

Nr 7.

Ankom till Riksdagens kansli den 2 maj 1912 kl. 2 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 7, i anledning af herr Jeanssons i Kalmar motion nr 233, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående fördjupande af farleden i Kalmar sund.

Uti en inom Andra kammaren af herr Jeansson i Kalmar väckt och till utskottets behandling hänvisad motion, nr 233, hemställer motionären, »att Riksdagen måtte i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville verkställa utredning angående lämpligheten att fördjupa farleden i Kalmar sund, så att fartyg med 7,13 meters djupgående kunna passera».

Till stöd för denna sin hemställan anför motionären följande:

»Med anledning af en kungl. proposition till 1897 års riksdag beviljades medel till upprensning af en 6,000 meter lång farled i Kalmar sund, så att fartyg med 6 meters djupgående skulle kunna passera genom sundet.

Motionen.

Motiven till detta anslag voro dels kommersiella, dels strategiska.

Den af Kungl. Maj:t tillsatta sjöfartsnäringskommittén hemställde uti sitt den 12 september 1890 afgifna betänkande, att för erhållande af en snabbare förbindelse och tryggare sjöväg från det öfre Sverige, Kalmar sund måtte göras tillgängligt äfven för större fartyg, och att härtill måtte lämnas särskildt anslag af statsmedel, och från de sjömilitära myndigheterna hade framhållits den stora betydelsen för vårt försvar att alla våra stridsfartyg skulle genom föreslagna fördjupningen af Kalmar sund kunna passera därigenom. Men huru djup rännan borde

Bihang till Riksdagens protokoll 1912. 13 saml. 3 afd. 7 häft. (Nr 7). 1

göras, därom voro meningarna delade. Lotsstyrelsen hade i sitt betänkande hemställt, att med hänsyn dels till sjöfartens behof af ökad vattendjup till följd af fartygens växande storlek och djupgående, dels ock med hänsyn till djupen i Flintrännen och Kejsar-Wilhelms-kanalen rännan i Kalmar sund icke borde göras grundare än att 7 meter djupgående fartyg kunde där passera. Däremot hade chefen för flottans stab anført, att farledsdjupet borde göras så stort, att våra stridsfartyg vid lägsta vattenstånd kunde fritt passera, d. v. s. 6 meter, hvilket djup han ansåg skulle jämväl tillgodose krafven ur handelssjöfartens synpunkt. Han höll t. o. m. före, att ett större djup än vår flotta behöfde skulle ha en menlig inverkan på farledens militära värde. Sjöfartsnäringskommittén ansåg också 6 meter vara tillräckligt, då enligt Sveriges skeppslista för år 1895—96 det ej finnes mer än 7 ångfartyg och 17 segelfartyg, som hade ett djupgående af mer än 6 meter.

Under sådana förhållanden var det ju helt naturligt, att den kungl. propositionen upptog 6-meters-förslaget, hvilket också af Riksdagen bifölls.

De 15 år, som gått sedan detta beslut fattades, ha emellertid ådagalagt, att man hade gjort klokare i att lyssna till lotsstyrelsens förslag, och att detta var mera framsynt. Ty 6-meters-farleden hade knappast hunnit blifva färdig, förrän det måste konstateras, att den olägenhet, som man velat undanröja, fortfarande stode kvar, att nämligen farleden vore för grund. Och detta ej blott ur merkantil utan äfven ur sjömilitär synpunkt.

Under denna tid har nämligen antalet svenska fartyg med ett djupgående af mer än 6 meter mångdubblats, och allt tyder ju på, att fartyg af en storlek och ett djupgående, som förr endast förekom undantagsvis, årligen bli allt vanligare. Detta har sin grund dels i den allmänna tendensen att drifva fraktfart med allt större fartyg, för att göra rederinäringen mera lönande, dels ock däri, att importen numera i mycket hög grad sker direkt från aflägsna länder, hvars produkter förr hitfraktades via kontinenthamnar. Sålunda drifva ju numera statssubventionerade svenska rederier direkt fraktfart på Sverige från dels La Plata, dels Ostasien. Dessa ångare äro emellertid för djupgående för att kunna inkomma till Kalmar, och det har därför upprepade gånger inträffat, att ångarne varit erbjudna frakt till nämnda plats, men afböjt af den anledning att de icke kunna anlöpa. I stället få ångarne ofta gå med en del af lastutrymmet oupptaget på resorna till Sverige, och Johnson-linjen måste ju t. o. m. begära ökad subvention af staten på grund af svårigheten att erhålla tillräckligt mycket gods i hemfrakt.

