

## **N:o 21.**

Ank. till Riksd. Kansli den 25 April 1884, kl. 1 e. m.

*Andra Kammarens Tredje Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 4,  
angående af Herr M. Dahn väckt motion om skrifvelse  
till Kongl. Maj:t rörande undersökning för genomgräf-  
ning af Skanörs ljung.*

Uti en inom Andra Kammaren väckt och till dess Tredje Tillfälliga Utskott hänvisad motion (N:o 148) har Herr *M. Dahn* hemställt, »det Riksdagen ville i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla om undersökning för genomgräfning af Skanörs ljung.»

Till stöd för denna hemställan anför motionären:

*att* genom den af honom föreslagna, redan för decennier sedan påtänkta kanalen genom Skanörs ljung en kortare och beqvämare farled skulle erhållas genom Öresund till och från Östersjön, på samma gång som »de farliga Falsterbo- och Kämpingeref, å hvilka så många af hafvets arbetare måst sätta lifvet till», kunde undvikas;

*att* den nämnda kanalen särskildt blefve en betydlig genväg för postförbindelsen mellan Malmö och Stralsund;

*att*, då en väsentlig del af de till minst 35,000 uppgående fartyg, som årligen passera genom Sundet, otvifvelaktigt skulle taga den kortare och framför allt mindre farliga passagen utmed svenska kusten genom Flintrännen och den föreslagna kanalen till Östersjön, tillfälle skulle

*Bih. till Riksd. Prot. 1884. 8 Saml. 2 Afd. 2 Band. 16 Häft.*

erbjudas den svenska kustbefolkningen till lotsning, till hvilket näringsfång denna befolkning sedan urminnes tider ansetts lagligen berättigad, om än denna rätt genom »det allbekanta och för Sverige så föga ärorika sundska lotskriget» blifvit inskränkt till blott den så kallade Flintrännan, som för närvarande endast af ett fåtal fartyg passeras;

*att*, om den ifrågasatta kanalen komme till stånd, det utmärkta tillfälle till kolning och fournering af fartyg, som dervid kunde erbjudas, säkerligen också skulle leda trafiken in på farleden genom Flintrännan och nämnda kanal, i följd hvaraf de svenska hamnarne och stads-samhällena vid Sundet skulle kunna tillvinna sig en fördel, som för närvarande nästan uteslutande tillfaller Danmark, samt »affärslifvet i denna del af Sverige ernå utsigt att befria sig från det dominerande tryck, Köpenhamn hittills utöfvat på detsamma»;

*att* det så mycket dryftade förslaget om inrättande af en svensk frihamn vid dessa farvatten då borde kunna förverkligas, enär på det genom kanalen afskurna och isolerade näset erbjöde sig en lämplig och lättkontrollerad upplagsplats;

*att* näset, som bör genomgrävas, endast utgör omkring en svensk fjerdedels mil, och att för det fördjupningsarbete i Höllviken, som derjente erfordras, den starka strömmen antagligen komme att kraftigt biträda; samt slutligen

*att*, då det föreslagna kanalföretaget skulle blifva till gagn för så väl den svenska lotsningen som den svenska sjöfarten, medel till företagets realiserande framdeles skulle kunna beredas från handels- och sjöfartsfonden och lotsverkets öfverskottsmedel.

---

Redan en första granskning af det här framlagda förslaget gifver vid handen, att det ej är något arbete af ringa omfång, som motionären påtänker. Den ifrågavarande kanalen torde fullständigt utförd blifva, icke 9,000 (en fjerdedels mil, som motionären uppgifver) utan, allt efter som olika rigtningar väljas, från omkring 25,000 ända till bortåt 30,000 fot lång. Den måste nemligen, för att kunna motsvara sin bestämmelse, vid båda ändar fortsättas ut i öppna sjön, till dess att det djup ernås, som Flintrännan eger såsom farled i stort betraktad, det vill säga till åtminstone 20 fots djup<sup>\*)</sup>. Vidare måste alla försigtighetsmått iakt-

---

\*) Här kan naturligtvis ej tagas i betraktande blott det djupaste, helt smala farvattnet i Flintrännan, enär detta leder ut i Östersjön norr och vester om Lillegrund och Bredgrund samt sålunda är för långt afvägset från den ifrågasatta nya segelleden.

