emellan Öland och Gotland ligga stora isflock, hvilka dock icke ega sådant sammanhang, att man derå kan passera från den ena stranden till den andra.

Af det anförda om isförhållandena i Östersjön kunna således endast våra hamnar söder om Åländska skärgården ifrågakomma att hållas öppna vintertiden.

I afseende å isförhållandena i Stockholms skärgård torde man med säkerhet kunna säga, att sjöfarten skall kunna under de flesta år fortsättas vintertiden, i fall man medelst isbrytarefartyg underhåller en öppen segelränna genom isbandet. Såsom skäl härför får Utskottet anföra följande ur en skrifvelse, som Stockholms stads hamnkapten år 1879 aflätit till Stockholms stads drätselnämnds första afdelning. »I afseende på isförhållandena i skärgården framgår af på hamnkontoret förda anteckningar (se bil. 1 i Friherre Nordenskiölds motion), att tiden för det första fartygets ankomst på våren under åren 1815—79 inträffat under 11 år i Januari, under ett år i Februari, under 7 år i Mars, under 37 år i April och under 8 år i Maj. Seglationen öppnades under denna period senast år 1838, då det första fartyget hit uppkom först den 17 Maj. För hela den nämnda 64-års-perioden inträffar medeltiden för seglationens öppnande den 26 Mars, för de sista 10 åren den 12 Mars, för näst föregående 10 år den 5 April, för der förut varande 10 år den 5 April, för de sista 30 åren den 28 Mars. Således skiljer sig medium för seglationens öppnande under de sista 30 åren, under hvilken tid trafiken med jernångfartyg varit i full gång, med endast 2 dagar från medium för de 64 åren. Tiden för seglationens upphörande på hösten har varit mera jemn, enär under omnämnda 64 år seglationen endast ett år (1829) slutat i November och deremot de 63 öfriga åren i December; hvartill kommer, att under 28 år öppet vatten funnits ända till påföljande Januari månad samt under 11 år hela vintern. Medeltiden för seglatio-

nens upphörande dessa 64 år inträffar den 27 December. Medium af seglationstiden för samma period ligger således mellan den 26 Mars och den 27 December, och den tid, sjöfarten årligen varit hämmad, uppgår i medeltal till 88 dagar.

»Indelas vintrarne allt efter deras varaktighet uti blida, medelstarka samt stränga vintrar, och antager man, att istäcket under en blid vinter varar högst 3 månader, under en medelstark vinter 3—4 månader och under en sträng vinter mer än 4 månader, så skulle sedan år 1815 hafva förekommit 21 blida, 29 medelstarka och 14 stränga vintrar. Under blida vintrar uppgår isens tjocklek uti farvattnet ej öfver 8 tum, under medelstarka vintrar till 10 à 12 tum och under stränga vintrar till 15 à 18 tum. Ett ångfartyg af Express II:s *) beskaffenhet bör under en blid vinter utan allt för mycket arbete kunna hålla en trafikabel ränna uti isen mellan Stockholm och Sandhamn, derest fartyget gör en tur i veckan, i hvilket fall det vid hvarje passage har att forcera den is, som möjligen kunnat bilda sig under de 3 à 4 dygn, som förflutit, sedan fartyget sist passerade rännan. Ett dylikt arbete utfördes af nämnda fartyg vintern 1878 hvilken kan räknas såsom blid. Under förliden vinter (1879) forcerades skärgårdsisen äfven med framgång af förberörde finska postångare hela Januari månad, men, då kölden i Februari tilltog, nödgades fartyget den 4 Februari vända å Kanholmsfjärden, i anledning af den tillökning i tjockleken, som isen vunnit under fartygets bortovaro. Express afgick nu till Oxelösund, till hvilken hamn isen med framgång forcerades. Under hela Februari och halfva Mars månader anlöpte fartyget sist nämnda hamn, enär dess befälhafvare icke ansåg det möjligt att uti Stockholms långa skärgårds led återigen söka forcera isen, hvilken allt sedan den nämnda 4 Februari med hvarje natt vunnit i styrka. Det är dock ganska troligt, att Express hela vintern kunnat gå till Stockholm, om blott under Februari och Mars månader en af här varande starkare bogserbåtar gjort nödigt antal turer till Sandhamn och åter till Stockholm under de dagar, Express då skulle legat under lastning och lossning i Stockholm eller Hangö. Då nu sistlidna vinter (1879) kan anses såsom en medelstark vinter, så kan man med fullt skäl antaga, att under dylika vintrar isen uti skärgården kan af ångfartyg forceras och en trafikabel ränna hållas derigenom, att ett starkare bogserfartyg med längre eller kortare uppehåll, allt eftersom kölden kräfver, går genom isen. Under starkare vintrar deremot, då kölden under hela veckor kan hålla sig omkring 15 grader och deröfver, hvarigenom isen i skärgården uppnår en tjocklek