Då denna fråga förekom i riksdagen, framhölls i Andra kammaren, att frakter nog stode att få, om ångarne angjorde Kalmar. Ty det är inga små kvantiteter, som årligen införas till Kalmar från La Plata. Under fjolåret har till nämnda plats införts omkring 6,000 tons, och i år väntas en import af minst 10,000 tons gods med direkta ångare från La Plata, och därjämte betydande kvantiteter omlastade öfver Hamburg och andra hamnar på kontinenten. Om Johnson-linjens ångare kunnat anlöpa Kalmar, skulle de förvisso kunnat påräkna att erhålla högst betydande partier af dessa godsmängder, hvarför i frakter nu till i allmänhet utländska fartyg utbetalas 1 à 200,000 kr. Likaså importeras till Kalmar årligen c:a 5,000 tons ris från Indien, och om Ostasiatiska kompaniets ångare kunde gå in till Kalmar, skulle de ju kunna påräkna detta gods i hemfrakt, och detta utgör c:a 125,000 kronor. Sålunda skulle, om möjlighet bereddes för ångare af större djupgående att kunna ingå till Kalmar, dessa statssubventionerade ångare erhålla, just hvad de bäst behöfva, nämligen hemfrakt, och genom de på detta sätt betydligt ökade fraktinkomsterna för dessa ångare skulle deras behof af subvention af statsmedel afsevärdt minskas, och en stor del af kostnaderna för farledens ytterligare fördjupning skulle statsverket sålunda få på annat håll ersatta genom minskade utgifter i subvention till ifrågavarande ångare. Att äfven vårt lands exportindustri skulle få stor och mera allmän nytta af att ej endast Stockholm utan ännu en ostkusthamn — och det en med så goda järnvägsförbindelser som Kalmar — anlöptes af de statsunderstödda linjernas ångare, det ligger ju i öppen dag, äfvensom att den direkta exporten härigenom skulle ökas.

Ur sjö militär synpunkt blefve en djupare farled genom Kalmar sund af stor betydelse, genom att lämna fri passage åt krigsfartyg af större djupgående än 6 meter. Och hvilken fartygstyp som än kommer att beslutas såsom varande för vårt sjöförsvår lämpligast, så är dock högst sannolikt, att dess djupgående kommer att öfverstiga nämnda mått. För öfrigt visar det sig, att äfven våra nuvarande största pansarfartyg icke kunna obehindradt passera Kalmar sund under hvilka vattenförhållanden som helst.

Det djup, till hvilket farleden borde uppmuddras, bör lämpligen bestämmas till 24 fot (7,13 meter), och samtidigt borde som villkor uppställas, att Kalmar stad låter fördjupa inloppet till Kalmar hamn till lika djup.

Beträffande kostnaderna för arbetets verkställande är ju omöjligt att göra några beräkningar, innan nödiga undersökningar verkställts,

men då det rör sig om en fördjupning af ungefär samma mått som förra gången, torde kostnaderna icke blifva väsentligt högre än då.»

*Utskottets
yttrande.*

Den år 1897 beslutade upprensningen af Kalmarsund afsåg att bereda fartyg af större djupgående än som dittills kunnat passera genom sundet en tryggare och kortare sjöväg mellan rikets norra och södra delar än den väg, som erbjuder sig öster om Öland. För detta ändamål dels rätades segelrännan, dels uppmuddrades densamma till ett djup af sex meter. Detta djup fastställdes af strategiska skäl, enär sjömilitära sakkunniga uttalade sig för bestämmande af ett djup, som lämnade fri passage för våra egna båtar, men ej medgaf tillträde för främmande marinens mer djupgående fartyg. För detta skäl böjde sig dåvarande lotsstyrelsen, som först förordat ett djup af sju meter, hvilket ansågs bättre motsvara handelsflottans behof.