tagas för att förekomma, att den dyrbara kanalanläggningen förstöres eller för sitt underhåll kräver allt för dryga kostnader särskildt i följd af igensandning, hvilken svårligen lär kunna med full säkerhet undvikas, med mindre hela kanaleden förses med skyddande sidobyggnad eller stenbeklädning. Kanalens bredd behöfver tydligtvis vara så stor, att åtminstone tvenne fartyg af den största dräktighet, för hvilken kanalen är afsedd, kunna allestädes obehindradt passera hvarandra, och att fartygen i kanalen ej komma att lida för stort men af squalpet från ångbåtarna. Slutligen torde kanalen böra vid båda sina ändpunkter förses med nödig hamn, uti hvilken fartygen kunna dels invänta lägligaste tiden för kanalens passerande eller utseglingen i öppna sjön, dels förse sig med möjligen behöfligt förråd af proviant eller kol, reparera åtminstone smärre uppkomna skador och ersätta förlorade delar af utrustningen m. m. Utan dylika hamnbassiner vid kanalmyningarna vore dessutom att befara, det kollisioner mellan de talrika fartygen der allt för ofta skulle ega rum.

Till närmare belysning af den föreslagna kanalanläggningens erforderliga beskaffenhet må emellertid här ytterligare anföras ett utdrag ur en Utskottet genom motionären meddelad skrivelse från en med traktens förhållanden förtrogen fackman, som i nämnda skrivelse förklarar sin uppfattning vara, »att — — — kanalen — — — borde anläggas öfver smalaste delen af landtungan emellan Höllviken och Kämpingebugten — — —, att den nya segelleden borde i afseende å vattendjup och bottenbredd ega de största dimensioner, som de lokala förhållandena medgifva, utan att orimligt stora kostnader fördensskull behöfde på företaget nedläggas, att — — — nyssberörda ändamål sannolikt borde vinnas, om den nya segelrännan och kanalen erhöle 20 fots segeldjup vid s. k. dagligt eller medelvattenstånd och minst 300 fot bottenbredd, den sistnämnda närmelsevis antagen så stor med afsigt att förminska kraften af den ström, som beräknas genomlöpa rännan vid varierande vattenhöjder i sjön å ömse sidor om landtungan, för hvilket ändamål äfven hela rännan borde blifva rätlinig, att totala längden af den med konst öppnade segelrännan i verkligheten icke betydligt öfverstiger det å tillgängliga kartor uttagna afståndet emellan 20 fots-djupet i de respektive bugterna å ömse sidor om landtungan, eller cirka 30,000 fot, att fördjupningarna till allra största delen utföras medelst muddring, äfven beträffande kanalen öfver näset, der flygsandslagret är minst 15 fot mäktigt och der endast »öfvergräfningen» kan fördelaktigt verkställas med spade, och att segelrännorna i Höllviken och Kämpingebugten borde begränsas

med jetéer eller låga hamnarmar af sten under och beton öfver vattnet, hvaremot slänterne i kanalen genom landtungan bäst skulle skyddas mot strömskärning och ras medelst bålverk under samt sten- eller torfsättning öfver vattnet».

Kostnaden för ett så omfattande arbete kommer uppenbarligen att belöpa sig till flera millioner kronor, ett belopp som Utskottet äfven hört af fackmän uppgifvas. Motionärens förhoppning, »att medel till detsamma realisierande framdeles skulle kunna beredas från handels- och sjöfartsfonden och lotsverkets öfverskottsmedel» torde derföre väl ej någonsin kunna väntas förverkligad. Det lyckade utförandet af kanal- och hamnanläggningar vid sandiga och refbildande kuster har också allestädes visat sig vara förenadt med synnerligt betydande svårigheter och dem motsvarande mycket stora kostnader. Så skulet. ex. blotta bortskaffandet och placerandet af den sandmassa, som uppgräfdes, här vara förenadt med betänkliga svårigheter. Andra sådana lära möta i beskaffenheten af de sandlager, som skola genomgräfvast, enär dessa uppgifvas till större delen utgöras af s. k. »flytsand». Utöfver anläggningens kostnaden skulle en dylik kanal derjemte föra med sig betydande årliga utgifter i och för underhåll, belysning, ordningens upprätthållande m. m.<sup>\*)</sup>; och någon dessa utgifter betäckande kanalafgift af trafiken torde ej kunna uppbäras, om kanalen skall motsvara sin väntade bestämmelse för sjöfarten.