*) Finsk ångbåt, som sedan 1877 trafikerar vintertiden linien Stockholm—Hangö.

af 15 à 18 tum och hafvet lägger sig utanför Sandhamn, så långt man kan se till sjös, så uppstå nära nog oöfvervinneliga svårigheter, och kostnaderna för att hålla en ränna öppen blifva så stora, att de på långt när ej skulle motsvaras af de vunna fördelarne. Med de medel att sönderbråka isen, som nu mer vanligen stå till buds uti en hamn af den betydighet som Stockholms, skulle man således antagligen under 50 af de 64 vintrarne, som förflutit sedan år 1815, kunnat uppehålla trafiken med öppna hafvet, och sjöfarten således endast under 14 vintrar varit helt och hållet afbruten.»

Genom ett starkt isbrytarefartyg torde dock äfven under s. k. starka vintrar sjötrafiken till Stockholm ej så obetydligt kunna förlängas. Hvad nu blifvit anfördt om möjligheten af att hålla Stockholms hamn öppen för sjöfarten vintertiden torde i ännu högre grad gälla för våra söder om Stockholm befintliga Östersjöhamnar, af hvilka flere finnas, såsom Karlskrona, Karlshamn och Yståd, hvilka medelst isbrytarefartyg kunna hållas öppna äfven under de strängaste vintrar.

Med afseende å andra punkten, som Utskottet uppställt, eller huruvida vår sjöfart, företrädesvis med grannländerna Ryssland och Tyskland är eller kan blifva af den framstående vikt och betydelse, att ett underhållande af denna sjöfart vintertiden skulle vara så fördelaktigt, att utgifterna för isbrytarefartygets anskaffande och användning vore relativt små till de beräknade inkomsterna, får Utskottet anföra såsom sin åsigt, att det ej lider tvifvel, att icke såväl för det närvarande som icke ännu mera i en snar framtid det skulle vara för landet i sin helhet särdeles fördelaktigt och vinstgifvande, om t. ex. Stockholms hamn och möjligen någon af landets sydligare hamnar genom isbrytarefartyg hållas vintertiden öppna för sjötrafiken.

Den enda vinterkommunikation öfver Östersjön, som för närvarande finnes, är den emellan Stockholm och Finland, hvilken år 1877 inrättades, då finska Transito-ångfartygs-aktiebolaget insatte å linien Stockholm—Hangö den för detta ändamål nybyggda ångaren Express II.

I afseende å betydelsen af denna vinterkommunikation får Utskottet anföra hvad de förenade rikenas General-konsul i Helsingfors, Herr Juhlin-Dannfelt derom säger i sin årsberättelse för år 1880.

»Den med understöd af hufvudsakligast finska statsverket anordnade vintersamfärdseln emellan Hangö och Stockholm, eller eventuelt annan svensk hamn, har under sistlidet års vinter nått en utveckling, som tydligen ådagalägger den åsigt, denna förbindelse mellan de båda länderna redan eger och genom ytterligare utveckling i ännu vida högre grad kan under normala isförhållanden komma att intaga. Rörande den

erfarenhet, som härvid vunnits under de trenne vintrar, då trafiken omhänderhaftas af de nuvarande egarne af den för denna farled byggda ångbåten Express, har mig benäget meddelats följande:

»Då Express den 19 December 1878 åter började sina turer på Sverige, har allmänheten, oviss om denna trafiks återupprättande, icke förberedt sig på att begagna densamma, med anledning hvaraf ock årets seglationsintrader blefvo obetydliga, medförande för rederiet, oakadt statens subvention, betydlig förlust. Under vintern 1878—1879 fortgick trafiken med endast tvenne veckors af ishinder orsakadt uppehåll, och under vintern 1879—1880 inträffade dylikt uppehåll blott under en enda vecka af de 26, under hvilka post, passagerare och gods kontraktsevenligt böra befordras genom ifrågavarande ångbåt. Under först anförda vinter måste dock under Februari, Mars och hälften af April Oxelösund anlöpas i stället för Stockholm, hvars inre skärgård under nämnda tid var belagd med is af den tjocklek, att till segelrännans öppenhållande för ändamålet bygd isbrytare erfordrats, hvaraf Sveriges hufvudstads hamn fortfarande är i saknad. Under innevarande års vinter åter fortgick denna trafik blott från den 15 November till den 13 Januari, då i Hangö hamn packad drifis lade öofvervinneliga hinder för densamma.