Af det yttrande af lotsstyrelsen, som bifogas detta utlåtande, synes framgå, att de förväntningar om det gagn för den allmänna sjöfarten, som legat till grund för 1897 års uppmuddring, ej till alla delar blifvit infriade. Om än segelledens rätande varit till afgjord fördel, synes dess ringa bredd i förening med i sundet ofta förekommande svåra strömförhållanden särskildt vid tillstötande ogynnsam väderlek göra navigeringen i detsamma så svår och förenad med så pass stor risk för större fartyg, att dessa föredraga vägen öster om Öland. Enligt lotsstyrelsens uppgifter har Kalmarsund ej passerats af, till hamnar vid detsamma ej destinerade, fartyg af öfver fem meters djupgående med undantag af örlogsfartyg. Då sålunda det redan nu befintliga djupet icke till fullo utnyttjats, anser lotsstyrelsen tillräckliga skäl ej i den allmänna sjöfartens intresse föreligga att ytterligare fördjupa farleden, åtminstone såframt icke bottenbredden samtidigt väsentligen ökades, hvarigenom navigeringen skulle underlättas.

Då den allmänna sjöfarten sålunda genom den af motionären föreslagna fördjupningen ej skulle tillskyndas något nämnvärdt gagn, återstå staden Kalmars lokala intressen samt de af motionären påpekade allmänna intressen, som kunna vara förenade med lättare tillgång till Kalmar för fartyg å transoceanska linjer och däraf föranledd ökning af användningen af svenskt tonnage för införsel till och utförsel från denna stad. Utan att vilja underkänna betydelsen af dessa synpunkter, anser sig dock utskottet kunna ifrågasätta, huruvida icke motionären i viss mån öfverskattat den af honom föreslagna åtgärdens betydelse för främjande af desamma. Enligt af redaren för den svenska La Plata-linjen, Rederiaktiebolaget Nordstjärnan, lämnade uppgifter drager sig bolaget för att låta sina båtar anlöpå Kalmar, äfven då de genom före-

gående lossning äro i stånd att göra detta, på grund af de svåra och riskabla inseglingsförhållandena till Kalmar hamn. Denna omständighet framhålles äfven i bifogade utlåtande af hamnkaptenen i Kalmar. Vidare uppger rederiet, att någon svårighet att erhålla återfrakter till Europa ej brukar förefinnas, då den nya hveteskörden kommer i marknaden, d. v. s. då importen till Kalmar också äger rum, äfvensom att det i allmänhet icke möter så stora svårigheter att erhålla återfrakter till Europa som att kunna erhålla dem till lönande fraktsatser. Dessa åter äro helt och hållet beroende af fraktmarknadens läge, hvilket icke i någon mån kan påverkas af den omständigheten, att Kalmar hamn göres tillgänglig för större fartyg.

Hvad åter införandet af ris till Kalmar med det Ostasiatiska bolagets båtar beträffar, synes af bifogade tablå, att detta ej går för sig åtminstone utan föregående lossning å annan ort, enär bolagets båtar äro af ett djupgående, som den af motionären föreslagna uppmuddringen ej tillåter att passera.

Utskottet anser därför, att, då af motionären föreslagna åtgärder i hufvudsak äro ett Kalmar stads lokala intresse, det närmast torde tillkomma denna kommun att pröfva hvad densamma vill offra på förbättrandet af sina kommunikationsleder, hvarefter vid möjlig framställning från stadens sida statsmakterna kunna komma i tillfälle att pröfva, huruvida allmänna intressen finnas, som kunna berättiga till att understöd lämnas af staten.

