

L a n d s k a p s n ä m n d e n s framställning
till Ålands landsting i anledning av kommitténs för
N:o 13/1930. utarbetande av förslag till menförestrafikens ord-
nande i landskapet avgivna betänkande.

Sedan Landstinget genom beslut av den 28 februari innevarande år upp-
dragit åt Landskapsnämnden att tillsätta en kommitté för utredande av
skärgårdens menförestrafikspörsmål, utsågs av Landskapsnämnden den 2 där-
påföljande april till ledamöter i kommittén landstingsmännen vicetalman-
nen Johannes Eriksson, Hugo Elfsberg, Herman Mattsson, Jean Törnroos och
Axel Åkerfält med landstingsmännen Johannes Holmberg och Viktor Strand-
fält såsom suppleanter. Till ordförande i kommittén utsågs av Nämnden
vicetalman Eriksson.

Kommittén, som under sistlidna sommar utfört sitt uppdrag, överlämnade
det i frågan uppgjorda betänkandet den 10 sistlidna september till
Landskapsnämnden. Jämte det betänkandet härhos närslutes, får i anled-
ning av detsamma Landskapsnämnden vördsamt framföra följande erinringar:

Vid sammansättningen av kommittén lät Landskapsnämnden sig ledas av
önskningsmålet att vardera de riktningar, som i Landstinget uti frågan
brutit sig mot varandra, bleve i kommittén representerade, samt att i
sådant avseende vicetalmanen Eriksson och landstingsmannen Herman
Mattsson, vilka främst i Landstinget representerat oppositionen mot Land-
skapsnämndens förslag till lösning av det föreliggande spörsmålet, även
borde beredas tillfälle att lotsa detsamma ur tiden återvändsgränd, vari

det råkat, varhos lika naturligt de i den yttra skärgården bosatta landstingsmännen på grund av sin kännedom om skärgårdens speciella behov måtte anses ifråga om sakkunskap tillfört kommittén ett värdefullt tillskott. Att någon sjöfarstutbildad medlem i kommittén ej insattes, beror på att Landskapsnämnden trott sig ur frågans tidigare behandling i landstinget hava funnit att dessas fackliga insikter på området, vilka av Landskapsnämnden under ärendets beredning i rätt betydande omfång tagits i anspråk av Landstinget ej ansetts förtjäna särskilt beaktande.

Vad sedan frågans behandling i kommittén vidkommer, synes det Landskapsnämnden med ledning av det utav kommittén uppgjorda betänkandet o-
tvivelaktigt framgå, att kommittén med synnerligt stort intresse och ä-
ven skicklighet skridit till sitt otacksamma uppdrag. Att allt på frågan
lösning nedlagt arbete lett till ett resultat, som ur praktisk synpunkt
enligt Nämndens mening kan betecknas såsom värdelöst, är en omständig-
het som rättvisligen ej kan läggas kommittén till last, alldenstund de
förhållanden, som i betänkandet av kommittén närmare belysts och de slut-
satser, vid vilka densamma stannat, varit i huvudsak redan kända eller
såsom ofrånkomliga konsekvenser måste framgå ur tidigare bekanta fakta.

Vad som emellertid icke kunnat undgå att väcka en viss förvåning hos
Nämnden är det ringa intresse som kommittén visat för utredande av or-
sakerna till att den i ett tidigare skede till inköp föreslagna ångaren
Borgholm, i trots av att sjöfartsstyrelsen uti sitt i betänkandet åbero-
pade utslag av den 22 januari 1926 förvägrat densamma rätt till vintertid

fik i finländska farvatten, likafullt under samma vinter och under de därpåföljande vintrarna 1927, 1928 och 1929 i full utsträckning obehindrat bedrivit vintertrafik mellan Stockholm och finländska hamnar. Frågan är dock av sådan iögonenfallande betydelse, att den påkallat bort ådraga sig kommitténs uppmärksamhet; och hade kommittén i saken vänt sig till Landskapsnämnden, hade den härom erhållit ett så uttömnande besked, att dess farhågor för att ångaren icke skulle tillåtas ens bedriva menförestrafik i skärgården, utan vidare kunnat läggas åsido, varjämte kommittén även kunnat taga ställning till värdet av sjöfartsstyrelsens utlåtande. Numera äger tyvärr denna fråga i själva verket endast akademiskt intresse, eftersom bemälda ångare av sitt rederi insatts i passagerar- och lasttrafik året om å linien Kalmar - Memel; en linie, som ifråga om svåra isförhållanden (jämför vintern 1929) fullt kan mäta sig med linien Åbo - Stockholm.

Det resultat, som ur kommitténs undersökning framgått, är som synes detsamma som Landskapsnämnden stannat vid och som vid 1929 års urtima session förelades Landstinget, nämligen nödvändigheten av att för mifrågavarande menförestrafik insätta ytterligare en ångare, som i samtrafik med Aranda kunde tillgodose hela kommunikationsbehovet i skärgården. Dock med den väsentliga skillnaden, att kommitténs föreslagna ångare bleve i tåltal endast 1/4 av "Borgholm", men däremot dubbelt dyrare än denna, varjämte den förstnämnda ångaren uppenbart kunde med ekonomiskt resultat utnyttjas endast under menförestiden, som ju i regeln inskränkt sig till endast några få veckor, även om den innevarande år - sannolikt