»De under nu anförda trenne vintrar medelst ångfartyget Express befordrade passagerare och gods hafva utgjort:

Från Hangö till Stockholm.

	Vintern 1878—79. 18 veckor.	Vintern 1879—80. 25 veckor.	Vintern 1880—81. 8 veckor.	
Passagerare	285	509	357	
Gods bestående af:				
Tryckalster	18	37	23	
Cichoria	20	63	49	Från St. Petersburg.
Fågel	894	1,609	1,706	
Fisk	12	77	32	
Fjäder	—	24	59	Dito Dito
Gummivaror	190	577	947	Dito Dito
Grönsaker	11	78	59	Dito Dito
Hvete, mjöl och gryn »	2,265	2,492	16	Dito Dito
Transport	3,410	4,957	2,891	

	Vintern 1878—79. 18 veckor.	Vintern 1879—80. 25 veckor.	Vintern 1880—81. 8 veckor.	
Transport	3,410	4,957	2,891	
Kött och fläsk..... centn.	139	973	421	Från St. Petersburg.
Konfektyrer	64	111	136	Dito Dito
Linfrökakor	—	—	11,049	Dito Dito
Pottaska	—	74	—	
Smör	1,210	14,912	1,791	
Skinns	7	55	134	
Segelduk	18	159	37	Dito Dito
Tobaksfabrikater ...	21	28	13	
Talg	5	8	—	
Tågvirke	53	502	97	Dito Dito
Ägg	92	37	79	Dito Dito
Diverse	78	91	180	
Tillsammans centn.	5,097	21,907	16,828	
Oxar	—	25	7	
Kor	—	2	4	
Svin.....	—	7	—	
Kalf.....	—	1	—	
Hästar	—	6	2	
Ved..... famnar	—	296	102	
<i>Från Stockholm till Hangö.</i>				
Passagerare.....	279	610	322	
Gods bestående af:				
Anjovis	400	412	985	
Apoteksvaror	63	41	19	
Tryckalster.....	183	759	310	
Bleckslagarearbeten ..	8	211	73	
Bröd	—	52	31	
Spritvaror	38	297	345	
Färgstoffer	279	291	113	
Transport	971	2,063	1,876	

	Vintern 1878—79. 18 veckor.	Vintern 1879—80. 25 veckor.	Vintern 1880—81. 8 veckor.
Transport	971	2,063	1,876
Utsädesfrön centn.	245	782	5
Garn	—	67	61
Gödningsämnen..... »	425	524	—
Hudar	72	81	13
Hummer och ostron »	12	21	9
Humla..... »	—	23	—
Jern- och maskin- gods..... »	2,180	18,987	4,819
Kolonialvaror	—	511	217
Kopparvitriol	—	62	—
Konserver	45	79	57
Korn och malt	39	370	1,143
Majs	—	—	900
Papper	160	395	24
Porcelain	5	70	12
Skinvaror	27	15	13
Manufakturvaror ... »	12	263	192
Tobak	—	10	4
Tran	—	34	—
Viner	108	376	214
Zink	48	—	—
Diverse	330	563	405
Tillsammans centn.	4,679	25,296	9,964
Plogar..... stycken	—	56	25
Symaskiner	—	26	4
Hackelsemaskiner »	—	13	18
Tröskverk	—	1	—
Orgel	—	1	1
Brandsprutor	10	28	30
Qvarnstenar	—	8	4
Kor	—	8	—

»Fördelas summan af passagerare och centnergods, som under de 3 ofvan anförda vintrarne fraktats medelst ifrågavarande ångbåt — utan allt afseende på styckegodset — mellan antalet veckor, under hvilka trafiken hvartdera året upprätthållits, så visar sig att under vintern 1878—79 uppgick för hvarje vecka

	antalet passagerare till 31 samt centnergods till	543
under 1879—80	„ „ 45 „ „ „	1,888
„ 1880—81	„ „ 85 „ „ „	3,349.

»Sist anförda siffror innehålla en den värtaligaste antydning om tidsenligheten af vinterförbindelsen mellan de båda grannländerna äfvensom af den vidare utveckling, af hvilken densamma är mäktig. Utan öfverdrift torde ock kunna påstås, att Finlands jordbruks framtida förkofran i väsentlig mån är beroende af möjligheten af att året om, och framför allt under vintermånaderna, ega en lätt tillgänglig och derigenom billig utfartsväg till England. Lokala och klimatiska förhållanden betinga nemligen att idkarne af nyss anförda yrke inom detta nordligt belägna land företrädesvis böra ega all uppmärksamhet åt produktionen af ladugårdens alster, och bland dessa, framför andra, åt tillverkningen af smör; — en redan af ålder i stor utsträckning bedrifven näringsgren, som genom styrelsens och enskildes kraftfulla bemödanden under sista qvinvennium nått en till såväl dervid producerade varas mängd som beskaffenhet utöfver all förväntan storartad utveckling.