Hvad till sist motionärens åberopande af strategiska skäl för bifall till motionen beträffar, vill utskottet påpeka, att enligt chefens för marinstaben bifogade utlåtande djupet i Kalmarsund är för flottans nuvarande stridsfartyg tillräckligt. Då åter flottans ställning i vårt försvarsväsende är på pröfning beroende och en framtida flottas djupgående således är obekant, anser utskottet särskilda skäl ej nu föreligga att företaga den af motionären förordade utredningen.

På grund af det ofvan anförda hemställer utskottet,

att herr Jeanssons i Kalmar motion nr 233 icke måtte till någon Andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 30 april 1912.

På utskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.

Bilaga 1.

Till Konungen

Genom nådigt bref den 15 sistlidne mars har Eders Kungl. Maj:t anbefallt lotsstyrelsen att med anledning af en i Riksdagen väckt och det nådiga brefvet bilagd motion om skrifvelse till Eders Kungl. Maj:t angående fördjupande af farleden i Kalmarsund, så snart ske kunde, inkomma med upplysning angående det inflytande, som Kalmarsunds nuvarande djup hade på möjligheten för handelsflottans fartyg af olika djupgående att anlöpa Kalmar, samt huruvida lotsstyrelsen ansåge lämpligt för sjöfarten i allmänhet och särskildt den på Kalmar, att sundet uppmuddrades och i så fall till hvilket djup; och får lotsstyrelsen till åtlydnad häraf, efter att i ärendet hafva hört lotskaptenen i Kalmar, hvars yttrande jämte bilagor bifogas, i underdånighet anföra följande.

Lotskaptenen har hufvudsakligen framhållit att, under förutsättning af att vid medelvattenstånd vattendjupet i Kalmarsunds djupränna vore 6,40 meter, vattendjupet i rännan beräknats under åren 1906—1911 med ledning af anteckningar förda å hamnkontoret i Kalmar rörande vattenståndet i Kalmar hamn under två dagar till jämt 6 meter, under fyra dagar till något obetydligt under 6 meter men eljest alltjämt till mer än 6 meter; att man alltså praktiskt taget torde kunna säga, att lägsta vattenståndet i rännan under de senaste sex åren varit 6 meter; att för de fartyg, som i allmänhet anlöpte Kalmar, vattendjupet vore tillräckligt; att en och annan långväga ifrån anländ ångare varit så djupgående att den med anledning häraf icke kunnat omedelbart införas i Kalmar hamn utan nödgats ankra utanför Grimskär för att lossa en del af lasten, hvarigenom dröjsmål uppstått; att detta dröjsmål komme att blifva längre i den mån vattenståndet hölle sig lågt; att erfarenheten enligt lotskaptenens förmenande pekade på att vägen genom Kalmarsund under hårdt väder icke vore att föredraga framför vägen öster om Öland; att under hårdt väder understundom rådde så stark ström i Kalmarsund, att navigeringen erbjöde viss svårighet; att af djupgående stora lastbåtar, som ginge genom Kalmarsund under ogynnsamma väderleksförhållanden, nog en och annan komme att göra bittra erfarenheter, som undvikits, om vägen öster om Öland valts; att en fördjupning af rännan syntes af föga betydelse för sjöfarten; att den nytta, som häraf möjligen kunde utvinnas, icke komme att stå i rimligt förhållande till kostnaderna för fördjupningen; att en fördjupning af rännan och Kalmar hamn endast i viss mån torde leda till den af motionären önskade påföljden, enär det erfordrades särskildt goda omständigheter för att så stora fartyg som i motionen åsyftades, skulle kunna med trygghet införas i hamnen; att det vore att förutse, det dylika fartyg många gånger måste ankra utanför Grimskär för att invänta dylika omständigheter; att en del svenska ångbåtar hade större djupgående än det, hvartill djupet i rännan föreslagits, hvilket framginge af ett bifogadt utdrag ur senaste Sveriges skeppslista, upptagande en del båtar tillhörande de af motionären omnämnda bolagen; att Kalmar hamn genom sitt begränsade utrymme vore obekvämt för så stora fartyg, hvilket torde framgå af en bifogad karta öfver Kalmar; att kajerna i hamnens djupbassäng, som tagit skada redan af den senaste muddringen, måhända icke kunde motstå ytterligare nedmuddring; att det djup, till hvilket rännan borde nedmuddras, först torde kunna bestämmas, när frågan varit föremål för en ekonomisk och teknisk utredning, hvarför man till dess kunde hålla sig till det af motionären föreslagna djupet, ehuru detta djup icke genomsläppte de större ångbåtarna; att, innan några åtgärder vidtoges för rännans nedmuddring, en noggrann undersökning eller ommätning borde äga rum å alla de ställen i hela Kalmarsund, där

