

L a n d s k a p s n ä m n d e n s framställning
till Ålands landsting med förslag till åtgärder
N:o 5/ -29. för ordnandet av menförestrafiken mellan de åländska skärgårdskommunerna och Mariehamn.

I en till Landstinget den 19 sistlidne februari ingiven petition hava landstingsmannen O. N. Liefvendahl jämte övriga representanter från de öståländska skärgårdskommunerna anhållit att Landstinget måtte giva Landskapsnämnden i uppdrag att utreda skärgårdens trafikförhållanden och sedermera inkomma med förslag till framställning om extra ordinarie statsbidrag för skärgårdstrafikens ordnande. I sin petition framhålla petitionärerna bl.a. följande:

" Alltsedan ångaren Aranda insattes på linjen Åbo - Mariehamn för att tillgodose skärgårdsbefolkningens behov av regelbundna förbindelser med de nämnda städerna ha de åländska skärgårdssocknarnas intressen varit illa tillgodosedda. De åboländska socknarna hava hela vintern haft två turer i veckan medan de åländska, t.ex. Brändö och Kökar ha haft bara en tur i veckan hela menförestiden. Därjämte ha turer na varit och äro det fortfarande så ställda som om alla resande skulle hava uppdrag att ombesörja endast i Åbo men icke i Mariehamn. De åländska skärgårdskommunerna hava emellertid, åtminstone de flesta, sina affärer ställda på Mariehamn, där de myndigheter, under vilka de

lyda, ävenledes ha sitt säte. Nu tvingas de i stället att rikta sig mot Åbo, ty i Mariehamn få de ingen tid alla för uträttande av sina ärenden eller också tvingas de att stanna här i 3 å 4 dagar, varigenom en resa till Mariehamn tar minst 5 å 6 dagar i anspråk medan en resa till Åbo tar endast 3 eller högst 4 dagar.

Detta missförhållande kunde visserligen i någon mån förbättras med en omställning av Arandas turer samt så gott som helt och hållet avlägsnas om Arandas turer till Dalsbruk inhiberades, men då de myndigheter, som bestämma över Arandas turer lämnat de åländska skärgårdskommunernas intressen nästan helt åsido, kan ett bättre sakernas tillstånd icke åstadkommas med mindre än en ångare till insättes på denna linje. Helst borde denna vara byggd enkom för ändamålet så att den kunde bättre än Aranda göra tjänst som vinter- och menföresångare."

Huru litet landskapets önskemål i själva verket beaktats, när det gällt vinter- och menförestrafiken på de åländska skärgårdskommunerna, framgår med önskvärd tydlighet därav att en av Landskapsnämnden senaste vinter gjord framställning om ändring av Arandas turlista därhän, att med avseende å den åländska skärgården trafikförhållandena på Mariehamn i någon mån komme att förbättras, av vederbörande ministerium avslogs med motiveringen att den föreslagna förändringen

icke komme att medföra någon förbättring av trafikförhållandena på Åbo. Härvid är att observera att Aranda torde anskaffats enkom för tillgodoseende av vintertrafiken mellan riket och landskapet.

Att statsmyndigheterna sålunda visa endast ringa intresse för vinter- och menförestrafiken inom den åländska skärgården har måhända sin grund däri att kommunikationerna inom landskapet enligt självstyrelselagen skola ombesörjas av landskapets myndigheter medan kommunikationerna mellan riket och landskapet underligga statens förvaltningsorgan.

Äsyftade bestämmelser i självstyrelselagen medföra, på samma gång de befria statsverket från alla skyldigheter beträffande trafiken inom landskapet, en ofrånkomlig plikt för landskapsmyndigheterna att genom åtgärder av ett eller annat slag tillgodose befolkningens berättigade krav på regelbunden trafik även under vinterhalvåret och särskilt under menförestiden.

Vid förfrågan hos kommunalfullmäktige i Föglö, Kökar, Sottunga, Kumlinge, Brändö och Vårdö angående dels mängden av varor, som under vinterhalvåret (eller per vecka) uppskattningsvis in- och utföres från respektive kommuner, dels antalet passagerare som per veckotur beräknas ha behov av regelbunden trafik och dels slutligen antalet önskade turer till Mariehamn per vecka hava dessa meddelat följande

1 sammandrag:

Kommun.	Utförsel per vinterhalvår.	Införsel per vinterhalvår.	Approximativt passag. ant. per tur.	Önskade turer per vecka.
Kökar	25 ton	50 ton	8	1 t. Mariehamn 1 " Åbo
Sottunga	25 ton	20 ton	6	2 " Åbo 2 " Mariehamn
Föglö	40 ton	150 ton	250 t. Mariehamn 150 " Åbo per vinterhalvår	2 t. Mariehamn 2 " Åbo
Kumlinge				2 t. Åbo 2 " Mariehamn
Brändö				
Vårdö	5 & 6 ton	Värde 40000:-	12 & 15 per vecka	2 t. Mariehamn 2 " Åbo.

Kommunernas i fråga önskemål innebära sålunda att turerna måtte utökas från en till två i veckan i vardera riktningen. I praktiken har genom Åranda förbindelse hittills upprätthållits på Åbo en gång i veckan, men har skärgårdsbör i Kumlinge, Brändö, Sottunga och Kökar dock haft möjlighet att, genom att resa in till Mariehamn på söndag förmiddag och återvända fredag morgon, även nå Mariehamn och fasta Åland för nödvändiga ärendens uträttande, vilket ju emellertid medfört en sådan tidspillan, att den praktiska betydelsen härav i hög grad reducerats. Anspråken innebära följaktligen att mellan nämnda kommuner och Mariehamn eller annan ort på fasta Åland måtte anordnas minst två turer i veckan. De uttalade önskemå-

len om två turer i veckan på Åbo, i stället för en nu, kunna till följd av antydda bestämmelser i självstyfvelselagen icke föranleda till direkta åtgärder från landskapsmyndigheternas sida, men skulle säkerligen indirekt komma att tillfredsställas, om landskapet självt kunde ombesörja upprätthållandet av 2 turer i veckan på Mariehamn.