»Det finska smöret har, såsom väl bekant är, ända intill senaste tider med anledning af dess ojemna och oftast äfven i andra hänseenden underhaltiga beskaffenhet betingat ett lågt pris och hufvudsakligen exporterats under sommarmånaderna, d. v. s. under den tid af året, då priset å denna vara å världsmarknaden noteras lägst. En ej obetydlig del af Finlands smörproduktion är dock numera s. k. mejerismör, fullt jemförligt med det bättre af dylik vara, som de skandinaviska länderna kunna erbjuda, och med full visshet kan antagas, att kvantiteten häraf år för år kommer att vinna en i snabb progression fortgående tillökning. Skall emellertid ett mot beskaffenheten svarande pris för detsamma kunna betingas, *måste* en, såvidt möjligt, året om tillgänglig möjligast snabb utfartsväg för detsamma beredas till en marknad — England — der ännu den lättaste och bäst lönande afsättning finnes. Sant är visserligen, att äfven i St. Petersburg under vintern mycket höga pris hittills kunnat betingas; men om hela eller äfven blott en större del af Finlands smörproduktion af 1:ma beskaffenhet skulle söka denna marknad, komme, utan tvifvel, dess konsumtionsförmåga snart att visa sig otillräcklig, hvartill för öfrigt den ifver, med hvilken mejerihandte-

ringen äfven inom Ryssland nu mera omfattas, i väsentlig mån torde bidraga.

»En väl ordnad transitofart öfver Sverige torde derföre för Finland och norra Ryssland erbjuda den på samma gång kortaste och billigaste utfartsväg till England, och detta ej blott för smör utan ock för åtskilliga andra varor; följaktligen ock vara den, för hvars tidsenliga utveckling de största ansträngningar böra egnas *af alla dervid intresserade parter.*

»De visserligen mycket betydliga uppföringar finska statsverket iklädt sig för såväl den s. k. Hangöbanan och dermed sammanhang egande hamnanläggning vid dennas viktigaste ändpunkt, som ock för underhållandet af ångbåtsförbindelse med Sverige äfven under vintermånaderna^{*)}, måste dock betraktas såsom blott halfgjort arbete, intill dess ytterligare åtgärder vidtagas för att göra denna samfärdsled trafikabel äfven då svårare ishinder inträffa, intill dess dessa antaga, såsom under innevarande vinter, den omfattning, att deras besegrande ligger utom möjlighetens gräns. Till dylika åtgärder torde i främsta rummet höra anskaffandet af en kraftig isbrytare, som intill dess drifis omöjliggör sådant, hvilket ytterst sällan torde inträffa, oafbrutet håller en ränna öppen från Hangö hamn till öppet haf; och hvad ett dylikt fartyg för-
mår i denna väg åstadkomma, derom har förhållandet å Elbeflodens under innevarande vinter lemnat talande bevis.

»Att det äfven ligger i Sveriges sanna intresse — och detta ej blott ur merkantil synpunkt — att å sin sida bidraga till underlättandet af denna samfärds- och transitoadet torde ej tarfva bevis. Alltför litet eller, rättare sagdt, så godt som intet har hittills härför blifvit gjort. Anskaffandet af en kraftig, för ändamålet särskildt byggd isbrytare, lindringar i fyr- och lotsafgifter samt hamnumgälder, möjligast låga frakter för transitogods å statens jernbanor m. m. utgöra härvid i främsta rummet önskningsmål.

»Den andel i häraf orsakade utgifter, som kunna komma att drabba Stockholms stad, torde för öfrigt i ej ringa mån ersättas genom det ej oväsentliga bidrag till detta samhälles förseende med lifsmedel, som genom vinterförbindelsen med Finland erhålles.»

Det här anförda torde vara nog för att visa, hvad fördel det innebär att hålla vinterkommunikationen öppen mellan Sverige och Finland.

Men då man tager i betraktande den högst betydliga varuomsätt-

^{*)} De uppföringar finska statsverket för ofvan anförda ändamål iklädt sig äro en årlig subvention af 60,000 mark, betydlig fraktnedsättning å statsbanorna för transitogods samt lindring i fyr- och lotsafgifter.

ning, som eger rum mellan Sverige och länderna på andra sidan Östersjön torde det äfven vara otvifvelaktigt, att uppehållandet af en vinterkommunikation öfver Östersjön emellan dessa länder och Sverige skulle från nationalekonomisk sida för oss vara af stor betydelse. I detta afseende torde Rysslands Östersjöhamnar ej blott för det närvarande utan ännu mera i en snar framtid vara de viktigaste.