anledning funnes antaga närvaro af grund, och att ett ytterligare fördjupande af Kalmarsunds djupränna enligt lotskaptenens åsikt hade ingen eller ringa betydelse för den allmänna sjöfarten, som icke berörde Kalmar stad, men att det i någon mån kunde underlätta sjöfarten dit genom möjligheten för oceanångare att lossa en större del af sin last vid kaj än nu låte sig göra. Lotskaptenen har dessutom bifogat ett uttalande af lotsarna i Kalmar rörande djuprännans användbarhet.

För egen del får lotsstyrelsen tillägga:

Angående det inflytande, som Kalmarsunds nuvarande djup har på möjligheten för handelsflottans fartyg af olika djupgående att anlöpa Kalmar, må erinras, att, enligt den för upprepning af en segelränna genom Kalmarsund fastställda planen och däri sedan vidtagna ändringar, skulle djuprännan genom Kalmarsund hafva 6 meters djup vid lägsta vattenstånd med en bottenbredd af minst 80 meter och inseglingsrännan från djuprännan till Kalmar hamn äfvensom djupbassängen i hamnen samma djup som i djuprännan, hvaremot inseglingsrännan skulle hafva en minsta bottenbredd af 60 meter med betydlig utvidgning åt nord och syd mot djuprännan medelst kurvor sammanfallande med djuprännans västra kant. Vattendjupet i djuprännan bör således vid lågvatten vara 6 meter och de tillfällen, då vattendjupet till följd af särskilda omständigheter kan vara mindre än 6 meter, torde vara så ytterst sällsynta, att de knappast böra här medräknas.

Enligt hvad lotsstyrelsen under hand inhämtat har djupet i rännan under år 1905 genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg undersökts utan att gifva anledning till några anmärkningar. Lotskaptenen i Kalmar har i skrifvelse den 16 sistlidne februari på förfrågan meddelat, att han icke hade sig bekant, att vattendjupet i rännan på något ställe vore mindre än 6 meter vid vanligt lågvatten och att han icke hade någon särskild anledning antaga att så vore fallet. Man torde därför kunna anse, att vattendjupet i rännan fortfarande är 6 meter vid lågvatten.

För fartyg, som ligga öfver 6,2 meter djupt, torde man böra anse, att vattendjupet i djuprännan icke medgifver anlöpande af Kalmar. För fartyg, som ligga öfver 5,5 meter till och med 6,2 meter djupt, torde vattendjupet i djuprännan beroende på vattenståndet än medgifva, än lägga hinder i vägen för anlöpande af Kalmar, och för fartyg, som ligga 5,5 meter djupt eller därunder, torde dylikt hinder icke vid något tillfälle förekomma. Lotsstyrelsen vill dock framhålla, att väderleksförhållanden och strömsättning kunna vara sådana att, ehuru vattendjupet icke lägger något direkt hinder i vägen för ett fartyg att passera djuprännan, fartyget skulle utsättas för så stor risk vid passerandet genom rännan, att gynnsammare förhållanden måste inväntas.

På grund af den tvära gir, som fartyg, hvars djupgående är så stort, att det ej tillåter användande af farleden mellan grunden Södra Hällen och Norra Grytan samt öster och norr om grundet Östra Omböjningen, måste göra vid gång söderifrån genom djuprännan till Kalmar hamn, är det för dylika fartyg dessutom nödvändigt att anlita bogserhjälp.

