

**N:o 31.**

Af herr **Victor Ekenman**, om anslag till Karlshamns stad för utförande af hamnarbeten derstädes.

Å södra Sveriges långa kuststräcka, från Göteborg ända till Karlskrona, finnes, såsom känt torde vara, ej någon hamn, med undantag af den vid Landskrona, med det djup och den rymlighet som den vid Karlshamn. Denna hamn bildas af en djup hafsvik, i hvars norra ända Mie å utmynnar. Den har å trenne sidor naturligt skydd af de omgifvande stränderna, men på södra sidan ligger hafsviken öppen för hafvet utan annat skydd deremot än det, som Kastellholmen och det omkring 70 meter vester derom belägna Knektaskäret hafva att erkjuda. Emellan östra hamnpieren och Kastellholmen samt emellan Knektaskäret och Sutudden bildas tvenne lika stora inlopp, hvartdera af ungefär 215 meters bredd och från 9 till 11 meters djup, sålunda tillsammans 430 meters bredd, och om härtill lägges bredden af sundet emellan Kastellholmen och Knektaskäret, som är 65 meter, så utgöra de fria öppningarne en sammanräknad bredd af 495 meter, eller i det närmaste  $\frac{5}{6}$  eller 82,5 % af det linieräta afståndet emellan östra hamnpieren och Sutudden, hvilket är 600 meter och utgör yttre bredden af den hafsvik, som bildar Karlshamns hamn. Då nu endast en ringa del af nämnda linie är skyddad af de förutnämnda holmarne, men den öfriga delen deraf är öppen, och hafvet strax utanför dessa holmar har ett betydligt djup, af 15 å 16 meter, så måste under sydliga och i synnerhet under sydostliga stormar en våldsamt sjögång uppstå, hvilken nästan ohejdad vråker in genom dessa öppningar i den inre hamnbassinen, stöter emot de på ömse sidor deri uppförda kajerna och förorsakar ett sug eller en bottenström, som är ganska menlig för de deri liggande fartygens säkerhet och vållar afbrott i lossnings- och lastningsarbetena.

Förebyggandet af dessa svårigheter har under flera år utgjort föremål för undersökningar och nu slutligen, vid nyligen hållet sammanträde med stadsfullmäktige, har man enats att godkänna en af generaldirektör C. G. Beijer, enligt anmodan, uppgjord plan, slutande på en kostnadssumma af 345,570 kronor.

Som Karlshamns stad för de tre jernvägar: Karlshamn—Vislanda jernväg, Vestra Blekings jernväg och Mellersta Blekings jernväg, som beröra staden, måst göra högst betydliga penningupppoffringar, uppgående till 1,722,600 kronor, är det ej möjligt för staden att helt och hållet eller ens till större delen bekosta hvad som sålunda erfordras till åstadkommande af det erforderliga skyddet för hamnen.

Då det emellertid väl svårigen kan förnekas, att ju icke en hamn, sådan som Karlshamns, med den belägenhet, stora djup och rymlighet samt tillgänglighet nästan hela året om, hvori de största och mest djupgående fartyg, som navigera Östersjön, kunde inlöpa och ligga skyddade för alla väder, måste vara till stort och allmänt gagn, hvilket enligt min åsigt ingalunda förringas, utan snarare ökas, då en gång den redan beslutade och under arbete varande Nordsjökanalen, hvarigenom Östersjön får ett nytt utlopp, hinner fullbordas; samt Karlshamn icke till ifrågavarande jernvägar eller eljest, för så vidt känt är, under senaste fyratio år erhållit något understöd af statsmedel, vare sig i form af anslag eller lån, torde det ej få anses allt för anspråksfullt, att Karlshamns stad äfven gör anhållan att, i likhet med hvad kommit andra orter af landet till del vid jemförliga fall, erhålla understöd för utförande af ifrågavarande allmännyttiga arbete.

På grund af hvad jag sålunda haft äran anföra får jag vördsamt anhålla,

det Riksdagen ville besluta, att Karlshamns stad må af statsmedel erhålla anslag, utan återbetalningsskyldighet, af två tredjedelar af kostnadsbeloppet för utförandet af arbetet vid dess hamns skyddande, enligt generaldirektör Beijers förslag, med 230,000 kronor, mot förbindelse å stadens sida att i öfrigt bekosta utförandet af detta arbete.

Plan för arbetets utförande jemte kostnadsförslag och tillhörande handlingar skola till statsutskottet öfverlemnas.

Stockholm den 26 januari 1889.

*Victor Ekenman.*