det enda under den tid meteorologiska observationer förts - pågått under hela vintern. Att såsom kommittén tänkt sig, sätta den åsyftade ångaren i sommartrafik på Stockholm är nämligen otänkbart. Redan av den enkla orsak, att ångaren härför är alldeles för liten och fördenskull ej kan räkna på någon avsevärd resandefrekvens. Enligt de ritningar av Suursaari, vilka Landskapsnämnden införskaffat har båten en III klass hytt med 8 träbritsar och en III klass hytt med två sovplatser samt sex I klass sovplatser. Utom matsalen, som har en 2,10 x 4,10 meters total golvyta, finnes en III klass salong med 1,30 x 3,90 meters och en I klass salong med 2,00 x 2,30 meters total golvyta. Av dessa fakta framgår att den föreslagna båten med avseende å utrymme och bekvämlighet knappast motsvarar ens de minimifordringar, som måste ställas på en båt för linjen Åbo - Mariehamn. Hur obetydlig densamma är framgår även av det faktum, att den bleve 3 meter kortare än Åland I, och en dylik båt insatt på linien och med tilläggsplats ^{i Helsingfors} bland de stora Finlands- och Sveabåtarna komme väl endast att ådraga sig löje. Man behöver ju icke vara vidare förtrogen med den nutida publikens anspråk på bekvämlighet och säkerhet för att inse sådant, - alla de befälhavare, som i frågan åtsports, hava även betecknat förslaget såsom ur ekonomisk synpunkt omöjligt. Härtill kommer ännu, att kommittén vid sin kalkyl över sannolika antalet turister och andra resande från Sverige räknat med 2760, medan enligt uppgift från polisinrättningen i Mariehamn under senaste, för turisttrafik enastående gynnsamma sommar hela antalet anlända rikssvenskar under månaderna maj - september utgjorde 889, fördelade sig i huvudsak på de stora turbbåtarna och till mindre del å ångaren Mariehamn, vilken sistnämnda å-

ven den, ehuru mycket större än den föreslagna, av den stora publiken anses vara för liten. En ytterligare konkurrens på linjen är otänkbar och utsiktslös, om icke den resande allmänheten erbjudes någonting alldeles särskilt i fråga om bekvämlighet och snabbhet.

Enligt Landskapsnämndens övertygelse äro sålunda de av kommittén uppställda räntabilitetskalkylerna delvis missvisande. I sin sällsporda optimism synes kommittén även förutsätta, att ångarens lönekonto reduceras med c. $1/4$, om båten hålles i trafik endast 9 månader av årets tolv. Enligt upplysning av sakkunniga kan man absolut icke räkna med ett så förmanligt sakförhållande, eftersom såväl befälhavare som styrmän och maskinpersonal måste vara fast anställda för att vid behov genast kunna träda i tjänst - endast i fråga om däckskarlar och eldare kan ett dylikt beräkningssätt måhända tillämpas och är f.ö. alldeles beroende av konjunkturerna på arbetsmarknaden. Ett i någon mån annat förhållande inträder självfallet, om ångaren under endast menförestiden hålles i trafik - under normala år sålunda 2 å 3 månader, men även då måste åtminstone såväl befälhavare som en del av maskinpersonalen vara fast anställda för året.

Då nu sålunda kommittén själv uppriktigt medgiver, att den föreslagna ångaren ej kan bliva i någon mån räntabel med mindre, än att den insättes i sommartrafik å Stockholm, därvid dock det slutliga deficit beräknats till ca 200.000 mark - oberäknat ränta och amortering å anskaffningskostnaden, som torde böra lägst sättas till 300.000 mark - och det sålunda är fullkomligt säkert, att även denna trafik av anförda orsaker måste räkna

med ett betydande underskott, så ter sig kalkylen tämligen enkel. Den kommer ofelbart att, även om ränta och amortering icke inberäknas, sluta med ett underskott på minst 2 à 300.000 mark. Jämför man härmed då det ursprungliga förslaget, som avsåg en ångare med i huvudsak samma driftkostnad, men med fyra gånger så stort nyttigt utrymme som den föreslagna - och endast hälften så dyr som denna - så torde räntabilitetsförhållandena dem emellan vara klarlagda. Den större ångaren med sina betydligt över 100 hyttplatser kunde sålunda med mycket stora utsikter (jämför Arandas sommarturer) till framgång insättas i turisttrafik å olika östersjö- och nordsjöhamnar, medan den mindre synbarligen måste efter menförestidens slut uppläggas. Med denna omständighet hade klarligen det åländska rederi räknat, som för ett år sedan erbjöd sig att mot uppbärande av en måttlig subvention ordna om skärgårdstrafiken på ett sådant sätt, att den fullt skulle motsvara självstyrelsemyndigheternas fordringar.

Tiden har, sedan det ursprungliga förslaget i ärendet för landstinget framlades, ridit fort. Den har faktiskt, enligt Landskapsnämndens mening, även ridit bort med alla de möjligheter till frågans bringande i hamn, som då förelågo. Vid sådant förhållande kan Landskapsnämnden ej vidare förorda vare sig en framställning till Ålandsdelegationen eller till riksdagen om anslag för nybyggnadsändamål, enär sådant ur synpunkten av den ekonomiska depression, som för närvarande råder, vore ändamålslost, ej heller i detta sammanhang föreslå utgivande av subvention åt ett privat bolag, -eftersom något sådant i besittning av en för trafiken ifråga lämpad ångare ej torde kunna uppdrivas. Hela frågan om menförestrafikens

Avskrift.

