

N:o 34.

Ank. till Riksd. kansli den 14 mars 1905, kl. 2,30 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar om anslag till vissa kanal- och hamnarbeten.

(R. A.)

1:o.

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kungl. Maj:t under sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen att för *utvidgning och fördjupning af Albrektsunds kanal* på extra stat för år 1906 anvisa ett belopp af 91,000 kronor. *Utvidgning och fördjupning af Albrektsunds kanal.*

Med föranledande af Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning har 1904 års Riksdag för utvidgning och fördjupning af Albrektsunds kanal till minst de dimensioner, som afsåges med det i statsrådsprotokollet öfver civilärenden för den 12 januari 1904 omförmälda, med alternativ I a) betecknade förslag, beviljat ett anslag af 182,000 kronor och däraf på extra stat för år 1905 anvisat 91,000 kronor, dock att arbetet icke finge påbörjas förr, än staden Marstrand förbundit sig att, efter det arbetet blifvit fullbordadt och afsynadt, för framtiden utan bidrag af statsmedel i fullgodt skick och med bibehållande af de dimensioner, till hvilka kanalen blifvit upprepansad, underhålla densamma i hela dess sträckning, däruti inberäknad jämväl den farled, som såsom fortsättning till den egentliga kanalen framginge i mera öppet vatten.

Bih. till Riksd. Prot. 1905. 4 Saml. 1 Afd. 23 Häft. (N:is 34, 35).

I sammanhang därmed uttalade Riksdagen, att det borde medgifvas staden att upptaga kanalafgifter efter taxa, som borde af Kungl. Maj:ts befallningshafvande i länet fastställas hvarje gång för en tid af fem år. Med denna rättighet borde naturligtvis vara förenad skyldighet för staden att aflöna den kanalvakt, som måste anställas för afgifternas upptagande och för besörjande af den med underhållsskyldigheten följande tillsyn. Vidare borde det föreskrifvas, att öfver kanalens inkomster och utgifter skulle föras särskilda räkenskaper utan sammanblandning med statens förvaltning i öfrigt, att nettobehållningen af kanaltrafiken skulle reserveras till en fond för kanalens underhåll och reparation, samt att i den årliga granskningen af kanalräkenskaperna skulle deltaga ett af Kungl. Maj:ts befallningshafvande utsedt ombud.

Af det vid statsverkspropositionen fogade utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 14 januari 1905 inhämtas, att stadsfullmäktige i Marstrand genom beslut den 29 juni 1904 förbundit staden att uppfylla af Kungl. Maj:t i enlighet med Riksdagens förenämnda beslut och uttalande föreskrifna villkor, samt att Kungl. Maj:t den 11 november 1904 fastställt plan för arbetet och uppdragit åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att föranstalta om detsammas utförande.

Utskottet hemställer,

att Riksdagen må, för utvidgning och fördjupning af Albrektsunds kanal, på extra stat för år 1906 anvisa ett belopp af 91,000 kronor.

2:o.

*Ombyggnad
af Simrishamns
hamns hamn.*

Kungl. Maj:t har vidare föreslagit Riksdagen att till *ombyggnad af Simrishamns hamn* bevilja ett anslag af 253,500 kronor under villkor, att de nu gällande allmänna villkor och bestämmelser för erhållande och tillgodonjutande af statsbidrag från bro- och hamnbyggnadsfonden böra i tillämpliga delar blifva gällande för det till berörda hamnombyggnad nu ifrågasatta statsbidrag, samt däraf på extra stat för år 1906 anvisa ett belopp af 53,500 kronor.

Af statsrådsprotokollet inhämtas, att stadsfullmäktige i Simrishamn uti skrifvelse till Kungl. Maj:t den 31 juli 1902 anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att till hamnbyggnad i Simrishamn bevilja staden ett anslag utan återbetalningsskyldighet af 253,500 kronor,

motsvarande hälften af för hamnbyggnaden beräknad kostnad, och därvid anført hufvudsakligen följande.

