

Vi få därför vördsamt hemställa, att Riksdagen uti skrifvelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa,

att Kungl. Maj:t efter utredning af behovet af ett fyrskepp vid Ölands södra udde måtte vidtaga de åtgärder, som därvid visa sig erforderliga.

Stockholm den 26 januari 1910.

Dan. Broström.

R. Lundgren.

Nr 52.

Af herrar **Broström** och **Lundgren** i Göteborg, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående förbättring af farleden i Öresund genom Flintrännan.

Det intresse, som statsmakterna under senare år visat vår sjöfartsnäring, har förnämligast tagit sig uttryck uti att ekonomiskt stödja näringen såsom genom anordnandet af billiga lån, genom direkta statsunderstöd till vissa regelbundna ångbåtslinjer och genom borttagande af konsulatafgifterna m. m. Att detta stöd från statsmakternas sida medfört en särdeles rask utveckling af vår rederinäring är ett glädjande förhållande att konstatera.

Den ökade betydelse, som vår rederinäring utveckling fått för vår handelsafsättning på utlandet, medför, att statens intresse äfven bör utsträckas till andra områden af sjöfarten.

Ett mycket betydelsefullt område i detta hänseende är omsorgen om de allmänna farledernas förbättrande. Att en hel del därvid åtgjorts vilja vi ingalunda förneka.

Men den svenska rederinäringsen äger numera ett betydande antal fartyg, afsedda för trafik på aflägsnare länder, hvars storlek och djupgående ställa ökade kraf på hamnars och farleders beskaffenhet.

Äfven på kortare trafik har t. ex. den storartade utvecklingen af vår malmexport nödvändiggjort byggandet af stora fartyg, hvaraf några i storlek t. o. m. öfverträffa oceanlinjernas ångare.

På grund af våra hamnars i allmänhet ringa djup för dessa stora fartyg ha många af dem måst konstrueras med mycket ringa djupgående. Men detta är hvarken ur ekonomisk synpunkt, då det ringa djupgåendet höjer byggnadspriset, ej heller ur sjövärdighetssynpunkt eftersträfvansvärdt, då fartyg med extrema dimensioner aldrig få så goda sjövärdighetsegenskaper som mera djupgående fartyg.

Vi vilja i detta sammanhang särskildt rikta Riksdagens uppmärksamhet vid en farled, som är af stor betydelse för hela vår utrikes sjöfart från Östersjön till Västerhafvet och ännu aflägsnare vatten. Detta är farleden genom Öresund. På såväl den svenska som den danska sidan i läget strax söder om linjen Malmö—Köpenhamn är Öresund uppgrundadt och förhindrar, att det största slag af ångare, som vi ha i vårt land eller som trafikera våra hamnar, kunna fullt lastade passera Öresund i denna dess grundaste del, som på svenska sidan benämnes Flintrännen och på danska sidan Drogden. Utvecklingen har gått därhän, att Flintrännen såsom den djupaste farleden blifvit den, som numera användes af de mest djupgående fartygen.

Vi lämna här nedan en kort redogörelse af huru farleden genom Flintrännen utvecklats.

Flintrännen var före 1873 ej anlita af andra fartyg än sådana, som voro på väg från Östersjön till Malmö eller vice versa. Farleden ansågs krokig och stenig och strömmen uppgafs oregelbunden och hård. Då den jämväl saknade sjömärken, rekommenderades den ej i seglingsbeskrifningar, hvarför också Drogden uteslutande användes af allmänna sjöfarten, vid genomsegling af Öresund. Någon gång passerades Flintrännen af mera djupgående svenska örlogsfartyg, och vid ett sådant tillfälle inträffade, att linjeskeppet Prins Oscar törnade på ett stengrund, som däraf fick namnet Oscarsgrundet.

I sammanhang med deklARATIONEN mellan Sverige och Danmark den 14 augusti 1873, hvarigenom det bestämdes, att svenska lotsar ej finge lotsa genom Drogden, beslöt Kungl. Maj:t, att Flintrännen skulle förses med en del sjömärken (prickar) och att ett fyrskepp skulle utläggas söder om Kalkgrundet. Lotsar för Öresundslotsning anställdes ungefär

samtidigt (från och med år 1874) med stationer vid Skanör och Viken. Lotsuppassningen skulle bestridas dels från fyrskeppen Falsterboref och Svinbådan och dels från seglande kutter, som senare utbytts mot ångare. År 1875 verkställdes sjömätning i Flintrännan med sjömättingsfartyget Gustaf af Klint och en ny special upprättades. Då fyrskeppet söder om Kalkgrundet ej gaf tillräcklig ledning för nattsegling, utlades samma år (1875) ett fyrskepp S.O. om grundet Sjollen utanför Malmö.