Till Ålands Landskapsnämnd.

Den av Landskapsnämnden den 2 april a.c. tillsatta kommittén för utredande av frågan om förbättrande av den åländska skärgårdens trafikförhållanden har numera fullgjort sitt värv och får härmed vördsamt framlägga resultatet av sitt arbete. Den kort tillmätta tid, som stått kommittén till buds, har icke gjort det möjligt att med den grundlighet som önskvärt varit, ingå på dessa synnerligen komplicerade frågor, men tror sig dock kommittén hava framfört en del på saken verkande synpunkter. Arbetet har även försvårats därigenom, att en del viktigt arbetsmaterial, som införskaffats från Sjöfartsstyrelsen, till följd av tjänstemännens semesterledigheter, först efter ett par månaders dröjsmål kom kommittén tillhanda.

Mariehamn den 15 september 1930.

Johannes Eriksson.

Axel Åkerfelt.

Jean Törnroos.

Hugo Elfsberg.

Johannes Holmberg.

M. Drejer.

- 1 -

Historik. Den åländska skärgårdens menförestrafik har under ett halft sekel debatterats av myndigheter och korporationer. Redan 1874 väcktes av hemmansägaren E. Bengts i Eckerö och vicekonsul N. Sittkoff i Mariehamn förslag om bildande av ett bolag för upprätthållande av vintertrafik mellan fastlandet, Åland och Sverige. Listor för teckning av aktier spredos runtom i bygderna, men till några vidare åtgärder synes det denna gång icke hava kommit.

Den första båt, som insattes i vintertrafik mellan fastlandet och Åland var ångaren Åland. Den 20 november 1887 undertecknades kontrakt mellan statsverket och "Ålands" rederi, varigenom detta förband sig att mot/^{en}ersättning av 750 mark för resa fram och åter upprätthålla trafiken på den norra linjen mellan Åland och fastlandet under tiden 1 december - 15 april. Den 11 januari 1888 kunde ångaren på sin tur till Åland icke framtränga längre än till Grundsunda, där den nödgades vända. På infärden till Åbo blev den fastsittande i isen vid Toras i Nagu och satt där till våren.

Det skulle föra för långt att här rekapitulera det åländska trafikproblemets skiftande öden under slutet av 1800- och början av 1900-talet. Förhållandena hava efter hand förbättrats och kunna nu betecknas såsom drägliga.

"Arandas" turer. Genom statsverkets inköp av ångaren "Aranda", vilket skedde år 1921 och dennas insättande på den åländska rutten, togs ett stort steg framåt. Emellertid kan det numera anses ådagalagt att icke en båt på ett fullt tillfredsställande sätt förmår upprätthålla trafiken i skärgården under menförestiden. Ångarens gångtid blir så pass lång, att uppehållet vid ändstationerna, Åbo och Mariehamn, svårigen kan ordnas till allas belåtenhet. Följden har varit den, att de åländska intressena, ehuru med kraft framförda icke minst av landskapsmyndigheterna, åsidosatts. Ångaren "Arandas" turer hava sålunda lagts enbart med tanke på skärgårdsbornas behov av förbindelser med Åbo, utan att tillbörlig hänsyn tagits jämväl till behovet av goda förbindelser med Mariehamn, där landskapets centrala myndigheter och en del viktiga organ för hela landskapet omfattande organisationer residera.

Landstingspetitionen 1929. Dessa missförhållanden utgjorde även de drivande motivet till det initiativ för menförestrafikens förbättrande som i petitionsväg den 19 februari 1929 väcktes inom landstinget av landstingsmannen O. N. Lifvendahl m.fl. Petitionärerna konstatera, att de statsmyndigheter som äga fastställa ångaren "Arandas" turer icke synas böjda för att lyssna till tydligt uttalade åländska önskemål, och, enär samtrafiken mellan Åland och riket jämlikt § 17 mom. 7 i lagen om självstyrelse för Åland är undandragen landskapsmyndigheternas kompetens, uttala de som sin åsikt, att landstinget på det sätt § 26 mom. 3 i nämnda lag angiver borde träda i författning om anskaffande av medel för en ny ångare, vilken skulle ombesörja trafiken mellan de åländska skärgårdskommunerna och Mariehamn.

Frågans behandling i Landstinget. I avfordrat utlåtande ansluter sig Finans- och Ekonomiutskottet i sitt den 25 febr. samma år avgivna betänkande till de av petitionärerna framförda synpunkterna, men föreslår att steget skall tagas fullt ut och en ny ångare för linjen Åbo - skärgården - Mariehamn anskaffas.

Frågan föredrogs vid Landstingets plenum den 27 februari, varvid Landskapsnämnden fick i uppdrag att införskaffa en noggrann utredning över menförestrafikförhållandena samt på grundvalen av denna inkomma med förslag till landstinget om utverkande av extraordinarie statsbidrag för denna trafiks ordnande.

Även landskapsnämnden anslöt sig till uppfattningen att en ny ångare borde inköpas och skred omedelbart till åtgärder för införskaffande av anbud från olika håll. I Svenska-Amerika-Liniens ångare "Borgholm" trodde sig landskapsnämnden slutligen hava funnit en vinterbåt, som fyllde alla rimliga krav. Denna båt kunde erhållas för ett billigt pris. Nämnden förordade därför i sin framställning till landstinget ett inköp av nämnda ångare och föreslog att landstinget måtte hos Ålandsdelegationen göra framställning om utverkande av ett extraordinarie statsbidrag av Fmk. 1.411.125:- i och för inköpande av S/S Borgholm.