I detta sammanhang får lotsstyrelsen upplysa, att enligt den år 1911 utgifna »Sveriges skeppslista» hafva af de i densamma upptagna 1,245 ångfartyg och 1,570 segelfartyg endast 107 ångfartyg och 11 segelfartyg ett djupgående af 6 meter eller däröfver samt 82 ångfartyg och 9 seglare ett djupgående från och med 5,49 meter intill 6 meter. Af ofvannämnda 107 ångfartyg hafva 39 st. ett djupgående af 6 meter intill 6,2 meter. Största djupgåendet för ångfartygen är omkring 8,5 meter och för segelfartygen 6,7 meter. Nämnda skeppslista upptager dessutom 72 motorfartyg eller

med hjälpmaskin försedda segelfartyg samt 111 pråmar, hvaraf dock icke något fartyg eller pråm har så stort djupgående som 5 meter.

Beträffande lämpligheten för sjöfarten i allmänhet och särskildt den på Kalmar att sundet uppmuddras och i så fall till hvilket djup får lotsstyrelsen erinra att, sedan frågan om Kalmarsunds upprensning år 1890 återupptagits samt år 1892 hemställan gjorts hos Eders Kungl. Maj:t om medels anvisande för upprensning af en farled genom Kalmarsund enligt ett af dåvarande löjtnanten i väg- och vattenbyggnadscorpsern m. m. C. H. Öhnell under år 1877 afgifvet förslag, hvilket afsåg upptagande af en farled med 20 fots djup och 200 fots bottenbredd vid lägsta vattenstånd genom Kalmarsund från Krongrundet till Holmströmsgrund, lotsstyrelsen i underdånigt utlåtande den 14 februari 1893 med hänsyn till fartygens växande storlek och djupgående äfvensom till djupet i Kejsar Vilhelmskanalen och Flintrännan föreslog, att farleden genom Kalmarsund icke borde göras grundare än att fartyg med 7 meters djupgående kunde passera; att chefen för flottans stab i afgifvet underdånigt utlåtande den 18 oktober 1894 ur försvarssynpunkt icke tillstyrkt större djup i farleden än 6 meter vid lägsta vattenstånd; att den af Eders Kungl. Maj:t den 7 november 1895 tillsatta kommitté för afgifvande af förslag till nya eller förbättrade säkerhetsanstalter för sjöfarten i sitt den 26 maj 1896 afgifna underdåniga yttrande — under anförande af bland annat att en ränna genom Kalmarsund, för att i merkantilt afsende anses tillfredsställande, icke behöfde vara afsedd att upptaga all den trafik, som kunde förekomma på svenska orter norr om sundet, då ju mycket stora fartyg kunde begagna vägen öster om Öland och väl i de flesta fall skulle finna denna väg fördelaktigast, äfven om djupet i rännan tillstodde dem passera därigenom, och att det ur handlingarna syntes framgå, att fartyg af ända till omkring 7 meters djupgående skulle kunna söder ifrån taga sig in till Kalmar redd — ansett, att med hänsyn till dessa omständigheter djupet kunde bestämmas till 6 meter under lägsta vattenstånd; samt att lotsstyrelsen i sitt den 10 december 1896 afgifna, förnyade underdåniga utlåtande i frågan bland annat anförde, att styrelsen i den allmänna sjöfartens intresse tillförene förordat ett djup af 7 meter men, gentemot den senare lämnade upplysningen att det för vår örlogsflotta innebure en fördel att djupet bestämdes till endast 6 meter, icke kunde vidhålla det förstnämnda förslaget. Såsom redan anförts bestämde Eders Kungl. Maj:t, vid fastställande af plan för upprensning af en farled genom Kalmarsund, att djupet i farleden skulle vara 6 meter vid lägsta vattenstånd.