För fartyg af större djupgående befanns emellertid de tvenne fyrskeppen, såsom de voro placerade, ej gifva tillräckligt trygg ledning vid nattsegling, hvarför de 1879 flyttades sålunda, att det ena förlades norr om Kalkgrundet och det andra N.V. om Oscarsgrundet, såsom förhållandet är ännu i dag. Kungörelse härom utfärdades den 12 augusti 1879 (nr 27), hvarigenom tillkännagafs, att »fyrskeppen hållna öfverens, komma att utvisa djupaste farleden genom Flintrännan, som där har ett djup af minst 24 fot.» År 1880 utlades ett lotsfartyg å Malmö redd, som från och med år 1904 benämnes fyr- och lotsfartyg.

Före 1873 kunde ej Öresund genomseglas under mörker. Belysningen af Flintrännan medelst fyrskepp åstadkom först ändring härutinnan, och det dröjde ej länge, förrän Drogden också försågs med ledfyrar för nattsegling.

Det kungjorda djupet i Flintrännan, 24 sv. fot, i fyrskeppens enslinje visade sig emellertid snart vara felaktigt, sedan mera djupgående fartyg börjat trafikera denna farled. Sålunda grundstötte engelska ångaren »Deronda» 1889 på en sten, som endast hade ett djup af 21 fot (6.23 m.), under det djupet vid sidan af stenen var 30 fot (8.91 m.). Samma år undanröjdes såväl Derondastenen som en annan sten, hvarå äfvenledes endast var 21 fot. Kostnaden härför uppgick till 1,500 kronor.

Med anslag från Handels- och Sjöfartsfonden företogs därefter åren 1892—95, 98, 1900, 02, 04—09 ytterligare upptagning af stenar med tillhjälp af dykare. Antalet upptagna större stenar utgör tillsammans 377 och har kostnaden uppgått till sammanlagt 43,746 kronor.

Genom detta rensningsarbete har minsta djupet i den grundare delen af Flintrännan, med en längd af cirka 4,000 meter, så småningom ökats från 21 fot (6.23 m.) till dess nuvarande djup 25 fot (7.42 m.) å en bredd af 80 å 100 meter. Man torde kunna uppnå ett fast bottendjup å detta område af 26 fot genom fortsatt stenrensning, utom på ett par mindre ryggar (bankar) med djup af 25 fot, där muddring måste ske.

Åren 1905 och 1906 beviljade Kungl. Maj:t sammanlagt 8,500 kronor till undersökning samt uppgörande af kostnadsberäkning och arbetsplan

för Flintrännans utvidgning och fördjupning till en 300 meter bred och 8 meter djup ränna. Detta arbete, som utfördes af majoren vid Väg- och vattenbyggnadskåren V. Gagner, afslutades under år 1906. Tvenne alternativa förslag uppgjordes nämligen dels för en bredd af 300 meter till en kostnad af 4,045,000 kronor och dels för en bredd af 150 meter till en kostnad af 1,166,000 kronor.

Att en ränna af 300 meters bredd ifrågasatts, berodde på att det i Danmark förelåg ett förslag till Drogdens fördjupning å denna bredd — ett förslag som dock ej sedan utförts.

Major Gagner anför i sitt betänkande, att då det jämförelsevis drygaste arbetet för rännans fördjupning å en bredd af 300 meter skulle falla å N.V. sidan om fyrskeppenslinjen, där det är grundare och mera stenigt, man bör inskränka rännans bredd till 150 meter och förlägga den omedelbart S.O. om fyrskeppslinjen.

Sedan svenska lotsar anställdes för genomgående lotsning i Öresund samt Flintrännan försetts med fyrskepp och prickar och djupet förökats genom undanröjande af stenar, har trafiken där alltmera tilltagit, och numera välja de mera djupgående fartygen allmänt denna väg. Orsaken till denna tillökning i trafiken är hufvudsakligen, att Flintrännan har större djup än Drogden och att risken för kollisioner där är mindre.

Enligt anteckningar förda å Oscarsgrundets fyrskepp befinnes trafiken i Flintrännan hafva tillväxt som följer:

1876	passerade	2,242	fartyg
80	»	2,735	»
85	»	3,542	»
90	»	3,641	»
95	»	4,542	»
1900	»	4,872	»
08	»	5,712	»

År 1894 började anteckningar särskildt göras för seglare och särskildt för ångare. Detta år var antalet seglare 2,073 och ångare 2,770. Tio år senare eller 1904 var antalet seglare 1,495 och ångare 3,696 samt 1908 seglare 1,230 och ångare 4,482.

Under tiden ha emellertid allt större ångare trafikerat Flintrännan, hvarföre, på samma gång antalet passerade fartyg tilltagit, också tantalet i betydlig grad ökats. Det bör observeras, att då anteckningarna 1876 började, passerades Öresund af långt större antal fartyg än nu. Detta

antal har minskats genom segelfartygens försvinnande och ersättande af ångare af större tontal.

Då den svenska lotsningen i Öresund och Flintrännans förbättring stå i nära sammanhang, är följande att erinra.