Kommunernas ifråga anspråk på två turer i veckan till Mariehamn böra så mycket mindre kunna tillbakavisas eller förklaras vara oskäliga eller oberättigade eller för tidigt framställda, som skärgårdskommunerna i Åboland redan i snart ett decennium genom s/s Arandas anskaffande och insättande i trafik på statsverkets bekostnad åtnjuttit och fortfarande åtnjuta förmånen av samma antal turer i veckan på sin bygds huvudort Åbo. Med tanke på att landskapet årligen utgivit och fortfarande utger ca. en miljon mark för landsvägsunderhållet och sålunda, huvudsakligen för kommunikationerna på fasta Åland, ty ytterst anspråkslösa belopp utgivas för vägunderhållet i skärgården, där mångenstädes endast början till vägar finnes, vore det ju endast en enkel gärd av rättvisa, om landskapet nu även påtog sig ansvaret för menföres- och vintertrafiken till de egentliga skärgårdskommunerna.

Detta kan emellertid ske endast genom att landskapet självt anskaffar eller ger privat bolag eller rederi understöd för anskaffning av

en lämplig ångare, som sedan insättes i trafik mellan nämnda kommuner och Mariehamn.

För att förbereda frågan om anskaffande av en sådan ångare har Landskapsnämnden dels hos handels- och industriministeriet anhållit att detsamma ville till påseende översända ritningar och kostnadsförslag till den ångare statsverket planerar anskaffa för Åbolands skärgård och dels ställt sig i förbindelse med Svenska Amerika linjen för att få utrönt, om dess ångare "Borgholm", som, enligt vad Landskapsnämnden hade fått sig bekant, eventuellt skall säljas, kunde lämpa sig för här åsyftade trafik ävensom om dess pris.

Handels- och Industriministeriet ställde beredvilligt till Landskapsnämndens förfogande en kopia av de ritningar en av samma ministerium tillsatt kommitté för uppgörande av förslag till ordnandet av menföres- och vintertrafiken i Åbolands skärgård låtit utarbeta, enligt vilka ritningar ångaren ifråga bleve cirka 20 fot kortare än Aranda men förövrigt av Arandas typ, dock så gott som utan hytter, i endast två sådana äro föreslagna, med kojplatser längs väggarna i de två III klass salongerna. Maskinstyrkan föreslås 100 % större än Arandas (1000 hästkrafter i stället för 500) och den nya ångarens pris bleve enligt av A. B. Chrichton-Vulcan givet anbud 6.800.000:- mark eller i runt tal 7 miljoner mark.

Ångaren "Borgholm", som är av Arandas storlek, byggd hos Burmeister & Wain i Köpenhamn 1899, och har 735 hästkrafters maskinstyrka, synes Landskapsnämnden genom små ändringar kunna göras synnerligen lämplig för ifrågavarande trafik. Dess beskaffenhet framgår närmare av bilagda handlingar. Ångarens rederi har betingat sig ett pris av 125.000 kronor för densamma, sådan den nu befinner sig i Stockholms hamn, men på anhållan av Landskapsnämnden förbundit sig att måla, putsa och ställa den i ordning, färdig att insättas i trafik, för samma belopp, allt under förutsättning att landskapet blir köparen. Omräknat i finskt mynt skulle priset efter 1065 för kronan utgöra 1.331.250:- mark, vartill kommer tull, beräknad efter 6 % till 79.875:- mark.

Tages ångarens utmärkta skick, dess allmänt kända, ovanligt goda manövreringsförmåga (ångstyrinrättning), dess för vintertrafik lämpliga djup, ca. 11 1/2 fot, dess höga fart och ringa bränsleförbrukning i förhållande till maskinstyrkan i betraktande måste ångarens pris anses vara lågt, varjämte dess lämplighet för trafiken ej behöver ifrågasättas, då densamma under de senaste åren i vintertrafik mellan Stockholm och finska hamnar visat sig väl gå i land med uppgiften.

För närmare jämförelse de tre ifrågakomna ångarena emellan kunna nedanstående uppgifter tjäna till ledning:

	Aranda	Nybyggnad	Borgholm
Längd i meter	46,30 m	39,4	47,54
Bredd " "	8,50	7,6	8,07
Djupgående	3,42	3,55	3,55
Maskinstyrka i Hkr.	500	1000	735
Kolåtgång per dygn i ton	24	25 (?)	12
Fart i knop	10	(?)	13
Hyttplatser I kl.	40)	8)	45)
	)	)	)
	) 44	)	)
Sovplatser I "	4)	) 33	54) 136
		)	)
		)	)
" mellandäck		25)	24)
Byggnadsår	1920		1899

Med stöd av vad ovan framhållits och med hänsikt till att synnerligen brådskande omständigheter föreligga, enär ångaren ifråga endast under en begränsad tid står för landskapets räkning, får Landskapsnämnden vördsamt föreslå

att Landstinget måtte hos Ålandsdelegationen göra framställning om utverkande av ett extra ordinarie statsbidrag, stort 1.411.125:- mark, för inköp av ångaren "Borgholm" för landskapets räkning.

Mariehamn den 2 juli 1929.

På Landskapsnämndens vägnar:


