

Nr 149.

Av herr **Nordborg**, om anslag till Flintrännans fördjupning och förseende med fasta fyrar.

Den svenska huvudfarleden mellan Östersjön och Nordsjön, Flintrännan, är för betydande delar av vår handelsflotta ej längre trafikabel. Dess djup vid medelvattenstånd är 7,3 meter. Till följd av stora differenser i vattenståndet nedgår djupet ofta under 7 meter, varför leden som regel endast kan passeras av fartyg med mindre än 6,5 meters djupgående vid full last. Den svenska handelsflottan ägde enligt 1937 års skeppslista ej mindre än 122 fartyg med minst 6,5 meters djupgående, av vilka 98 hade ett djupgående av 7 meter eller därutöver. För dessa senare fartyg är passage genom leden med last utesluten. Den allt starkare tendensen till anskaffande av större och mera djupgående tonnage, vilken sammanhänger med att kostnaderna per fraktat ton i regel sjunka med stigande storlek på fartyget, skärper för varje år nyssberörda situation. En av kommerskollegium under 1938 gjord sammanställning över antalet fartyg med ett djupgående av 7 meter eller därutöver påvisade tillkomsten av 7 nya sådana fartyg på ett år, varför antalet nu är 105 fartyg. Utvecklingen påskyndas jämväl av handelsflottans kraftigare inriktning mot oceanfart, i vilken fart för närvarande 50 % av handelstonnaget är engagerat.

De större svenska hamnarna ha liksom de större utländska östersjöhamnarna beaktat denna tendens och avpassat sitt djup efter det större tonnagets behov. Sålunda ha fördjupningar skett intill 10 meters djup i Göteborg, Hälsingborg och Karlshamn, intill 9,8 meters djup i Stockholm och 9,25 meter i Malmö, varjämte fördjupning intill 7 à 8 meters djup skett i ytterligare 12 svenska hamnar.

Flintrännan har emellertid fått förbliva vid sitt tidigare djup. Härav föranledes en permanent fara för avledning till Kielkanalen av den svenska liksom den utländska trafiken mellan Sverige och transoceaniska länder. För de svenska väst- och sydkusthamnarna skulle detta medföra en betydande förlust av trafik. Mest påtagligt bleve detta för omlastningstrafiken från och till transoceaniska länder. Därjämte måste under nuvarande handelspolitiska förhållanden beaktas faran för att utländska rederier utnyttja situationen för omlastningar i egna hamnar eller med andra ord att trafiken ledes tillbaka till banor, som den följde före tillkomsten av de ur samhälls-ekonomisk synpunkt mycket betydelsefulla svenska reguljära transoceaniska linjerna. Det ligger i sakens natur, att de stora västeuropeiska hamnarna betrakta östersjöområdet såsom ett sitt uppland för hopsamling av gods för export till transoceaniska länder samt för distribution av hos dem omlastat gods från dessa länder. Genom de svenska transoceaniska linjernas tillkomst frigjordes vår handel och sjöfart från utländskt beroende. Det vore

olyckligt om vunna fördelar skulle äventyras. De höga avgifterna i Kielkanalen ha visserligen hittills verkat hämmande på denna utvecklingstens, men därav förminskas dock obetydligt de risker för svensk sjöfart, som äro förenade med svårigheterna att vinna någorlunda obehindrat och utan omvägar tillträde för det större tonnage till Östersjön. Det är även anmärkningsvärt, att statens isbrytare till följd av sitt djupgående ej kan assistera fartyg genom Flintrännen. Det är också anmärkningsvärt att örlogsflottans pansarskepp med hänsyn till vattenstånd och navigeringsförhållanden i Flintrännen nödgats begagna den danska farleden Drogden för färder mellan västkusten och Östersjön. Det förtjänar framhållas att Flintrännans fördjupning och förseende med fyrbelysning av chefen för kustflottan förklarats vara ett mycket betydelsefullt sjömilitärt intresse.

Betydelsen av att statsmakterna göra Flintrännen tillräckligt djup för den svenska sjöfartens behov, kan ej nog understrykas. I samband med en fördjupning av Flintrännen borde leden försees med fasta fyranordningar. Det är anmärkningsvärt, att den svenska huvudfarleden mellan västkusten och vår östersjökust ej befinner sig i ett skick, som svarar mot sjöfartens behov av vägledande anordningar.

För tio år sedan verkställde kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingående botten- och djupundersökningar i Flintrännen för utrönande av kostnaderna för upprensning av farleden. Styrelsen förordade en fördjupning till 9 meter vid medelvattenstånd samt beräknade kostnaden härför till 8,4 miljoner kronor. Därjämte framlade styrelsen förslag till farledens förseende med fyrbelysning för en kostnad av 2 850 000 kronor. Fyrbelysningen antogs medföra en driftskostnadsbesparing å 45 000 kronor per år genom de befintliga fyrskeppens indragning. Under 1938 kontrollberäknade styrelsen kostnadsberäkningen och fann, att den äldre kostnadsberäkningen alltjämt ägde giltighet. Styrelsen förordade arbetets utförande på 4 å 5 år och uttalade sig för önskvärdheten av ett statsanslag å 2 miljoner kronor för arbetenas påbörjande. Med instämmande av kungl. kommerskollegium förklarade styrelsen samtidigt att de skäl, som tidigare motiverat en fördjupning av Flintrännen, numera gjorde sig gällande i än högre grad än förut.

Det synes undertecknad, att frågan om Flintrännans fördjupning och förseende med fasta fyror, som i flera utredningar och utlåtanden av svenska myndigheter betecknats såsom ett riksintresse av stora mått, måste anses vara fullt utredd och att arbetet snarast borde påbörjas.

I anslutning till vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen ville för budgetåret 1939/40 anvisa ett reservationsanslag å 2 miljoner svenska kronor för ifrågavarande arbetes påbörjande.

Stockholm den 23 januari 1939.

O. A. Nordborg.