Redan i äldre tider och innan ännu hamnbyggnader påtänkts vare sig i Ystad eller Malmö hade stranden invid Simrishamnsbukten tillvunnit sig stor uppmärksamhet såväl ur handels- som ock då för tiden ur militär synpunkt såsom lämplig för hamnanläggning genom dess form och den rikliga tillgången på hamnbyggnadsmaterialier i dess omedelbara närhet. Långt tillbaka i tiden hade med bidrag af allmänna medel flera försök gjorts att där anskaffa en ändamålsenlig hamn, men de verkställda arbetena hade icke utförts af tillräckligt stark beskaffenhet för att kunna motstå den våldsamma sjö, för hvilken platsen vid ostliga och nordostliga stormar vore utsatt. Trots dessa tidigare misslyckade försök hade åren 1756 och 1770 nya förslag till hamnanläggning å platsen uppgjorts, men hade icke bragts till verkställighet. Efter att dock under årens lopp hafva hållits vid lif och varit föremål för behandling vid olika riksmöten bade frågan om hamnanläggning vid Simrishamn mot midten af förra århundradet tillvunnit sig den uppmärksamhet, att Rikets Ständer år 1841 till utföraende af den länge projekterade hamnbyggnaden anvisat ett anslag utan återbetalningskyldighet af 15,000 riksdaler banko och lämnat ett samtidigt låneunderstöd af 25,000 riksdaler banko, medan staden för ändamålet anslagit 10,000 riksdaler banko. Hamnbyggnadsarbetet, som mot slutet af år 1845 hunnit nära sin fullbordan, hade emellertid då till stor omfattning ånyo skadats af stormar och ej kunnat bringas till fullbordan förr än år 1854, då kostnaden för detsamma uppgått till sammanlagdt 177,395 kronor, däraf staden bidragit med eller iklädt sig betalningskyldighet för sammanlagt 100,000 kronor, under det återstoden eller 77,395 kronor erhållits såsom anslag af staten. Efter det staden därpå i hamnen låtit uppföra en större lastbrygga för en kostnad af 33,000 kronor, hade hamnen redan under åren 1860, 1861 och 1862 åter blifvit svårt skadad af vinterstormarna. Efter det hamnen genom förnyade ansträngningar från stadens sida äfvensom med ett år 1862 lämnadt statsanslag blifvit ånyo iståndsatt, hade den åter i november 1872 och oktober 1875 härjats af svåra stormar, hvilket medfört stora kostnader för de omfattande skadornas reparation. Därtill hade staten bidragit med ett anslag å 50,000 kronor.

Ehuru de verkställda förstärkningsarbetena å vågbrytarna därefter visat sig kunna motstå stormarna, hade emellertid för hvarje år allt tydligare framgått, att det skydd, som genom vågbrytarna bereddes i hamnen liggande fartyg, vid ostliga stormar vore ringa eller intet. Riktigheten däraf hade på ett ödesdigert sätt blifvit till fullo ådagalagd

vid den våldsamma snöstorm, som den 14 och den 15 december 1901 rasat utmed Skånes ostkust, i det att vid denna storm — utom att såväl lastbryggan som öfriga i hamnen uppförda mindre bryggor till större delen sönderslagits — utaf de vid tillfället i hamnen liggande 13 fartyg icke mindre än 5, om tillhopa omkring 300 ton och med ineliggande last representerande ett värde af mera än 50,000 kronor, fullständigt blifvit vrak, medan de öfriga mer eller mindre skadats.

En både sommar och vinter fullt trygg och säker hamn vore för Simrishamns sjömansdistrikt ett berättigadt behof, då distriktet — till hvilket hörde, förutom staden, bland andra orter de framåtgående rederisamhällena Skillinge, Brantevik, Baskemölla, Vik, Kivik och Hvitemölla — räknade 236 segelfartyg med ett sammanlagdt tontal af öfver 46,600 ton, hvilket vore ett större tontal i segelfartyg än något län i Sverige med undantag af Malmöhus län hade att uppvisa.

Stadens och distriktets redare och fartygsbefälhafvare såväl som stadens handlande, handtverkare och arbetare och den kringliggande landsbygdens befolkning skulle äfven beredas stora fördelar, därest Simrishamn kunde erbjuda distriktets fartyg ett tryggt vinterkvarter, däri vinterliggare kunde af de på platsen bosatta redarna och befälhafvarna ägnas behöflig tillsyn under vintern samt repareras och utrustas för segelkampanjen. I brist på en säker hamn å distriktets kust måste detta mestadels ske i aflägsset belägna hamnar. Oaktadt hamnens stora bristfälligheter, hade importen och exporten vid hamnen såväl som tontalet afgiftspliktiga in- och utgående fartyg likvisst afsevärdt ökats, men med en god hamn skulle ökningen varit större. Med rätta borde kunna på hamnen ställas det kraf, att den kunde tillgodose ej blott importen af handelsvaror för staden och den tätt befolkade, välmående omnejden, utan ock importen och exporten för de icke få industriella inrättningar, som nu funnes i staden och dess närhet, bland hvilka vore att nämna en läderfabrik, som med en årlig omsättning af omkring 850,000 kronor sannolikt vore den största i sitt slag i landet, en ångkvarn med 750,000 kronors årlig omsättning, ångtegelbruk, bryggeri, ättiksfabrik, bränneri, större stenhuggeriföretag med hufvudsaklig afsättning på Tyskland, större andelsmejerier och andelsstärkelsefabriker. Karlshamns sockerfabrik erhöle äfven från trakten kring Simrishamn och öfver dess hamn en stor del af sitt råmaterial. Den stora risk, som fartyg löpte, när de lågo i stadens hamn, medförde stora svårigheter för stadens affärsmän att utan tyngande fraktförhöjningar erhålla lastrum, helst importen och exporten plägade ske mestadels under oktober, november och december månader, då de ostliga