Utskottet tillåter sig härefter öfvergå till en kort granskning af de med ifrågavarande kanalanläggning förenade fördelar, för att pröfva i hvad mån statens uppoffringar för dess utförande må kunna anses af dessa fördelar motsvarade.

Beträffande först den *tidsbesparing*, som genom den genare väg kanalen komme att öppna skulle ernås för sjöfarten genom Sundet mellan Kattegat och Östersjön, är att märka, att vinsten blefve störst i fråga om kustfarten utmed Skåne, då Malmö anlöpes, men något mindre, då sistnämnda stad ej behöfver anlöpas. Hela afståndet från midten af Sundet utanför Helsingborg och fram till Trelleborg skulle förkortas med från omkring 50,000 till omkring 60,000 fot, allt efter som kanalen erhöile den ena eller andra af de ifrågasatta riktningarne. För farten

\*) Då den nya kanalen vidare kommer att afbryta landsvägsförbindelsen mellan Skanör och Falsterbo samt det öfriga Skåne, skall den och nödga till anlitaudet af färja för landväga resandes och forors transporterande tvärs öfver vattenvägen», hvilken färja åter tydligen bör bekostas af kanalbyggnadens egare och sålunda ökar den årliga utgiftsstaten för den föreslagna segelleden.

på Holstein, Lybeck och Mecklenburg blefve deremot passerandet genom kanalen naturligen en krokväg, och resan till Rügen eller Stralsund blefve genom densamma ej nämnvärdt förkortad för de fartyg, som kommande norrifrån hade att välja mellan farleden genom Drogden förbi Falsterbo fyrskepp och farleden genom Flintrännen och kanalen. Vidare är att märka, det segelfartygen måste för kanalens passerande anlita bogsering, och att ångfartygen måste sakta sin fart till högst omkring 4 knop<sup>1)</sup>, på det de ej måtte förorsaka andra i kanalen befintliga fartyg olägenheter. Här af blifver ock följden, att snabbgående ångfartyg komme att behöfva längre tid för färden genom Flintrännen och kanalen än genom Drogden och förbi Falsterbo fyrskepp, under det att långsamt gående ångfartyg göra en ringa tidsvinst. För postfarten från Malmö till Stralsund, hvilken väl bör besörjas med möjligast snabbgående fartyg, kan tidsvinsten sålunda ej varda af någon betydighet. Med hänsyn till segelfartygen åter är klart, att den nya farleden endast under vissa, mer stadigt rådande vindförhållanden kan erbjuda nämnvärd fördel<sup>2)</sup>, hvilken dock alltid måste mätas mot den uppostring för bogsering m. m., med hvilken den måste köpas. Man må ej heller förbise, att nära nog samma resultat kan ernås genom användning af bogsering genom Drogden, der densamma kan utföras med anlåtande af bogserfartygets hela maskinkraft, och att segelfartygen hafva kommit sydligare och befinna sig mycket mer i rum sjö vid Falsterbo fyrskepp, än vid den ifrågasatta kanalens södra ända i Kämpingebugten. Vidare är att märka, det segelleden från Helsingör genom Drogden till Falsterbo fyrskepp är nästan linierak, hvilket, då fartygen kunna ligga ensträcks, är en stor förmån<sup>3)</sup>, under det att farleden genom Flintrännen och kanalen är mer krokig, hvartill kommer att, då grunden i Drogden ligga på sidorna, så ligga de deremot i Flintrännen äfven midt uti farvattnet, hvilket alltid måste göra segelfarten i den sistnämnda farleden mer besvärlig i synnerhet nattetid<sup>4)</sup>. Slut-

1) Strömmens riktning och hastighet i kanalen utöfvar naturligen ett betydande inflytande å den hastighet, ett ångfartyg kan göra under passerandet.

2) Fördelaktigast skulle kanske den nya farleden ställa sig för sådana hufvudsakligen smärre segelfartyg, som äro destinerade till Östersjön och begagna sig af den gynnammare strömmen utmed svenska kusten, men nödgas afbryta sitt framträngande, då de anländt till Höllviken, för att der invänta mer gynnande vind.

