

Nr 46.

Av herrar **Olsson** i Kalmar och **Magnusson** i Kalmar, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utförandet av vissa fyranordningar m. m. vid Kalmarsunds djupränna.

År 1904 slutfördes uppmuddringen av en 80 meter bred och 6,000 meter lång ränna, som utanför Kalmar förbinder södra och norra delarne av Kalmarsund. Rännan, som på sina grundaste ställen har ett vattendjup av 6 meter vid vanligt lågt vattenstånd, går till större delen över ett större djup, och de muddrade sträckorna utgöra en jämförelsevis mindre del. Denna ränna benämnes *Kalmarsunds djupränna*.

Djuprännan befares av fartyg såväl till som från hamnar vid Kalmarsund, från vilka en viktig träutskeppning försiggår, ävensom av fartyg från olika hamnar ända upp till Norrland samt ytterligare av hela den ångbåtsflotta, som går i kustfart mellan rikets norra, östra och västra delar.

Någon bestämd uppgift på det antal fartyg, som passera djuprännan årligen, kan icke lämnas, men uppskattas deras antal till *minst 7,000*, därvid dock de fartyg, som uppehålla reguljär förbindelse mellan Kalmar och Öland icke äro medräknade. Härav framgår, av vilken stor betydelse för handel och näringar denna sjöfart är.

För att möjliggöra djuprännans navigering under mörker äro vid densamma utlagda inalles elva lysbojar av agatyp. Driftsäkerheten hos agaljuset är utomordentlig, varför ock fyrbelysningen vid djuprännan under vanliga förhållanden kan betecknas såsom fullgod.

Belysningen av Kalmarsunds djupränna med enbart lysbojar är icke desto mindre behäftad med stora olägenheter. Vid starka stormar, alltid åtföljda av svår strömsättning, då strömmen under de värsta förhållandena kan uppnå en styrka av 6 till 8 knop, kunna lysbojarnes förankringar, såsom det visat sig, icke alltid motstå denna hårda ström, utan bringas ur sina lägen.

Olyckor kunna härvid uppstå. Sålunda hände vid ett tillfälle för några år sedan, att ett segelfartyg kom länsande norr ifrån under mörker och svår nordlig storm ned mot djuprännan, tog en där lysande boj på rätt sida och körde med rasande fart på grund. En av de här liggande bojarna hade nämligen slocknat och den andra bojen med det nu vilseledande skenet drivit ned

mot grundet. Andra olyckor att förtiga. Lysbojarna kunna icke ligga ute, under det djuprännan är isbelagd, ty dels skjuter isen över dem, lyktorna bli förstörda och slockna, dels för isen lysbojarna ur sina lägen. Av denna anledning äro bojarna intagna i runt tal tre månader om året, och djuprännan kan under denna tid icke befaras under mörker.

Under vintern bli de ordinarie sjömärkena vid djuprännan ävensom de prickar, som utsättas i stället för lysbojarna, alltid skadade av isen, ofta avbrutna och icke synliga, då de gått under isen, rätt så ofta är även isen i rörelse; allt förhållanden, som ofta göra det omöjligt, att vintertid ens under dager passera djuprännan. Under denna tid innebär det överhuvud taget alltid en risk att navigera i densamma.

Dessa påpekade förhållanden göra, att sjöfarten vintertid lider ett svårt avbräck. Fartyg, som efter mörkrets inbrott ankomma till djuprännan, kunna icke komma i hamn. De måste ankra, och under den långa vinternatten utsättas de för överhängande fara att råka i drift med isen. Så hände senaste jultid en ångare. Den måste i mörkret forcera isen och blev läck.

För att i möjligaste mån fränkomma alla förenämnda olägenheter böra lysbojarna delvis ersättas med fyrar på fast underlag, vilka samtidigt då komma att tjäna som dagmärken. För att emellertid icke gå utöver ramen för minsta möjliga kostnad böra dylika fasta fyrar endast anbringas till den utsträckning, att lotsarne och de erfarna befälhavarne på de i regelbunden trafik gående ångarne kunna med någorlunda trygghet navigera i djuprännan.

På grund härav tillåta vi oss vördsamt hemställa,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om framläggande för riksdagen av utredning beträffande och förslag till sådana fyranordningar och andra anordningar vid Kalmarsunds djupränna, att desamma kunna tjäna lotsar och särskilt erfarna befälhavare till ledning vid navigeringen genom djuprännan under alla förhållanden.

Stockholm den 19 januari 1926.

P. Valerius Olsson.

Karl Magnusson
i Kalmar.