Denna framställning granskades av Finans- och ekonomiutskottet, som konstaterade att landskapsnämnden förebragt all den utredning ärendets brådskande natur tillätit, men efterlyste dock en kalkyl över

- 3 -

inkomster och utgifter för den nya ångaren. Utskottet föreslog att frågan skulle uppskjutas till höstsessionen, vilket även den 6 juli blev landstingets beslut.

Under landstingets session hösten 1929 kom frågan i ett nytt skede. Landskapsnämnden frångick sitt tidigare förslag om inköp av en ångare och upptog i budgetförslaget Fmk. 252.000:- för subventionering av ett privat rederi, som skulle förbinda sig att under menförestiderna upprätthålla två turer i veckan mellan de östra skärgårdskommunerna och Mariehamn. I motiveringen gör landskapsnämnden en jämförelse med statens subventionering av sommartrafiken mellan Brändö samt Inlö m.fl. socknar i åboländska skärgården och Åbo, varav framgår att det åskade anslaget kan anses fullt skäligt. Finans- och ekonomiutskottet anslöt sig till landskapsnämndens förslag. Landstinget avböjde likväl även denna lösning av trafikspörsmålet under motivering att en utförligare utredning krävdes. Denna utredning ålades landskapsnämnden att förelbringa till vårsessionen 1930.

I sin den 12 februari anno currentis dagtecknade framställning till landstinget uttalar landskapsnämnden som sin uppfattning att meromnämnda trafikfråga, sedan landstinget avböjt tanken på en subvention av ett privat bolag, kan lösas endast och allenast genom inköp av s/s Borgholm, alldenstund ett så stort anslag som skulle krävas för byggan de av en alldeles ny ångare icke skulle kunna utverkas. Finans- och ekonomiutskottet anser sig icke vidare kunna förorda inköpet av Borgholm, utan återhämtar i sitt utlåtande av den 26 febr. a.c. tanken på subventionering av ett privat rederi.

Kommittén tillsättes. Även nu framställdes inom landstinget yrkande på en utförligare utredning och beslöt landstinget med 14 röster mot 13 att förkasta finans- och ekonomiutskottets förslag samt

"anmoda landskapsnämnden att för utredande av frågan om förbättrande av den åländska skärgårdens trafikförhållanden tillsätta en kommitté, uti vilken all tillgänglig sakkunskap bleve representerad, med uppdrag att till landstingets höstsession inkomma med utlåtande och förslag ej mindre därom

i vilken utsträckning trafikförhållandena i skärgården vore i behov av förbättrande, än även om sättet för åvägabringande av denna förbättring samt om möjligheterna att ur statsmedel erhålla kompensation för de utgifter, vilka landskapet för trafikens bestridande skulle komma att ikläda sig."

Den 2 april d.å. tillsatte landskapsnämnden den äskade kommittén med uppdrag att före den 1 september inkomma med all önskvärd utredning ävensom förslag.

Vid överbägningen av föreliggande spörsmål hava vi varit fullt ense därom, att det är landskapsmyndigheternas oavvisliga plikt att, jämlikt § 17 mom. 7 i lagen om självstyrelse för Åland, vidtaga alla de åtgärder, som ligga i deras makt, för att tillförsäkra landskapets vidsträckta östliga skärgård bättre kommunikationer än tillförne.

Önskemål: 2 ångare för menförestrafiken. Enligt vår åsikt kan menförestrafiken i denna skärgård icke ordnas på ett tillfredsställande sätt med mindre än att ytterligare en ångare insättes i trafik vid sidan av statsverkets ångare "Aranda".

Ej mindre behovet än ett rättvist disponerande av statens utgifter försvara en dylik åtgärd. Då denna skärgård på intet sätt har någon nytta av de utmärkta järnvägs kommunikationerna eller det vidsträckta landsvägsnätet, statsverket upprätthåller på fastlandet och blott nödortföttigt är betjänad av den av statsverket nu med s/s Aranda bedrivna menförestrafiken, är det enligt vårt förmenande blott en gärd av rättvisa, om statsverket eller landskapet ikläder sig en utgift för att ordna skärgårdens menförestrafik på ett mera ändamålsenligt sätt. Ty statens allmänna utgifter böra, enligt en av finansvetenskapens gyllene regler, disponeras på ett sätt, som gör, att såvitt möjligt envar av statens invånare blir delaktig av statshushållningens förmåner. Vi anse att åtgärden även ur ekonomisk synpunkt kan försvaras. Visserligen är det ofta mycket svårt att påvisa direkte ekonomiska resultat vid en mängd statliga företag av samhällelig natur, t.ex. vid vägunderhållet, men dessa företags befruktande inverkan på en landsdels privata ekonomi är dock märkbar. Härigenom bliva ofta statliga kommunikations-

- 5 -

företag, som rent bokföringsmässigt te sig som förlustbringande, produktiva. Goda förbindelser äro för skärgården lika viktiga som för fasta landet och är det därför nödvändigt att dessa förbindelser, då det privata initiativet intet förmår, med allmänna medel upprätthållas.

Två veckoturer. Den nya ångare vi tänkt oss insatt i trafik kan vara något mindre än Aranda, och bör insättas på den norra linjen med två veckoturer i vardera riktningen, medan s/s Aranda skulle upprätthålla trafiken på södra linjen.