Förutom St. Petersburg, äro Reval, Riga, Libau och Windau de ryska Östersjöhamnar, hvarifrån på senaste tider en utomordentligt liflig sjöhandelsförbindelse med utlandet eger rum.

Uti berättelser om handel och sjöfart år 1880 från de förenade rikenas konsulter inhemtas följande uppgifter om dessa hamnar.

Reval, Riga, Libau och Windau hafva nemligen i mer eller mindre grad vunnit i betydelse på bekostnad af St. Petersburg, hvarest farvattnets svårigheter lägga de största hinder i vägen för en större utveckling för sjöfarten.

Af de statistiska handelsberättelserna framgår, att under de 4 åren 1876—1879 tillökningen af handeln såväl hvad angår ut- som införseln, har uppgått hvad Reval angår till 113 procent, för Riga till 36 procent och för Libau till 191 procent.

Alla dessa hamnar stå genom privata jernbanor hufvudsakligen öfver Moskau i förbindelse med det inre af Ryssland. Att rivalitet och konkurrens i hög grad eger rum mellan hamnarne är en naturlig följd.

De olika jernvägsbolagen försöka genom minskning af trafikomkostnaderna och genom öfverenskommelser med de utländska ångbåtsbolagen, att draga trafiken och handeln hvar och en till den hamnen, hvartill deras intressen knyta sig.

Den viktigaste hamnen på Östersjökusten är Reval, hvars handel under de senaste åren har ökat sig i en utomordentlig grad. Utförseln har således från 1875 till 1879 stigit från 51 till 126 millioner, utan att deri medräknas transiten, som ökar detta belopp ännu med en tredjedel. Införseln är under samma tid ökad från 9 till 25 millioner. Reval är den sjöstad på Östersjökusten, som mest har dragit handeln från S:t Petersburg, hvars utförsel under år 1879 endast uppgick till 22 millioner och införseln till 80 millioner. Reval är genom en jernväg förbunden med uthamnen Baltisch port.

Den äldsta af de baltiska hamnarne, Riga, hvars handel allaredan under den hanseatiska perioden hade sin stora betydelse, ligger 12 werst från Dünas mynning, och för denna orsaks skull äro närmare hafvet byggda tvenne hamnar, nemligen Mühlgraben på högra sidan af floden och Bolderaa på venstra, hvilka begge genom jernväg äro förenade med

Riga. Magasiner och andra byggnader, tjänande till varors förvarande etc., hvilka under senaste åren blifvit uppförda, öfvergå i storlek allt hvad i dylikt syfte är byggt i Ryssland. De nyligen byggda jernreservoirerna, hvilka kunna rymma 1,200,000 kilogram petroleum, äro uppförda för Ingeniör Nobels räkning, som likaledes vid Rigas waggonfabrik låter tillverka ett slags cisternwaggoner efter amerikanskt mönster för transport af petroleum. Den storartade skala, i hvilken detta sistnämnda industriföretag drifves, framgår exempelvis af den omständighet, att, förutom de allaredan befintliga 600 cisternwaggoner, ytterligare 600 sådana äro beställda och under arbete.

Högst betydliga omkostnader äro i Bolderaa nedlagda på magasin och maskiner, som stå i förbindelse med spannmålsutförseltrafiken. Bägge sidor af Dünas mynning ända från Riga till uthamnarne äro byggda med fabriker till ett antal af öfver 200, hvilkas årliga utbyte öfverstiger 20 millioner rubel. Rigas handel har under femårsperioden 1875—1879 stigit, hvad utförseln angår, från 34 till 57 millioner, och hvad införseln angår från 45 till 60 millioner. För att afhjelpa det hinder i sjöfartsförbindelsen, som är en följd af att Rigas hamn i allmänhet är stängd af isen under 5 månader (Oktober—April), är det fråga om att förbinda Riga genom en jernväg med den 106 werst derifrån liggande staden Windau, hvars hamn aldrig tillfryser.

Den på motsatta sidan af den kurländska kusten vid hafvet liggande staden Libau befinner sig ännu i begynnelsen af sin tillvaro som handelsstad, men allt sedan spannmålsutförseln från det inre har börjat taga vägen öfver de ryska hamnarne i stället för öfver Königsberg och Memel äro äfven här ganska betydliga arbeten företagna för att tillfredsställa de till följd af den växande handeln uppkomna behofven. En börs är allaredan inrättad, och har man under senaste åren med ifver arbetat på att fördjupa och förstora hamnen, ett arbete, för hvilket regeringen har beviljat en subvention af 7 millioner rubel. Stadens folkmängd har under loppet af sex år fyrdubblats, och är det företrädesvis judar, som från alla kanter äro ditflyttade för att genast från början kunna monopolisera den der uppspirande handelsrörelsen. Äfven från Königsberg och Memel hafva nu åtskilliga handelshus etablerat filialafdelningar. Då Libaus hamn i allmänhet endast under ett par veckor är stängd af is, hafva handels- och skeppsfartsförhållandena också kunnat utveckla sig der med utomordentlig hastighet.