3) En annan sådan erbjuder denna segelled för norrut gående fartyg derutinnan, att den sydliga strömmen är starkast och beständigast utmed danska sidan af Sundet.

4) Uti »den svenske lotsen» läses om Flintrännans genomsegling norrifrån följande: »Denna farled har visserligen 1 fot djupare vatten än Drogden, men är dock

ligen är att taga i öfvervägande, det tillfälliga kanalhinder kunna uppstå, att fartygen för att undgå kollisioner måste färdas med större försigtighet i en smalare kanal än i ett mångfaldigt bredare sund, och att för stora, djupgående fartyg, som behöfva någon tid qvarstanna i hamn vid kanalen, dennes passerande kan helt opåräknadt för någon tid omöjliggöras af lågt vatten o. s. v., hvarigenom den väntade besparingen i i tid m. m. genom den nya segelledens anlåtande kan bytas i förlust.

Vidkommande åter den »mindre farliga passage» emellan Östersjön och Sundet, som skulle vinnas genom den nya segelleden, är ej att förbise, att de framhållna farorna hos den äldre farleden minskats genom de ökade anstalterna till befrämjande af sjöfartens säkerhet, till följd hvaraf skeppsbrotten å Falsterbo och Kämpinge ref nu icke längre äro i ögonen fallande talrika i förhållande till det stora antal fartyg, som passera förbi Falsterbo fyrskepp, äfvensom att faran för skeppsbrott sannolikt hvarken skulle undgås eller ens nämnvärdt minskas genom den föreslagna kanalen. Vid sådana tillfällen, då det är förenadt med fara att passera förbi Falsterbo fyrskepp, särskildt under tjocka, skulle kanalens angörande vara förenadt med lika stor, om ej större fara än kringseglingen. Kämpingebugten, i hvilken kanalen skulle utmynna, är ingalunda fri från farliga grund vare sig i midten eller å sidorna, och lotsverkets statistik visar tydligt nog, det skeppsbrotten äro talrikare å kusten mellan Kämpinge ref och Smyge huk än å de nämnda båda i motionen framhållna refven. Denna statistik visar ock, huru skeppsbrotten i den egentliga Flintrännan äro i förhållande till de passerande fartygens antal åtminstone lika så ymniga som å de ifrågasvarande båda refven. Fördelen af den föreslagna kanalen med hänsyn till undvikandet af skeppsbrott är i alla händelser ingalunda så afgjord, som motionären synes föreställa sig, och torde i verkligheten inskränka sig till erhållandet af hamnarne vid kanalens ändar. Passerandet af en på grund af de låga stränderna för stormens våldsamt fullt öppen kanal af en jemförelsevis ringa bredd torde för öfrigt heller icke vara helt och hållet fritt från faran af kollisioner med andra fartyg. Undvikandet af grunden i närheten af kanalmyningarne torde för segelfartyg ofta kräfva bogsering ut i rum sjö och sålunda liksom hela färden genom kanalen vara förenadt med en kostnad, som man, under för

besvärad af flere större lösa stenar samt dessutom icke så fullständigt utprickad som sistnämnda farled, hvarför den icke bör begagnas af mer än 22 fot djupgående fartyg, och detta endast med stadig öppen vind, emedan botten består af flinta och kalksten och således är olämplig för ankring». Under senaste tid har likvisst farleden blifvit betydligt fullständigare utprickad.

segelfarten ogynsamma konjunkturen åtminstone, så vidt möjligt söker att undvika genom att föredraga den gamla farleden.

Hvad vidare angår den förmån, som skulle beredas den svenska kustbefolkningen genom ökad tillfälle till *lotsning i Sundet*, är att märka, att denna förmån är helt och hållet beroende af det antal fartyg, som genom öppnandet af den nya segelleden lockas af dess fördelar att föredraga Flintrännen i förening med kanalen framför farleden förbi Falsterbo fyrskepp; ty lotsfördraget mellan Sverige och Danmark medgifver danske lotsar rätt till lotsning äfven genom Flintrännen, enär dess ena sida ju är dansk. En mycket ökad och liflig sjöfart i synnerhet med ångfartyg genom Flintrännen skulle emellertid i väsentlig mån hindra det der idkade betydande sillfisket med drifgarn och derigenom sannolikt vålla kustbefolkningen en skada, som för det stora flertalet nog komme att vida öfverstiga den ovissa fördelen af en ökad lotsning. Endast åt de fast anstälde kanalhamnslotsarne liksom för svenske s. k. »långlotsar» för hela färden genom Öresund och kanalen synes den nya segelleden obestriddligen kunna erbjuda en ökad verksamhet; ty om lotsningen till och från norra kanalmynningen komme i alla fall danske lotsar att täfla med de svenske. Danske lotsen eger dervid det företräde framför den svenske, att han är berättigad lotsa allestädes i Öresund.