Rutterna. Den norra ruten hava vi tänkt oss dragen på följande sätt: Mariehamn - Degerby - Grundsunda (Vårdö) - Kumlinge - Lappo - Torsholma - Åbo skärgård - Åbo; den södra ruten: Mariehamn - Degerby - Sottunga - Kökar - Åbo skärgård - Åbo. Det bör observeras att statsverkets ångare Aranda, i händelse den enbart har att trafikera den södra linjen, hinner utsträcka sina turer till Hangö, varigenom mejerismöret, Ålands och Åbolands viktigaste exportartikel, kan frambefordras direkt till exporthamnen.

Fyrbelysningen. För att trafiken på de ovannämnda linjerna skall kunna fortgå helt utan störingar vore det även nödvändigt att faren skulle bli fyrbelysta. Kapten Ferd. Ljungberg, som av kommittén åtsports i denna angelägenhet har uppgivit att en fullt betryggande belysning kräver approximativt beräknat 32 nya fyrrar på norra linjen och 15 på södra. En nödtorftig belysning av sträckan Nötö - Grundsunda med 6 fyrrar och sträckan Torsholma - Berghamn med 4 fyrrar vore dock trafiken till stor hjälp. Menföresångarens turer måste då ordnas så att den med dagsljus passerar den svårtrafikabla Kumlinge skärgården.

Då fyr- och lotsväsendet är undandraget landskapsmyndigheternas beslutanderätt kunna vi i denna detalj endast rekommendera en framställning från landskapsnämndens sida till sjöfartsstyrelsen. Enligt vårt förmenande bör trafiken i viss mån kunna upprätthållas även om inga nya fyrrar inrättas.

Tvenne alternativa tillvägagångssätt. För ernående av syftemålet, en ny ångares insättande på linjen Mariehamn - skärgården - Åbo, kan landskapet inslå tvenne vägar, antingen förvärvas en ny båt genom köp eller träffas avtal med ett privat rederi, som förbinder sig att upprätthålla trafiken i önskad utsträckning mot fastställt vederlag.

I det första fallet kan man tänka sig tvenne alternativa utvägar: Antingen ingår landstinget i motionsväg till riksdagen med anhållan om utanordnande av medel för inköp av en ny menföresångare avsedd för trafiken i sydvästra Finlands skärgård eller anhåller landstinget hos Ålandsdelegationen om extraordinarie anslag för inköp av en båt för landskapets räkning.

Genom riksdagen. I händelse statsverket genom riksdagens beslut fin- ge sig medel anvisat för inköp av en ångare föreligger en möjlighet att jämlikt § 18 i lagen om självstyrelse för Åland genom en överens- kommelseförordning överföra förvaltningen av denna ångare från rikets myndigheter på landskapets, i vilket fall ett ersättande av förefint- liga driftsdeficit med statsmedel svårligen kunde förvägras. Måhända kunde dock förvaltningen av berörda ångare utan men för trafiken kvar- stå under vederbörande statsverk, i vilket fall det årligen återkomman- de underskottet icke skulle komma till synes i landskapets budget.

Genom Ålandsdelegationen. Ingår emellertid landstinget till Ålands- delegationen med anhållan om medel för inköp av en ångare och villfa- res denna anhållan, måste man förutsätta att landskapet komme att hand- hava förvaltningen av nämnda ångare och det årliga deficitet sålunda observeras i den ordinarie budgeten. Även i detta fall kan kompensation ur statsmedel svårligen tillbakavisas, alldenstund Ålandsdelegationen, vid prövningen av anhållan om nödiga medel för anskaffande av en ånga- re för meromnämnda menförestrafik även genom det härvid fattade beslu- tet måste anses hava tagit ståndpunkt till det ur detta beslut logiskt härflytande problemet om täckande av trafikens deficit.

Uppvaktning i Helsingfors. I avsikt att utröna vederbörande myndig- heters uppfattning med hänsyn till landstingets planerade åtgärder till förbättrande av skärgårdens menförestrafik, uppvaktade kommittémedlem- marna Johannes Eriksson och Jean Törnroos chefen för Sjöfartsstyrelsen, baron Gustaf Wrede, föredraganden i Ministeriet för kommunikationsväse- det och de allmänna äreterna, referendarierådet Karl Reinhold Salovi- us ävensom samtliga medlemmar av Ålandsdelegationen. De åtsporda tyck- tes utan undantag hysa den uppfattningen, att en ny ångare borde anskaf- fas och rekommenderade ett par medlemmar av Ålandsdelegationen en fram- ställning i motionsväg från landstingets sida till riksdagen med an- hållan om erforderligt anslag för byggande av en lämplig ångbåt, varef- ter, i händelse riksdagen skulle villfara denna anhållan, en överens- kommelseför- en överens-

ordning skulle åvägabringas, varigenom förvaltningen av denna ångare skulle överföras från rikets myndigheter till landskapets.