stormarna vore mest fruktansvärda. Vidare vore hafsfisket utanför den staden närbelägna delen af skånska kusten det största vid södra Sveriges kuster, och Simrishamns hamn vore mötesplatsen för ett hundratal större, däckade fiskebåtar, mestadels från Blekinge, hvilka med utrustning ägde ett värde per båt af 1,000 à 1,200 kronor, och hvilkas ägare hade rätt att fordra, att den enda hamn, där de med fördel kunde vara stationerade, erbjöde dem en trygg tillflyktsort. Därtill komme, att det med den nuvarande hamnens begränsade utrymme ofta nog vore förenadt med stora svårigheter att bereda plats åt alla fiskebåtarna, i synnerhet när lastbryggorna vore upptagna af andra fartyg. Slutligen vore det af icke ringa betydelse för fartyg, som lede haveri i närheten, att kunna taga sig in till Simrishamn, som, försedd med en säker hamn, äfven kunde utgöra en fördelaktig tillflykt för fartyg, som af västliga stormar hindrades att på utgående ur Östersjön passera Sandhammaren.

Hamnens förbättrande vore vidare af allmänt intresse särskildt af den anledning, att den så godt som aldrig tillfröse, så att aldrig fartyg i följd af is hindrades att angöra densamma. Sålunda hade vintern 1893—94, då samtliga östersjöhamnar, utom Hangö i Finland, Nexö å Bornholm och Simrishamn, varit blockerade af is under flera månader, en stor del af Finlands export gått öfver Simrishamn och därifrån per järnväg till Göteborg eller andra platser. Under samma tid hade äfven den dansk-bornholmska betydande posttrafiken måst befordras öfver Simrishamn.

Då en förbättring af Simrishamns hamn sålunda vore ett oafvisligt kraf, som icke längre kunde åsidosättas, vore stadsfullmäktige, som med säkerhet hölle före, att genom en trygg hamn stadens handel och rörelse skulle ökas och den industriella verksamhet, som inom staden och orten under senare tid uppstått, afsevärdt förkofras, villiga och beredda att för sådant ändamål ikläda staden de förpliktelser, som denna skäliga kunna anses mäka bära, och hade stadsfullmäktige därför genom beslut den 30 juni 1902 åtagit sig att till en hamnbyggnad, i enlighet med ett af dåvarande tillförordnade distriktschefen i södra väg- och vattenbyggnadsdistriktet upprättadt förslag, alternativ A, för hvilket kostnaden vore beräknad till 507,000 kronor, anskaffa halfva kostnadsbeloppet eller 253,500 kronor, därest staten bidroge med den andra hälften af beräknade kostnaden.

Enligt hvad af statsrådsprotokollet vidare inhämtas, har Kungl. Maj:ts befällningshafvande i Kristianstads län med skrifvelse den 6

september 1902 till Kungl. Maj:t öfverlämnat omförmälda framställning och förslag samt därvid för egen del anfört följande.

Efter tillkomsten af Malmö—Simrishamns järnväg och de till densamma ledande järnvägar hade staden Simrishamns betydelse för rörelsen i orten högst väsentligt ökats. Därtill bidroge äfven den ganska betydliga fabriksverksamhet, som å platsen idkades, äfvensom det förhållande, att Karlshamns sockerfabrik öfver Simrishamn uppköpte en stor mängd sockerbeter från orten närmast däromkring. Uppgifter om hamnens import och export under de senaste tio åren utvisade äfven en mycket betydlig uppgång i rörelsen, och det vore allt skäl att antaga, icke allenast att detta förhållande skulle fortfara, utan ock att rörelsen skulle komma att ökas. Endast med hänsyn till handelsomsättningen i orten måste det således anses i hög grad önskvärdt, om i Simrishamn inrättades en fullt betryggande hamn af den storlek, som för rörelsen på platsen kunde vara erforderlig.

En hamn därstädes, som kunde erbjuda tillräckligt skydd, skulle äfven vara till stort gagn för det allmänna, i det den vid kritiska tillfällena skulle kunna tjäna till nödhamn för den mängd fartyg, som passerade segelleden utanför denna kust. Den borde med största fördel kunna användas såsom vinterförläggningssort för flertalet segelfartyg från Simrishamns sjömanshusdistrikt äfvensom utgöra en hållpunkt och tillflyktsort för den talrika fiskarflotta, som årligen drefve fiske i hafvet utanför Simrishamn och af hvilken det öfvervägande antalet icke vore hemmahörande där eller i närmaste orten därintill.