Hufvudförmånen af den nya segelledens öppnande är tvifvels utan att söka i förhoppningen om att genom densamma kunna *leda trafiken i Sundet från den danska till den svenska sidan* och att öfverbringa i svenska händer den lönande handeln med de passerande fartygen. Detta synes emellertid förutsätta skapandet af en *stor stad*, ett blomstrande Nya Skanör vid den ifrågasatta segelleden, genom hvars hamn sålunda den öresundska trafiken skulle ledas; ty utan en större stads lockelser och förmåner är det föga troligt, att de genom Sundet gående skeppen skulle föredraga att taga sina förnödenheter vid kanalen i stället för i Köpenhamn. De försök, som gjorts att under en den mest beqväma och färden minst hindrande form bjuda fartygen intaga sina förnödenheter från ett midt i farleden stationerad skepp, hafva derfor icke heller krönts med framgång. Men om ock en dylik med »frihamn» försedd stad utmed allmänna farleden vid svenska sidan af Sundet blefve i besittning af många förmåner, som Köpenhamn saknar, så torde säkerligen endast behöfva påpekas, att en stor stad, jemförlig med Köpenhamn och vida öfverskjutande alla Skånes nuvarande städer, uppenbarligen icke är en så lättvunnen skapelse, som motionären tyckes föreställa sig.

I det föregående har flerstädes framhållits obetydligheten af de förmåner, den nya segelleden skulle medföra åt sjöfarten genom Öresund, hvartill här må ytterligare läggas, att de stora djupgående skeppen af lätt begripliga skäl måste föredraga de långt djupare segellederna genom Drogden eller genom Flintrännans sydvestra lopp framför den vida grundare och af den för tillfället rådande vattenhöjden beroende segelleden genom sydöstra delen af Flintrännen och den ifrågasatta kanalen. Antalet af fartyg, som skulle komma att använda kanalen, blefve fördenskull säkerligen ej synnerligen stort, i synnerhet som dels den blifvande holsteinska kanalen mellan Nordsjön och Östersjön, dels segelfartygens successiva undanträngande af allt större ångfartyg torde minska antalet af de fartyg, som passera genom Sundet. Finnas väl under sådana förhållanden tillräckliga skäl att hoppas, det den nya segelleden skulle vid sin strand skapa den mycket betydande stad, som synes utgöra ett hufvudvilkor för att denna segelled skulle åt Sverige medföra de stora utlofvade förmånerna?

*För den närmast liggande trakten* skulle kanalanläggningen deremot obestriddligen vara till gagn genom det ökade tillfälle, den skulle bereda till afsättning af ortens produkter och genom de hamnar, med hvilka den blefve försedd. Äfven *för kustförsvaret* torde den föreslagna farleden möjligen vara af något värde. Utskottet har emellertid hvarken i dessa eller ofvan uppgifna och närmare granskade förmåner funnit nöjaktig ersättning för de stora kostnader, som tydligen för staten äro förenade med den ifrågasatta segelledens åstadkommande och underhåll.

Då det ifrågasatta företaget, såsom nyss påpekats, har en särskild *lokal betydelse*, så synes dessutom med fog kunna fordras, att den trakt, dess utförande skulle gynna, sjelf åtminstone drager försorg om en sådan förberedande utredning, som måste förutsättas för en hemställan från Riksdagen till Kongl. Maj:t om verkställandet på statens bekostnad af de noggranna och fullständiga undersökningar, som måste föregå de slutliga åtgärderna till företagets utförande.

Utskottet får alltså hemställa,

det Herr M. Dahns ifrågavarande motion icke måtte vinna Kammarens bifall.

Stockholm den 21 April 1884.

På Utskottets vägnar:

CARL HERSLOW.