Sålunda utfördes 1875 för 6 millioner rubel varor, och infördes för 2 millioner. Allaredan 1879 hade utförseln vuxit till 28 millioner

och införseln till 5 millioner. I fjor vid Augusti månads utgång var utförseln angifven till 17 millioner och införseln till $5\frac{1}{2}$ millioner, ett resultat som utvisar en tillökning i utförseln af 250 procent och i införseln af 450 procent.

Den från naturens sida mest gynnade hamn vid Östersjön är utan tvifvel Windau, som på grund af den vid floden Windaus mynning bildade bugt erbjuder den bästa och säkraste ankarplats för en hel flotta. Nämnda flod har på en längd af 25 werst ett djup af 40 fot och utbreder sig 6 werst från dess utlopp i hafvet till en bassin, som kan rymma en mängd af fartyg. Stadens små lokala förhållanden hafva dock ej tillåtit, att en företagsamhet, liknande den som har visat sig i de tre andra rikare städerna, ännu har kunnat göra sig gällande i någon betydligare grad. När man tager i betraktande såväl den utomordentliga utveckling i merkantilt hänseende, som i dessa 4 städer under senaste tid egt rum, som ock vår ej obetydligt ökade handel med Libau, hvarifrån skeppas betydliga kvantiteter rysk spanmål till Sverige, kan man med skäl fråga sig, om ej det skulle vara en stor ekonomisk fördel för vårt land, om en direkt ångfartygsförbindelse komme till stånd emellan Sverige och Libau.

Säkert torde emellertid vara, att trafiken emellan Sverige och Ryssland skulle betydligt komma att ökas, derest sådana åtgärder vidtagas, att en oafbruten kommunikation emellan dessa länder hela året om kunde komma till stånd. Libau borde då, äfven i betraktande till dess närbelägenhet från Sverige, blifva en fördelaktig exportort för en stor del af våra exportartiklar. Man bör ej heller förgäta, att politiska omständigheter kunna inträffa i Ryssland, hvilka kunna tvinga detta land att hemta alla sina förnödenheter sjöledes, hvarigenom Sverige skulle kunna få en betydande transitohandel på Libau. Äfven för post- och passageraretrafiken torde en sådan kommunikationslinie vara särdeles förmånlig. Hafvet är otvifvelaktigt den billigaste transportvägen, hvarföre ock alla skäl synas tala för att begagna den samma till dess fulla utsträckning, och på andra ställen ser man, hurusom reguliera ångfartygsförbindelser förena ländernas jernvägsnät till fromma för trafiken å de respektive ländernas jernbanor; hvarföre skulle icke då en sådan anordning vara fördelaktig för oss? Men för att åvägbringa en sådan oafbruten förbindelse fordras, att den eller de svenska hamnar, som här för vore lämpligast, höllos vintertiden tillgängliga genom isbrytarefartyg.

Vidfogade karta, som för frågan om direkt sjöförbindelses ordnande med Ryssland torde vara upplysande, visar, att ett ångfartyg, med

den vanliga hastigheten af 10 engelska sjömil i timmen, tillryggalägger vägen emellan:

Stockholm—Hangö	på 17,4 timmar,
» Baltischport	» 19,3 »
» Windau	» 17,7 »
» Libau	» 20,9 »
» Slite—Libau	» 24,8 »
Oxelösund— d:o d:o.....	» 21,9 »
» —Visby—Rone—Libau.....	» 24,3 »
Vestervik— d:o — d:o — d:o	» 22,3 »
Karlskrona—Rone—... .. d:o	» 22,9 »
» —Libau.....	» 19,0 »

Äfven för våra handelsförbindelser med Tyskland vore det fördelaktigt, om en af våra sydliga hamnar hölls öppen vintertiden, och ännu mera torde detta blifva händelsen, då jernvägslinien Stralsund—Bergen på Rügen, hvilken redan är beslutad att byggas på tyska statens bekostnad, blifver färdig, och som kommer att stå i förbindelse med en ångomnibuslinie från Bergen till Rügens nordkust. Sjövägen mellan Ystad och Rügen är med ångbåt, som gör 10 engelska sjömil i timmen, endast sex timmar.

Om den förökning i inkomster för landet, som skulle uppstå, om man genom isbrytarefartygs användning förminskade tiden för sjöfartens afbrott vintertiden, kan man möjligen få en föreställning vid betraktandet af den ofantliga tillväxten i Sveriges in- och utförsel med fartyg under 10-årsperioden 1871—1880.

År 1871 infördes till ett värde af.....	169,179,000 kronor,
» 1880 » » »	275,595,000 » ,
» 1871 utfördes » »	161,023,000 » ,
» 1880 » » »	233,569,000 » .

Med afseende å den af Utskottet framställda tredje punkten, eller hvilka Östersjöhamnar skulle för ändamålet vara lämpligast, säger motiönären:

»Det är tydligt att man icke kan ifrågasätta att hålla samtliga de mera betydande Östersjöhamnarne öppna under vintern, utan man finge utvälja ett par hufvudhamnar, som stå i förbindelse med landets jernvägsnät, och söka att från dem hålla en segelränna öppen till hafvet, om möjligt året om. Men då hamnarne vid våra kuster lägga sig om hösten och öppna sig om våren vid mycket olika tider, så bör t. ex. en hufvudsakligast för Stockholm afsedd isbrytare, innan den behöfves vid sin egentliga bestämmelseort, kunna göra god nytta vid hamnarne längre

norrut, och likaså bör den om våren utan intrång i sin hufvuduppgift kunna hjälpa att bryta de sista isbanden längre norrut. Detsamma bör en isbrytare, som har till hufvuduppgift t. ex. att hålla Karlskronas hamn tillgänglig under vintern, kunna göra i afseende å hamnarne vid Kalmar, Öskarshamn eller Vestervik».

Äfven härutinnan får Utskottet till det hufvudsakligaste instämma med motionären.

Stockholm är på samma gång landets hufvudstad som en af dess mest framstående handelsstäder samt en af de viktigaste ändpunkterna för landets jernvägsnät, och den betydliga sjöfart, som der är rådande. torde allt mer och mer komma att ökas, i synnerhet när den nya hamnanläggningen vid Värtan blir färdig, och som kommer att stå i förbindelse med Vesterås—Bergslagsbanan. Post- och passageraretrafiken har här en större betydelse, och då Stockholm redan har vintertrafik till Finland, torde, då man tager hänsyn till att Göteborgs hamn kommer att vintertiden hållas öppen, det för en blifvande transitohandel emellan Ryssland och England äfven vara af stor vikt, att Stockholms hamn genom isbrytarefartyg hålles öppen vintertiden.

Hvad Karlskrona angår, så är denna stad medelst jernväg förbunden med det öfriga af landet samt har den fördelen att den genom sitt läge är relativt till andra Östersjöstäder mera närbelägen såväl Rysslands sydligare som Tysklands Östersjöhamnar. Karlskrona hamn är aldrig så hårdt tillfrusen vintertiden, att icke den alltid genom isbrytarefartyg kan hållas tillgänglig. Karlskrona ligger i den stora stråkvägen för hela Östersjötrafiken, så att kofferdifartyg vintertiden ej så sällan söka att dit inlöpa, dels för assistance och dels för att der öfvervintra, hvarföre det skulle vara med stor fördel förenadt, om hamnen genom isbrytarefartyg hölls öppen under vintern. Äfven ortens talrika skärgårdsbefolkning och fiskare kunde då med sina båtar vintertiden komma till staden, för uppköp af sina förnödenheter och säljandet af sin fisk.

Skulle i Stockholm och Karlskrona stationeras isbrytarefartyg, så anknyter sig äfven ett annat mera speciellt intresse till frågan; ty på dessa ställen har flottan sina stationer, och det torde vara af påtaglig vikt att i allmänhet och i synnerhet vid krigstillfälle flottans fartyg ej hindras af isen att utlöpa.

I afseende å den nytta tvenne isbrytarefartyg stationerade i Stockholm och Karlskrona kunde göra för att hålla äfven andra Östersjöhamnar öppna vintertiden, så torde densamma hufvudsakligast bestå deri, att dessa fartyg om våren så tidigt som möjligt kunde spränga de isband, som afstänga sjöfarten. Men äfven denna deras verksamhet är af

ej ringa betydelse, vid tanken på de stora fördelar, som vinnas genom en tidigare sjöfart. Af hvad såväl motionären som Utskottet framställt synes det vara tydligt, att den föreliggande frågan har ej blott ett betydligt kommunalt utan äfven ett stort såväl allmänt som stats-intresse, och får Utskottet tillstyrka bifall till motionärens förslag,

att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t måtte genom sakkunniga personer låta utreda, i hvad mån åtgärder kunna vidtagas för att minska den tid, under hvilken sjöfarten på Sveriges hamnar är stängd af ishinder.

