

Nr 269.

Av herr **Jeansson** i Kalmar, om skrivelse till Kungl. Maj:t
angående förbättring av fyrbelysningen vid Kalmarsunds
djupränna.

År 1901—1904 blev med av riksdagen beviljade medel en förbindelseled mellan södra och norra Kalmarsund upptagen förbi Kalmar, den så kallade Kalmarsunds djupränna, med en bredd av 80 meter och ett djup av 6 meter vid lågvattenstånd.

Denna farled användes icke blott för trafiken på Kalmar, utan även en stor del av genomgångstrafiken längs Sveriges ostkust går nämnda väg och undviker därigenom den mera riskabla vägen öster om Öland. Trafiken i djuprännan har därför alltmera ökats, och numera torde omkring 10,000 fartyg pr år passera densamma.

Djuprännan är sålunda av stor betydelse för nämnda genomgångstrafik och fyller i detta avseende ett stort behov. Men på grund av ofullkomliga anordningar i fråga om rännans utmärkande med sjömärken är trafiken genom rännan vissa tider hindrad, och därför har denna dyrbara djupränna ännu ej kunnat bli av så stor användbarhet, som den med mera tillfredsställande sjömärkesanordningar skulle kunna bliva.

Den nuvarande anordningen för rännans utmärkande är endast flyttbara sjömärken, nämligen dels prickar, dels lysbojar, de senare numera av Aga-systemet. När dessa sjömärken befinna sig på sina platser, giva de en god vägledning genom rännan.

Men tyvärr inträffa tidtals förhållanden, då dessa flyttbara sjömärken icke finnas på sina bestämda platser. Lysbojarne måste intagas, då isen lägger sig eller t. o. m. redan då isgång hotar. Under de senaste 10 åren hava dessa lysbojar av nämnda anledning varit intagna i runt tal 90 dygn om året. Under denna tid är sjöfarten genom rännan omöjliggjord under mörker. Därtill kommer, att även de prickar, som utmärka

Bihang till riksdagens protokoll 1917. 4 saml. 118 häft. (Nr 269—270). 1

rännan, genom isens inverkan kunna avbrytas eller, särskilt när isen är i drift, komma under isen och sålunda ej synas, vadan sjöfarten genom rännan jämväl blir avstängd under dager.

Men rännans utmärkande med endast dessa rörliga sjömärken medför ej blott nyssnämnda olägenhet, att sjöfarten genom rännan kan bli helt eller delvis omöjliggjord under den tid, då is finnes i sundet. Även när sundet är isfritt, händer det ej sällan, att lysbojarna råka komma från sina bestämda platser. Under hårda nordliga stormar med stark strömsättning kunna de driva avsevärda stycken från de rätta platserna och bli därigenom alldeles vilseledande i stället för vägledande för de sjöfarande. Exempelvis inträffade hösten 1916, att då ett segelfartyg kom länsande nedför Kalmarsund under orkanartad storm, var den ena av de lysbojar, som utmärka inloppet till djuprännan, försvunnen, och den andra hade, såsom det sedan visade sig, drivit vid pass 80 meter från den plats, där den borde ligga. Segelfartygets befälhavare, som naturligtvis ej hade en aning om att lysbojen befann sig på oriktigt ställe, styrde med ledning av bojen — och rände upp på det bredvid rännan befintliga grundet.

Sådana olyckstillfällen äro omöjliga att undvika, så länge sjöfarten har endast flytande sjömärken att rätta sig efter.

Djuprännans utmärkande på ett mera tillfredsställande sätt, genom andra anordningar än flytande märken, skulle sålunda möjliggöra rännans trafikerande i väsentligt större omfattning än som med nuvarande anordningar är möjligt. Därigenom skulle också vinnas större trygghet för fartyg, liv och last, i det att olycksanledningar sådana som ovan relaterats icke kunde förekomma.

Med stöd av det ovan anförda får jag härmed vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t tacktes låta utreda i vad mån fyrbelysningen vid Kalmarsunds djupränna lämpligen kan förbättras till avhjälpande av förberörda olägenheter samt förelägga riksdagen de förslag, vartill denna utredning kan giva anledning.

Stockholm den 31 januari 1917.

J. Jeansson
i Kalmar.