Med fäst afseende dels å den stora nytta för det allmänna, som inrättandet i Simrishamn af en god hamn otvifvelaktigt skulle medföra, som ock å de betydliga uppoffringar, staden för sin hamnanläggning redan haft och nu vore beredd att ytterligare göra, och då staden utan bidrag från statens sida svårigen vore i stånd att utföra hamnbyggnaden enligt det föreliggande förslaget, hvilket äfven enligt Kungl. Maj:ts befallningshafvandes förmenande vore att föredraga såsom det lämpligaste, tillstyrkte Kungl. Maj:ts befallningshafvande på det allra kraftigaste ansökningen.

Till följd af remiss har därefter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till Kungl. Maj:t afgifvit utlåtande af den 27 oktober 1904 och därvid öfverlämnat af styrelsen infortrade yttranden af lotskaptenen i Malmö och lotsstyrelsen.

Lotskaptenen anförde däri, att Simrishamns hamn i dess nuvarande skick ej kunde betraktas som en säker tillflyktsort för fartyg under stormar, som blåste i andra riktningar än från land eller längs kusten,

hvarför ock under årens lopp timat åtskilliga skeppsbrott i själfva hamnen. Olyckshändelserna den 14 och den 15 december 1901 vittnade äfven om behovet af bättre skydd. Det af stadsfullmäktige antagna förslaget, alternativ A, vore, såsom erbjudande större utrymme och kajplats, i det icke allenast inre bassängen vore betydligt rymligare än enligt de andra alternativen, utan därjämte en särskild båthamn (fiskarhamn) funnes anordnad, det för sjöfarten fördelaktigaste. Då förbättringen ginge ut på att skydda de fartyg, som besökte hamnen, och ett förbättradt skydd för dessa fartyg ansåges medföra ökad sjöfart, syntes det, om någon egentlig fördel för Simrishamns samhälle och därmed för sjöfarten skulle vinnas, vara nödvändigt att genast tillgripa alternativ A. Ett viktigt intresse, som borde tillvaratagas vid hamnförbättringens utförande, vore beredandet af lämplig plats åt fiskarbåtar. Simrishamn vore nämligen den förnämsta afsättningsorten för den s. k. bornholmssillen, som därifrån med bantåg försändes öfver hela Skåne. Lämpliga anordningar för det stora antalet fiskarbåtar, förnämligast från Blekinge, som under fisketiden besökte hamnen, vore därför af behovet påkallade och realiserades egentligen endast genom alternativ A. Ehuru förslagen icke berörde den utanför skyddsarmarna befintliga hamnen på annat sätt, än att en fördjupning till 5 meter inom ett visst område närmast skyddsarmarna och norröfver föreslagits, borde denna bassäng, som först skulle mottaga fartygen, ej alldeles lämnas ur räkningen. Därvid vore att erinra, att den så kallade sugen i den nuvarande hamnen genom de föreslagna anordningarna efter all sannolikhet komme att ökas, såsom en följd däraf att den inrullande sjön ej längre finge tillfälle att löpa upp på stranden i den så kallade Gåfvokroken och där genom friktion mot stranden dämpas i sin rörelse utan i stället komme att slå emot de yttre nära lodräta sidorna af skyddsarmarna för att därifrån återstudsas. Den bräsch, som funnes i norra hamnarna nära hamnöppningen, hade med stöd af erfarenheten från den tid, hamnarmen ännu varit oskadad af de förutvarande äldre lotsarna, ansetts verka förmildrande å sugen, och man vore däraf berättigad antaga, att en öppning längre in i samma arm i någon mån borde kompensera den förökade sug, som de föreslagna anordningarna kunde medföra. I alla händelser borde åtminstone en öppning finnas i norra armen. Den yttre hamnbassängens fördjupning till 5 meter något längre norröfver, än förslaget vore, skulle lämna ett välbehöfligt ökad manöverutrymme för större fartyg och vore därför önskvärd. De kantiga hörnen å östra skyddsarmens innerända och landarmens ytterända vid öppningen till inre hamnen borde afrundas för att undvika skada å kajer och fartyg.

Lotsstyrelsen yttrade, att, enligt hvad den i ärendet verkställda utredningen gåfve vid handen, Simrishamns hamn — hvarest tilloppet af såväl större som mindre fartyg på grund af stadens utveckling och den därstädes och i kringliggande ort rådande industriella verksamheten syntes stadigt ökas — i dess nuvarande skick vore icke blott för liten för rörelsen på platsen, utan lämnade ock under vissa förhållanden otillräckligt skydd för där förankrade fartyg, något, som erfarenheten noggrannt visat. Med hänsyn särskildt till hamnens betydelse ej mindre för det stora antalet dit inlöpande fiskarbåtar än äfven såsom nödhamn vore det af vikt, att tryggande anstalter träffades för undanröjande af förenämnda olägenheter, hvilket ändamål kunde vinnas genom utförande af det utaf stadsfullmäktige gillade förslaget alternativ A. På grund däraf hyste lotsstyrelsen den åsikt, att de ifrågasatta anordningarna komme att afsevärdt gagna den allmänna sjöfarten, men att den yttre bassängen, något längre norröfver än det uppgjorda förslaget angåfve, borde, på sätt lotskaptenen föreslagit, fördjupas till 5 meter för att lämna ett välbehöfligt ökad manöverutrymme för större fartyg, samt att pirhufvudet till den östra skyddsarmen borde afrundas för underlättande af manövreringen samt förstärkas och förses med grofva pollare. Ehuru slutligen den ifrågavarande hamnförbättringen i Simrishamn vore både behöflig och, väl utförd, blefve till stor nytta för sjöfarten, kunde den dock icke anses vare sig för den stora eller lilla sjöfarten vara af samma betydelse som jämväl ifrågasatt ombyggnad af Skanörs hamn, och då båda dessa arbeten för utförandet kräfde statsanslag, ansåge lotsstyrelsen, att, därest anslag ej kunde erhållas för dem båda, hamnförbättringen i Skanör borde i första rummet ihåggas med anslag och den i Simrishamn först därefter.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt ofvanberörda utlåtande anført hufvudsakligen följande.

Enligt det förslaget bifogade utlåtandet hade den nuvarande hamnen i Simrishamn en vattenyta af omkring 73,000 kvadratmeter med en längd af omkring 350 meter från gattet till motliggande land och en bredd, som föga öfverstege 200 meter. Med dessa relativt små längd- och breddförhållanden å hamnbassängen uppkomme vid ostliga stormar, då stora vattenmassor med hvarje våg rullade in i hamnen, en stor höjning af vattenytan därstädes, och då vattnet mellan hvarje inrullande våg sökte strömma ut igen, uppstode däraf en våldsamt sug i hamnbassängen. Då för närvarande endast en tredjedel af denna vore någorlunda djup, men med sträckning från gattet rakt i väster, så att denna djupare del vore utsatt för de direkta sjöarna vid ostliga stor-

mar, vore fartyg i hamnen vid dylika tillfällen utsatta för en oupphör-
lig slitning mellan de ingående svåra sjöarna och den återgående starka
sugen. Denna slitning hade vid hårda stormar antagit en sådan styrka,
att förtöjningarna bruste och fartygen drefve på grund och gjorde
haveri. Förslaget afsåge, att å den nuvarande helt grunda sydvästra
delen af det område, som inneslötes af de nuvarande hamnarmarna,
genom fördjupning och utbyggande af två skyddsarmar anordna en
innerbassäng, där fartygen icke blefve utsatta för sug och vågslag, utan
kunde vid ostliga stormar ligga förtöjda utan fara att slita förtöjningarna
och drifvas på grund. Så snart en ostlig storm stucke upp och oron
i yttre hamnen började blifva besvärande, skulle samtliga i hamnen
befintliga fartyg och båtar förhalas in i den lugna innerbassängen och
stormportarna stängas. Den ökning af sugen, som lotskaptenen befarat
kunna uppstå under de ostliga stormarna, skulle sålunda icke vara af
någon olägenhet eller betydelse för fartygen, enär de enligt själfva af-
sikten med hela den nya hamnanordningen skulle, genom att redan vid
uppstickande ostlig storm ingå i den skyddade innerhamnen, alldeles
undandraga sig den nu så ödesdigra slitningen mellan den inrullande
sjön och den utgående sugen. I öfrigt skulle såväl det ökade djupet i
yttre hamnen som den i svag stigning 1: 3 föreslagna landsidan (sek-
tion i—k), där vågen skulle löpa uppför utan att tvärt återstudsa från
en lodrätt strandkaj, bidraga till att motverka en ökning af sugen, som
i hvarje fall aldrig kunde undgås i en hamn af så ringa areal och
öppen mot det vida hafvet, utan att vågorna brötes mot skär och
grund, innan de nådde hamnmynningen. Just den omständigheten, att
denna sug och därmed följande slitning icke kunde undvikas och
en trygg och lugn bassäng icke erhållas på annat sätt än det före-
slagna — såvida icke högst betydande kostnader skulle nedläggas på
åstadkommandet af en hamn med långt större vidd — hade gjort det
nödvändigt att grunda planläggningen för hela hamnförbättringen på
den grundtanken, att fartygen i Simrishamns hamn vid ostlig storm
borde så att säga helt och hållet rymma fältet och i tid draga sig in
i en sluten och fullkomligt lugn inre bassäng för att där afvakta stor-
mens bedarrande.

Vid sådant förhållande vore det enligt väg- och vattenbyggnads-
styrelsens mening, hvilken äfven syntes vara lotsstyrelsens, icke väl-
betänkt att, såsom af lotskaptenen föreslagits, upptaga en öppning i
den nuvarande norra vågbrytaren, då därigenom komme att framkallas
en ständig, mer eller mindre stark strömsättning genom den yttre hamn-

bassängen till stor olägenhet för manövreringen i hamnen med dess jämförelsevis trånga utrymme.

Däremot skulle det utan tvifvel utgöra en ytterligare förbättring af hamnen, om den yttre bassängens fördjupning till 5 meter utsträcktes än längre norröfver, än hvad förslaget afsåge, men då det område af den nuvarande hamnbassängen, där fartyg af 4 meters djupgående eller därutöfver kunnat framgå för att inkomma eller afgå från Stora Skeppsbron, icke ägde mer än omkring hälften så stor bredd som det område, som enligt förslaget nu skulle fördjupas till 5 meter, och då detta senare äfven å den inre smalare delen norr om den nya skeppsbron och västra delen af östra skyddsarmen blefve ungefär dubbelt bredare än den motsvarande delen af det minst 4 meter djupa, nuvarande området, och sålunda manöverutrymmet vid angöring af den nya skeppsbron eller vid ingång i innerhamnen i hvarje fall vore dubbelt större än det, som dittills stått till buds vid angöring eller afgang från den nuvarande skeppsbron, så hade den ökade kostnaden och den därmed ökade svårigheten att anskaffa de för hamnförbättringen i dess helhet erforderliga penningmedlen gjort det till en nödvändighet att inskränka arbetena till endast den omfattning, som erfordrades för erhållande af en säker innerhamn samt den fördjupning af ytterbassängen, som vore mest trängande, och att låta anstå med en ytterligare utvidgning norrut af fördjupningen i yttre bassängen, till dess ökad rörelse kunde erfordra en dylik förbättring och ökade hamninkomster kunde medgifva dess gradvisa utförande utan särskild skuldsättning. En afrundning af östra skyddsarmens pirhufvud för underlättande af manövreringen kunde, såsom af lotsstyrelsen påyrkats, med fördel ske, hvaremot tillägg om pirhufvudets förstärkning eller förseende med grofva pollare voro obehöfligt, enär arbetsplanen och tillhörande kostnadsförslag redan förutsatte och upptoge anbringandet af grofva frihultsföljare längs sidorna af hela östra skyddsarmen och dess pirhufvud samt af grofva förtöjnings- och förhålningspollare, inmurade i och å skyddsarmen och pirhufvudet.

Efter de synnerligen svåra haverier, som inträffat i själfva hamnen i Simrishamn, kunde det icke förnekas, att det för Simrishamns samhälle vore en ren lifsfråga att utan uppskof försätta sin hamn i sådant skick, att där inkomna fartyg och fiskebåtar icke längre skulle riskera att gå under i själfva hamnen.

Då emellertid staden Simrishamns ekonomiska ställning icke gjorde det möjligt för staden att utan hjälp af staten genomföra den föreslagna hamnförbättringen och denna otvifvelaktigt vore ett oafvisligt behof, då staden utan denna måste icke blott afstanna i sin utveckling, utan med

all säkerhet gå tillbaka i samma mån som dess handel och sjöfart af-
tynade och dess industri droges bort till andra samhällen med tryggare
hamnar, och då vidare hamnens förbättring på föreslaget sätt skulle
lända till stort gagn för den allmänna sjöfarten och för landet i sin
helhet, enär det måste vara af stor allmän betydelse, att utvecklingen
icke afstannade eller ginge tillbaka inom ett förut lifskraftigt och fram-
åtgående samhälle, detta måtte nu vara jämförelsevis ringa eller ej i
förhållande till andra mera betydande, samt då anledning icke före-
funnes att göra tillgodoseendet af det synnerligen trängande behovet
af understöd från statens sida för utförandet af hamnförbättringen i
Simrishamn beroende af, huruvida statens hjälp kunde erfordras äfven
för iståndsättandet af Skanörs hamn, hemställde väg- och vattenbygg-
nadsstyrelsen, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att bevilja
staden Simrishamn ett anslag utan återbetalningsskyldighet af 253,500
kronor till förbättring af dess hamn i enlighet med ifrågavarande af
stadsfullmäktige antagna plan.

För egen del har föredragande departementschefen till statsråds-
protokollet yttrat följande:

»Till en början ber jag få meddela, att till Eders Kungl. Maj:t
inkommit jämväl underdånig framställning om statsbidrag till förbät-
rande af Skanörs hamn, men att samtliga vederbörande myndigheter
ännu icke yttrat sig i detta ärende.

Af hvad jag här förut anfört angående Simrishamns hamn in-
hämtas, att iståndsättandet af densamma måste vara af stor betydelse
icke blott för rörelsen i staden med den däromkring belägna orten,
utan också för den stora mängd fiskare från såväl nämnda trakt som
andra håll, hvilka i hafvet utanför drifva sitt yrke. Äfven för det all-
männa skulle hamnen, om den vore i godt stånd, kunna vara till stort
gagn, då dess belägenhet hänvisar den att fylla en viktig post såsom
nödhamn vid en under den svårare årstiden synnerligen stormig segelled.

Stadsfullmäktiges framställning likasom de i ärendet hörda myn-
digheternas yttranden gifva emellertid tydligt vid handen, att hamnen
i dess nuvarande tillstånd är alldeles otillräcklig samt icke ens heller
kan under alla förhållanden lämna nödigt skydd åt de fartyg, som där
måste söka sin tillflykt. Erfarenheten har äfven, senast på ett särskildt
oroväckande sätt i slutet af förra året, bekräftat faran af hamnens bi-
behållande i dess nuvarande, högst bristfälliga skick. Efter hvad af
därifrån synliga meddelanden inhämtas, har nämligen en häftig ostlig
storm ånyo bragt förödelse inom dess anläggningar.

Af den redogörelse, som stadsfullmäktige lämnat angående ham-

nens upprepade iståndsättande efter densamma åtgångna skador, framgår vidare, hurusom staden fått alltemellanåt därför vidkännas för dess ekonomiska förhållanden särdeles dryga kostnader, ehuru visserligen äfven staten ansett sig böra vid flera tillfällen träda hjälpande emellan. De anslagsbelopp, som i sådant afseende af statsmedel anväts, hafva utgjort tillsammans omkring 140,000 kronor.

Enligt det förslag till hamnbyggnad, för hvars utförande stadsfullmäktige bestämt sig och, under förutsättning af statsbidrag med halfva beloppet, äfven beslutit själfva anskaffa öfriga medel, skulle kostnaderna för ombyggnaden uppgå till 507,000 kronor. Förslaget, som är upprättadt af numera byråchefen i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen öfverstelöjtnanten O. Z. Ekdahl och betecknad med alternativ A, afser erhållande af en 5 meters djup bassäng af 19,300 kvadratmeters areal med en invändig kajlängd af 571 meter och en 188 meter lång utvändig kaj samt dessutom en särskild bassäng för fiskarbåtar af 2 meters djup. Förslagsställaren hade äfven uppgjort två andra alternativ, af hvilka det ena, alternativ B, slutade på en kostnadssumma af 436,000 kronor. Enligt detta förslag skulle skyddsarmarnas dimensioner och konstruktion bibehållas lika med alternativ A, men bassängen erhålla ett djup af 5 meter å en areal af blott 14,340 kvadratmeter samt ett djup af endast 3 meter å en areal af 3,360 kvadratmeter. Kajlängden skulle blifva 376 meter invändig och 188 meter utvändig för 5 meters vattendjup samt 98 meter för 3 meters djup. Härigenom skulle således, förutom minskningen af den inre kajlängden, saknas fördelen af en från den större bassängen afskild båthamn och ett djup af 5 meter öfver bassängens hela areal. Enligt alternativ C, som betingade en kostnad af 354,000 kronor, skulle den nödvändiga kajlängden ytterligare minskas till 357 meter och den utvändiga kajen erhålla samma längd af 188 meter, men bassängen fördjupas endast öfver en areal af 12,570 kvadratmeter till 5 meter samt återstoden af hamnen lämnas ofördjupad. Någon särskild båthamn ingår naturligtvis ej heller i detta alternativförslag.

För ärendet särskildt utsedda kommitterade äfvensom drätselkammaren hade tillstyrkt, hvilket ock, såsom jag förut nämnt, blef stadsfullmäktiges beslut, antagandet af alternativ A såsom det för erhållande af en fullt ändamålsenlig hamn lämpligaste förslaget.

Såsom framgår af det jag förut anfört, hafva äfven de myndigheter, som yttrat sig i ärendet, uttalat sig för detta förslag, därvid särskildt lotskaptenen framhållit vikten af att vid hamnförbättringen lämplig plats beredes för det stora antalet fiskarbåtar, som hade behof af hamnen.