Stockholm den 28 Mars 1882.

På Utskottets vägnar:

A. E. Nordenskiöld.

Reservation:

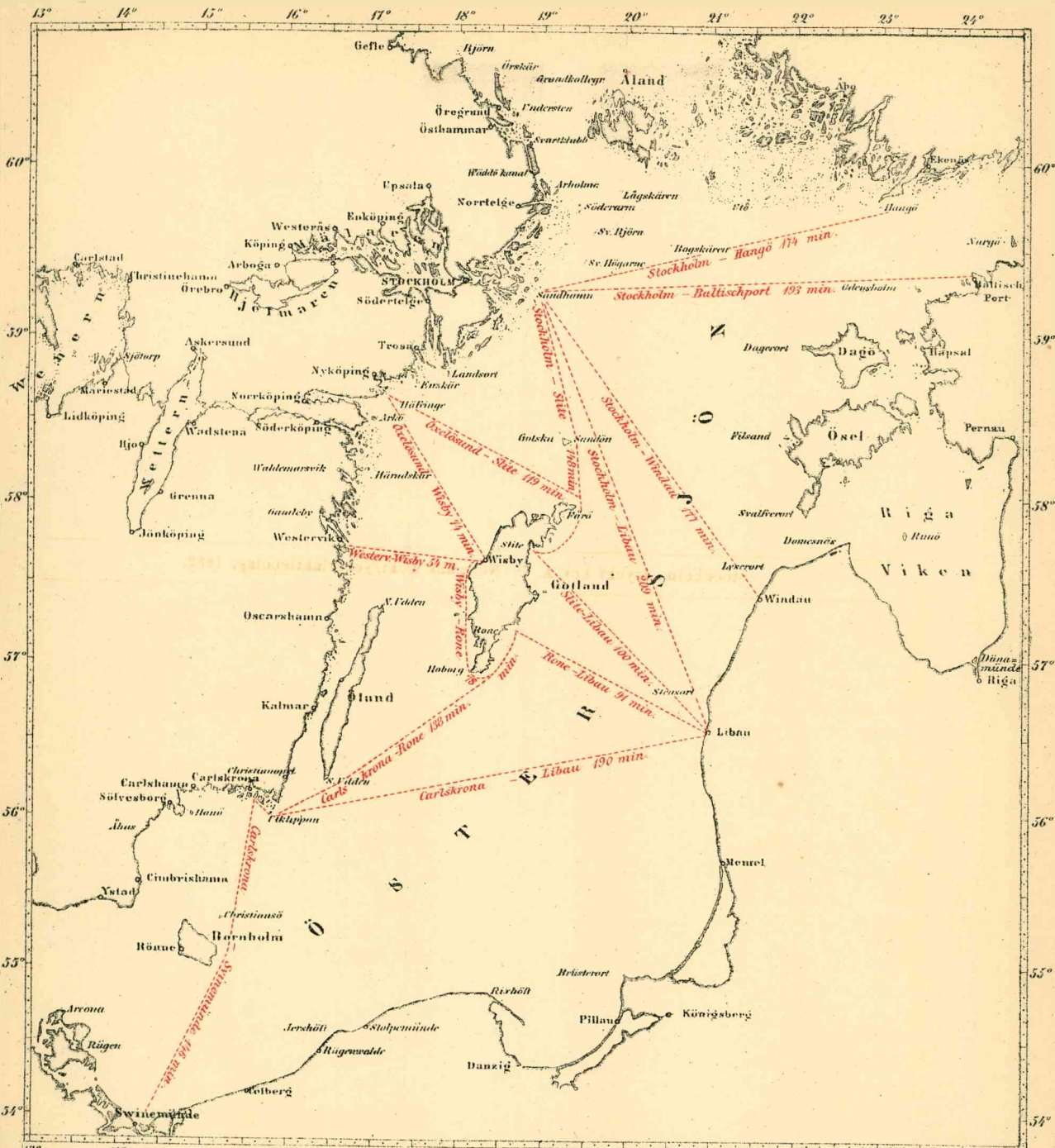
af Herr *Olaus Olofsson*, som anser att motionen ej för närvarande borde bifallas.

Herr *Farup* har anmält, att han i öfverläggningen och beslutet varit hindrad att deltaga.

Rättelser

*i Andra Kammarens Andra Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 5
(i Samlingen N:o 7):*

Sid. 2, rad. 15	uppifr.	<i>står:</i>	afskaffa	<i>läs:</i>	auskaffa
» 3, » 17	nedifr.	»	medels	»	medelst
» 6, » 3	»	»	åsigt,	»	vigt,



Åfåndåden årø utsatte i engelska sjömål eller latitudsminuter – 6238 svenska fot.