Sedan det befunnits, att de svenska lotsarna och därmed den svenska sidan af Sundet alltmera anlidades af allmänna sjöfarten, fann Helsingörs lotsstation med sin fördel förenligt att ingå öfverenskommelse om samlotsning med Öresunds norra lotsstation i Viken. Öfverenskommelsen härom mellan Kungl. lotsstyrelsen och danska Marineministeriet, är daterad den 19 december 1892, men förnyades den 18 juli 1895, 18 juli 1899, 11 december 1903 och 28 december 1906, hvarje gång på för de svenska lotsarna fördelaktigare villkor.

Förutom öfverenskommelsen om samlotsning mellan de respektive landens stationer i norra delen af Sundet, har öfverenskommelse mellan lotsstyrelsen och Marineministeriet 1903 åvägabragts, beträffande gemensamma taxor för lotsningen i Öresund.

Innan den svenska lotsningen tog sin början, var Öresund faktiskt att anse som uteslutande danskt lotsfarvatten, då det ej gällde lotsning in till svensk hamn.

Det är otvifvelaktigt, att den segelled, som utmärkes genom en enslinje mellan fyrskeppen Oscarsgrundet, Kalkgrundet samt fyr- och lotsfartyget Malmöredd, är den fördelaktigaste leden såsom varande djupast.

Ehuru minsta djupet i Flintrännan för närvarande endast är 25 svenska fot vid medelvattenstånd, passerades rännan understundom af öfver 24 engelska fot djupgående fartyg. Vattenståndet i Flintrännan är nämligen ganska variabelt och en fots lägre eller högre vattenstånd är ej ovanligt. Det har därför varit ett önskemål att kunna utröna vattenståndet och angifva detta medelst signaler å fyrskeppen m. fl. stationer.

En af öfveringenjör G. Dalén uppfunnen vattenståndsmätare har för ändamålet försökts å fyrskeppet Oscarsgrundet, men åtminstone ej ännu gifvit tillfredsställande resultat.

Då vattenståndet i Limhamn i allmänhet är helt olika mot i Flintrännan, har man ingen rättelse däraf och enda möjligheten att för närvarande utröna vattenvariationerna i Flintrännan är att från Oscarsgrundets fyrskepp observera ett provisoriskt märke uppsatt å grundet Sydflint.

Med anledning af de anförda variationerna i vattenståndet händer understundom, att ett mera djupgående fartyg före ankomsten till den grundare delen af rännan måste ankra för att, sedan vattnet stigit, fortsätta färden.

Redan detta innebär en stor olägenhet och osäkerhet för sjöfarten. Men uti sjöfartskretsar är väl känt, hurusom vid många tillfällen stora och djupgående fartyg måst vända och taga den betydande omvägen genom Stora Bält, därför att deras djupgående ej medgifvit genomfart uti Flintrännen. Äfvenledes är det känt, hurusom den största malmångare, som hitintills trafikerat vårt land och som går i regelbunden trafik mellan Oxelösund och Holland, icke medgifvits intaga full last utan för hvarje tur — och en sådan rundresa tager äfven för detta stora fartyg en tid af endast 11 à 14 dagar — måst gå med flera hundra ton för kort last, hellre än att gå den riskabla och långa omvägen genom Stora Bält.

Tendensen i sjöfarten går mot allt större och större fartyg. Redan vid första uppsättningen af ångare för våra transmarina linjer ha vederbörande rederier måst anskaffa fartyg, hvars största djupgående, fullt lastade, utgör 25 à 26 eng. fot (7.6 à 7.9 meter) och kan det säkert förutses, att med den storartade utveckling dessa linjer redan tagit, de inom ej alltför aflägsen tid måste anskaffa betydligt större och följaktligen ännu mera djupgående fartyg.

I detta samband tillåta vi oss erinra, hurusom uti den nyligen antagna planen för Göteborgs centralhamn dess djupvattenbassänger äro planerade för ett djup af 8 resp. 9 meter.

Det kan därför starkt ifrågasättas, huruvida den i motionen åberopade utredningen af major Gagner beträffande en 8-meters ränna numera kan anses tillfyllestgörande för de kraf på bekväm och tryggad genomfart i Flintrännen för stora ångare, som utvecklingen af ångbåtsfarten äfven inom en närbelägen framtid kan komma att påfordra. En grundlig och sakkunnig utredning af detta viktiga spörsmål synes oss därför nödvändig i samband med förslag om Flintrännans fördjupande.

Då jämväl arbetsförhållandena, sedan den åberopade utredningen verkstälts, väsentligen ändrats och bättre maskinella hjälpmedel numera torde kunna användas, synes oss en ny utredning äfven ur kostnadssynpunkt erforderlig.

På grund af hvad vi här ofvan anfört, tillåta vi oss vördsamt hemställa, att Riksdagen måtte besluta

att uti skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om utredning, dels i hvad mån förbättring af farleden i Öresund genom Flintrännen, är såväl beträffande fördjupning som eljest

erforderlig, dels om kostnaderna för en dylik förbättring af nämnda farled samt till Riksdagen inkomma med det förslag, hvartill samma utredning kan gifva anledning.

Stockholm den 26 januari 1910.

Dan Broström.

R. Lundgren.