Fördelen att, då en större och kostbar ombyggnad af hamnen

skall ske, gifva arbetet därmed en sådan omfattning, att ändamålet i alla afseenden fullt vinnes, synes mig ock ligga i öppen dag.

Enligt införskaffade uppgifter utgjorde vid 1903 års bokslut staden Simrishamns tillgångar i fastigheter, inventarier, räntebärande aktier, fonder och kontanta tillgångar omkring 494,700 kronor, medan skulderna belöpte sig till omkring 155,100 kronor. Stadens inkomster hade uppgått till omkring 29,100 kronor, däraf omkring 14,300 kronor åtgått till räntor och kapitalafbetalningar å dess skulder. Hamnens inkomster hade under femårsperioden 1899—1903 i medeltal uppgått till omkring 14,600 kronor och dess utgifter till omkring 11,500 kronor. Dess kontanta tillgångar vid 1904 års slut belöpte sig till omkring 80,000 kronor.

Att ett samhälle med sådana jämförelsevis begränsade ekonomiska tillgångar, som här omnämnts, och hvilket samhälle tillförene fått vid flera tillfällen vidkännas afsevärda uppoffringar med anledning af större eller mindre skador å hamnen, icke skall kunna nu åtaga sig hela den med hamnombyggnaden förenade kostnaden, torde vara uppenbart. Vidare synes mig böra beaktas, att, såsom här påvisats, en fullt trygg och rymlig hamn i Simrishamn är af den största vikt ej blott för staden själf, utan ock för hela den skånska ostkusten äfvensom och icke minst för de sjöfarande i allmänhet.

Med de synpunkter, jag här tillåtit mig framhålla, anser jag det därför billigt, att staten jämväl denna gång lämnar sitt bidrag till den ifrågasatta förbättringen af Simrishamns hamn, hvilket företag särskildt efter den senaste olyckshändelsen icke synes kunna längre uppskjutas.

Emellertid torde hela statsbidraget, hvilket jag anser böra utgå med det belopp, hvarom stadsfullmäktige hemställt och hvilket äfven af samtliga myndigheter tillstyrkts, icke behöfva anvisas att utbetalas på en gång, utan lämpligen kunna fördelas på tre år. För detsamma bör lämpligen äfven stadgas de villkor, som pläga föreskrivas för erhållande af bidrag från hamn- och brobyggnadsfonden.»

Genom den utredning, som i detta ärende lämnats, synes det utskottet vara ådagalagdt, att ett iståndsättande af Simrishamns hamn är af stor betydelse icke blott för nämnda stad med dess omnejd, utan äfven för det stora antal fiskarbåtar, såväl från skånska som ock från blekingska fiskelägen, som under fisketiden uppehålla sig utanför den staden närbelägna delen af den skånska kusten. Och jämväl för den allmänna sjöfarten skulle en god hamn å denna plats blifva till afsevärdt gagn. Af de särskilda förslag till hamnens ombyggnad, som nu blifvit upprättade, hafva såväl stadsfullmäktige i Simrishamn som de i ärendet

hörda myndigheterna ansett företräde böra gifvas åt det mest omfattande förslaget, hvilket såväl genom den särskilda bassäng för fiskarbåtar, som enligt detsamma skulle anläggas, som ock genom sina anordningar i öfrigt synes vara bäst ägnadt att tillgodose behovet. De beräknade kostnaderna för detta ombyggnadsförslag, hvilket äfven enligt utskottets mening bör komma till utförande, äro emellertid så betydande, att staden Simrishamn icke lärer kunna ensam bära desamma, och anser utskottet med afseende härå och i betraktande af det gagn som, enligt hvad ofvan framhållits, skulle genom hamneus ombyggnad beredas det allmänna, sig hafva skäl tillstyrka, att staten bidrager till företaget med halfva den beräknade kostnaden eller sålunda 253,500 kronor. Då, på sätt af Kungl. Maj:ts föreslagits, de allmänna villkoren och bestämmelserna för statsbidrag från bro- och hamnbyggnadsfonden böra i tillämpliga delar blifva gällande äfven i förevarande fall, skall det åligga staden Simrishamn ej blott att bestrida öfriga kostnader för arbetets utförande, utan äfven att för framtiden underhålla detsamma.

På grund af det anförda får utskottet hemställa,

att Riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning, må till ombyggnad af Simrishamns hamn bevilja ett anslag af 253,500 kronor under villkor, att de nu gällande allmänna villkor och bestämmelser för erhållande och tillgodonjutande af statsbidrag från bro- och hamnbyggnadsfonden böra i tillämpliga delar blifva gällande för det till berörda hamnombyggnad beviljade statsbidrag, samt däraf på extra stat för år 1906 anvisa ett belopp af 53,500 kronor.

Stockholm den 14 mars 1905.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.