"Borgholm-" projektet. Nödvändigheten av att en ångare anskaffas, synes sålunda även erkännas av vederbörande statsmyndigheter, varvid man dock tyckes föredraga byggande av en alldeles ny, för trafiken särskilt lämpad ångbåt framom projektet att inköpa en gammal sådan. Då emellertid Ålands landskapsnämnd upprepade gånger rekommenderat ett inköp av Svenska Amerikalinjens ångare Borgholm hava vi i saken infordrat utlåtande av Sjöfartsstyrelsen, som i ett den 19 juli d.å. dagtecknat brev meddelat följande:

"A/B Victor Ek O/Y har i egenskap av ombud för s/s Borgholms rederi i december 1925 hos Sjöfartsstyrelsen anhållit att nämnda fartyg måtte godkännas för vintertrafik mellan Sverige och Finland och har Sjöfartsstyrelsen den 22 jan. 1926, sedan sjöfartsinspektören i Åbo distrikt givit sitt utlåtande och ingenjören A.B. Zilliacus besiktigt fartygets skrov, förkastat den ifrågavarande ansökan. Med anledning härav kan Sjöfartsstyrelsen ej tillrätta inköp av den ifrågavarande ångaren."

Efter delfåendet av detta utlåtande har kommittén icke ansett skäl föreligga att vidare befatta sig med frågan om inköp av s/s Borgholm. Vi hänvisa ytterligare till sjöfartsstyrelsens utslag i anledning av A/B Victor Ek O/Y:s anhållan om att s/s Borgholm måtte godkännas för vintertrafik samt sjöfartsinspektörens i Åbo distrikt brev till sjöfartsstyrelsen dagtecknat den 12 juni d.å., vilka handlingar återfinnas bland bilagorna.

Menföresbåtens typ. Genom benäget tkllmötesgående från sjöfartsstyrelsens sida har kommittén satts i tillfälle att genomse skilda kostnadsförslag och ritningar till ångare, som år 1926 offererats statsverket för trafiken på utöarna i Finska viken. Icke blott på grund av särskild rekommendation av baron Gustaf Wrede utan även på grund därav att vi anse det viktigt att gjorda rön beaktas, hava vi stannat för en båt av s/s "Suursaari" typ. S/s "suursaari, som nu en följd av år gått i trafik på utöarna i Finska viken, har visat sig vara en god isbrytare och fyller även rimliga krav på komfort. Båten är byggd på O/Y Le-

toniemi A/B:s varv och betingade sig ett pris av Fmk. 2.648.000:-. I orienteringssyfte må följande siffror anföras hänförande sig till Aranda och Suursaari:

	Aranda	Suursaari
Längd	43,3 mtr.	32,46 mtr.
Bredd	8,5 "	7,01 "
Djupgående	3,42 "	3,05 "
Maskinstyrka	500 hkr.	450 hkr.
Hastighet	10 knop.	11 knop.

Den internationella trafiken Åbo - Mariehamn - Stockholm. För en båt av Suursaaris storlek talar även en annan omständighet. Vid ovan relaterade besök av tvenne kommittémedlemmar i Helsingfors erhöles dessa bekräftelse på, att vederbörande myndigheter äro starkt betänkta på, att låta den internationella trafiken gå förbi fasta Åland. Skulle i landskapets ägo finnas en ångare, som vore stor nog att året runt nödtorftigt upprätthålla fasta Ålands förbindelser med Stockholm och Åbo kan detta sakförhållande tänkas komma att medverka till ett ordnande av berörda trafik på ett sätt, som negligerade landskapets elementäraste krav på tidsenliga kommunikationer. En båt av "Suursaaris" dimensioner kan däremot på intet sätt utgöra ett substitut för de ångare, som upprätthålla den internationella trafiken mellan Åbo och Stockholm via Mariehamn.

Approximativ räntabilitetskalkyl. Med stöd av siffror över Arandas och Suursaaris trafik hava vi erhållit en approximativ kalkyl över utgifter och inkomster för en ångare av ovannämnda typ. Med den tid och de krafter, som stått kommittén till buds hava vi icke i detalj kunnat undersöka siffrornas värde, speciellt äro vi icke underkunniga om, hurvida ränta på nedlagt kapital och skälig amortering inkluderats i omkostnaderna, men anse vi dock skäl föreligga att förmoda att så icke är fallet. Den tilltänkta ångaren hava vi tänkt oss insatt i trafik mellan Mariehamn och Stockholm under sommarmånaderna, det enda sätt varigenom landskapet är i stånd att i någon mån förränta det nedlagda kapitalet. Som bekant bedriver statsverket med s/s Aranda en betydande turisttrafik om somrarna, vilken inbringar detsamma i bruttointrade ca. Fmk. 700.000:- per säsong. Några formella svårigheter för landska-

pet att insätta båten i sommartrafik på Stockholm tro vi icke komma att resas, ity att berörda åtgärd avser endast och allenast en minskning av statsverkets utgifter. Å andra sidan är behovet av dagturer på Stockholm under sommarmånaderna stort och kan man i betraktande av den år från år ökade strömmen av rikssvenska turister till Åland på goda grunder anse att denna trafik kommer att bliva lönande. Vi beräkna att den nya ångaren med två turer i veckan tur och retur under tiden 1 juni - 15 september försiktigt kalkylerat bör befordra 2.760 personer i den ena eller andra riktningen. På de olika månaderna beräkna vi antalet passagerare som följer:

Juni 440

Juli 1.200

Augusti 1.000

September 120

2.760

En båt av Suursaaris typ kan mycket väl gå över Ålands hav och borde erhålla rätt att medtaga ca. 150 passagerare.

Med nu gällande biljettpris blir bruttointraden för passagerarbefordran Fmk. 276.000:-. I frakter kan man kalkylera med ca. Fmk 20.000:-.

Vid beräkning av inkomsterna på menförestrafiken hava vi lagt som grund s/s Arandas intrader under seglationsåret 1926 - 1927; vilket år, ekonomiskt sett, var ett av de sämsta. Fraktintraden belöpte sig för Aranda detta år till Fmk. 357.761:75. Den nya ångaren bör försiktigt beräknat kunna påräkna ca. Fmk. 120.000:- i fraktavgifter, varav Fmk. 7.000:- på frakter till och från skärgårdskommunerna. Då s/s Aranda snabbare tillryggalägger sträckan Åbo - Mariehamn kan man emotse, att den fortfarande kommer att anlitas proportionsvis mera än den nya ångaren för frambefordring av gods. Att den nya ångaren i egenskap av landskapets båt möjligen kan komma att gynnas av de åländska affärsföretagen hava vi icke velat taga i betraktande. Vad ovan påpekats beträffande godstransporten gäller givetvis i än högre grad ifråga om persontrafiken. Den resande allmänheten kommer helst att begagna sig av den snabbare båten. Mot Arandas inkomster genom passageraravgifter Fmk. 206.067:- hava vi kalkylerat med endast Fmk. 60.000:- i passagerarav-

gifter, varav Fmk. 22.000:- kommer på skärgården. Det kan nämnas att s/s Arandas inkomster på frakt och passagerare följande år var ca. 250.000 mark större.

Utgifterna för s/s Suursaari fördelade sig under senaste år på följande grupper:

Avlöningar	Fmk. 299.025:-
Underhålls- och driftkostnader	" 215.000:-
Reparationskostnader	" 125.000:-
Bränslekostnader	" 234.000:-
Summa Fmk.	873.025:-

Vid en beräkning av 9 månaders årlig drift, alltså ganska högt beräknat, erhålles följande tablå över beräknade utgifter och inkomster:

Utgifter

Löner	225.000:-
Underhålls- o. driftkostn.	165.000:-
Reparationer	100.000:-
Bränsle	180.000:-
	670.000.-

Inkomster

Passagerarintrader	) menf.	60.000:-
Fraktintrader		120.000:-
Passagerarintrader	) somm.	276.000:-
Fraktintrader		20.000:-
		476.000:-

Deficit 194.000:-

670.000:-

Observeras bör dock att på utgiftssidan icke beaktats administrativkostnader för den tilltänkta ångaren.

Subventionering. Av dessa siffror framgår, att en subventionering av ett privat rederi med Fmk. 252.000:- årligen för upprätthållande av berörda menförestrafik i önskvärd utsträckning vore den ur ekonomisk synpunkt mest acceptabla lösningen. Den av landskapsnämnden föreslagna subventionen torde ej heller vara proportionsvis större än vad för motsvarande ändamål utbetalas i riket och hänvisa vi till av nämnden tidigare förebragt utredning. Som ytterligare komplettering till

- 11 -

gjorda jämförelser må här nämnas att statsverkets förlust på trafiken till utöarna i Finska viken belöper sig till ca. 310.000:- mark årligen varvid en befolkning på 3.400 personer komma i åtnjutande av de genom den förbättrade trafiken ernådda förmånerna.

Det synes oss emellertid icke uteslutet att meningsolikheter därom kan uppstå, huruvida compensation ur statsmedel kan erhållas för utbetalda subsidier. Enär samtrafiken är undandragen landstingets beslutanderätt finnas möjligheter för en sådan låt vara rätt snäv tolkning av bestämmelserna, att subventionering av en ångbåt, som utsträcker sina turer utom den åländska skärgården, även om det i beslutet uttryckligen utsäges att understödet gäller trafiken mellan Ålands skärgårdskommuner och Mariehamn, bör täckas med medel, som hopbringas genom extra beskattning. Vi vilja å andra sidan icke förneka att starka argument tala emot en dylik tolkning. Ett privat rederi bör sålunda, enligt vårt förmenande, hava full rätt att dirigera sin ångare till vilka orter som helst, blott det fullgör de i subventioneringskontraktet gjorda förbindelserna.

Men även om Ålandsdelegationen skulle godkänna en subventionering av en ett privat rederi tillhörig ångare, som utsträckte sina turer ända till Åbo - endast under sistnämnda förutsättning kan ett privat rederi reflektera på subventionen - har delegationen prövningsrätt beträffande subventionens storlek, och kan det sålunda också nu inträffa att en större eller mindre del av det utanordnade subventionsbeloppet stannar landskapet till last. Vi önska påpeka att delegationen fattar ställning endast till de facto verkställda utbetalningar. Då det för subventioneringen erforderliga beloppet är rätt betydande och då det dessutom är troligt att landskapet måste förbinda sig till subsidiering under ett flertal år i följd, förrän ett rederi är hågat att insätta någon ångare på den fastställda rutten, kan det belopp, som i sämsta fall komme att åvälvas landskapet, bliva synnerligen betungande.

Vi kunna på ovannämnda grunder icke annat finna, än att en subventionering av ett privat rederi för upprätthållande av menförestrafiken innebär så stora riskmoment för landskapets ekonomi, att vi, oaktat starka ekonomiska argument tala för en dylik lösning av problemet, icke kunna förorda densamma.

Det återstår sålunda endast det tidigare nämnda alternativet, att en ny ångare bygges för tillfredsställande av skärgårdens behov av trafik under menförestiderna. Såsom kommittén tänkt sig denna ångare disponerad innebär det, att landskapet skall övertaga förvaltningen av samtrafiken och förutsättes sålunda att en överenskommelseförordning härom åvägbringas. Detta bör dock kunna ske efter det Ålandsdelegationen fattat ställning till en anhållan om extraordinarie anslag för båtens byggande.

Delegationen äger i första hand endast att befatta sig med frågan om anskaffande av en menföresångare för den åländska skärgårdens behov; disponerandet av ångaren ankommer på landskapsmyndigheterna, vilka, då ångarens turer komma att utsträckas till Åbo, böra träda i författning om åstadkommande av en överenskommelseförordning, förrän ångaren insättes i trafik.

Emellertid vilja vi icke dölja, att även denna lösning, enligt vårt förmenande, innebär ett visst riskmoment för landskapets ekonomi, ity att Ålandsdelegationen, även om den skulle besluta utanordna medel för ångarens byggande, juridiskt sett, kan förvägra komensation ur statsmedel för täckande av trafikens årliga deficit eller någon del av densamma. Enligt vår uppfattning kan likväl detta knappast ske, alldenstund delegationen, såsom vi tidigare framhållit, vid fattande av ett positivt beslut i fråga om utanordnande av ett anslag för byggande av en båt enkom för menförestrafiken i skärgården, även måste hava förutsett att krav skulle komma att resas på erhållande av komensation ur statsmedel för täckande av menförestrafikens deficit, och att ett dylikt beslut i viss mån även innebär ett ställningstagande till det ur beslutet logiskt härflytande problemet om deficitets täckande. Ålandsdelegationen måste givetvis vid beslutande om byggnadsanslaget pröva alla på sak verkande omständigheter, följaktligen även subventioneringsproblemet och är det därför att emotse ett avslag på anhållan om byggnadsmedel, därest subventioneringen kan tänkas komma att drabba landskapet i form av en extra beskattning, som i betraktande av de belopp, som äro i fråga, kunde verka rent katastrofalt.

Kommitténs förslag. Vi få därför föreslå, att

Landstinget måtte ingå till Ålandsdelegationen med en

- 13 -

framställning om utanordnande av ett extraordinarie anslag, stort Fmk. 3.000.000:- för byggande av en ångare av s/s Suursaaris storlek i och för tillgodoseende av trafikbehovet i landskapets östra skärgård under menförestiderna.

Ytterligare få vi påpeka att, i händelse Ålandsdelegationen skulle avslå en dylik anhållan, vägen ligger öppen för en framställning i motionsväg från landstingets sida till riksdagen i enahanda syfte.

Till slut önska vi dock framhålla att tidpunkten på grund av såväl den ekonomiska som politiska situationen i riket för närvarande är synnerligen ogynnsam för en åtgärd i den av oss förordade riktningen.

=====

Avskriftens riktighet bestyrker; Mariehamn, å Landskapsnämndens Registratorskontor, den 14 november 1930.

Ex officio:

Arne Maj Sjöblom.

registrator

förbättrande måste sålunda enligt Landskapsnämndens uppfattning tillsvidare lämnas vilande, såvida den ej åter upptages på en ny bas.

Man kunde i sådant avseende tänka sig att Vårdö lämnades helt och hållet på sidan om den ifrågasatta menförestrafiken och dess trafikbehov tillgodosåges genom en på lämpligt sätt anordnad färjförbindelse mellan Vårdölandet och fasta Åland. Kostnaderna härför bliva visserligen avsevärda, men därigenom åstadkommes även en verklig förbättring av kommunens förbindelser inåt såväl som utåt året om. Aranda anlöper ju vissa år Vårdö endast ett par, tre gånger, men för underlättande av denna obetydliga trafik skall nu uppföras en brygga, för vilken 1929 begärdes ett 230.000 marks anslag, medan väg- och broanläggningskostnaderna för färjförbindelse approximativt beräknats till 357.000 mark, utom färjorna. Detta förslag innefattar bro över Bomarsund, väg över Prästö och Töftö samt väg från Kunässund till Var-gata och följaktligen 2 färjor och 4 färjfästen. Nöjer man sig med en färja, som då måste gå på en sträcka, som blir något längre än den gamla färjsträckan över Marsund, reduceras anläggningskostnaderna enligt ovan åsyftade förslag till 242.000 mark. Det anslag, som åtgår till en ångbåtsbrygga, vilken komme till användning endast några gånger per år, beroende på menförestidens längd, skulle således praktiskt taget förslå till bro över Bomarsund, samt nödiga vägar och färjfästen för en fullt tillfredsställande färjförbindelse till Vårdö. Under sådant förhållande vore det ju skäl att överväga, om ej broförslaget borde skrinläggas och färjförbindelseförslaget i stället förverkligas,

i all synnerhet som detta på olika sätt främjar icke blott Vårdö, utan även Kumlinge och Brändö samt Sunds kommuners intressen.

Lämnas Vårdö ur räkningen ligger det säkert inom möjligheternas gränser för Aranda att ensam tillgodose trafikbehovet i den övriga skärgården. Med all säkerhet kunde ångaren, eventuellt efter inrättande av ett par nya ledfyrrar två gånger i veckan trafikera linien Åbo - Brändö - Kumlin - Sottunga - Kökar - Mariehamn och tvärtom, eftersom gångtiden mellan Sottunga och Kökar endast är något över en timme. På sådant sätt skulle ju skärgårdsbefolkningens behov fullt tillgodoses och det oaktat avsevärda belopp inbesparas för landskapet och statsverket.

Mariehamn den 12 november 1930.

På Landskapsnämndens vägnar:

James T. [Signature]

Worun 3/4