Vid tiden före farledens genom Kalmarsund upprensande förelåg som bekant mycket vägande skäl för en dylik upprensning. Farleden, hvilken visserligen redan då medgaf fartyg upp mot 5 meters djupgående att passera, framgick nämligen i många och svåra krökar emellan grunden, hvarigenom den beredde stora svårigheter såväl vid navigeringen genom densamma som ock för ordnande af den enklaste fyrbelysning därstädes. Redan vid den tiden trafikerades orter å Sveriges ostkust norr om Kalmarsund af fartyg med upp till 7,1 meters djupgående och vid Liggskärs lotsplats utanför Luleå hade fartyg med ända till 7,4 meters djupgående lotsat.

För utrönande af trafiken med fartyg af större djupgående vid några af de mera betydande sjöfartsorterna å vår östra kust under de senaste tre åren, i den mån lotsdagböckerna kunna lämna någon ledning härvid, hafva en del lotsdagböcker för dessa år genomgått och bifogas en uppgift (bil. I) å antal lotsningar från sjön eller till sjöss af fartyg med ett djupgående af 6 meter och däröfver vid Luleå, Rödkallens, Härnö, Sundsvalls, Lilljungfruns, Gäfle, Sandhamns, Stockholms, Landsorts och Oxelösunds lotsplatser för åren 1909—1911. Af uppgiften framgår, att ett betydande antal

fartyg (något afseende om fartygen varit svenska eller utländska har härvid ej gjorts) med öfver 6 meters djupgående ankommit till och afgått från orter vid vår östra kust och att, därest Kalmarsunds djupränna uppmuddrades till det af motionären föreslagna djupet, fortfarande endast en del af de mera djupgående fartygen, som trafikera ifrågarande orter, skulle kunna passera djuprännan.

För att i den mån så kunnat ske genom lotsdagböckerna vid Kalmar och Skäggenäs lotsplatser, hvilka lotsplatsers personal är den enda, som äger rätt lotsa emellan sjön vid Skäggenäs och sjön vid Grimskår, erhålla kännedom om i hvilken utsträckning fartyg utan att anlöpa Kalmar hamn begagnat sig af den nuvarande djuprännan genom Kalmarsund, hafva dessa dagböcker genomgåts, den förra för de tre senaste åren och den senare från och med den 16 september 1909, med hvilken dag lotspersonalen vid Skäggenäs erhöll rätt att lotsa förbi Kalmar till sjön vid Grimskår, till och med 1911 års utgång- och vidfogas uppgift (bil. II) å antal lotsningar med mera genom djuprännan i Kalmarsund utan anlöpande af Kalmar vid Kalmar och Skäggenäs lotsplatser under åren 1909—1911.

Afven om i ofvannämnda bilagor af förbiseende en eller annan lotsning antingen icke skulle blifva upptagen eller upptagits för mycket, torde detta icke kunna hafva någon inverkan vid bedömandet af saken i sin helhet.

Granskar man de uppgifter, som sålunda vunnits ur de åberopade lotsdagböckerna för de senaste tre åren, framgår dels att å vår östra kust ett stort antal lastfartyg med öfver 6 meters djupgående ankommit till och afgått från orter norr om Kalmarsund dels att lotsningarna genom Kalmarsunds djupränna utan anlöpande af Kalmar hufvudsakligen omfattat fartyg, som varit destinerade till eller afgått från platser vid Kalmarsund, dels att af sistnämnda 1,318 st. lotsningar 1212 st. gällt fartyg med under 4 meter djupgående, 101 st. gällt fartyg med ett djupgående från och med 4 meter till och med 5 meter och endast 5 st. gällt fartyg, däraf 3 örlogsfartyg, med öfver 5 meters djupgående.

Någon uppgift å sammanlagda antal fartyg, som med eller utan lotsbiträde årligen passerat Kalmarsunds djupränna utan anlöpande af Kalmar, kan lotsstyrelsen icke förelämba, då anteckningar icke föras öfver fartyg, som passera rännan.

Då emellertid rännan årligen gifvetvis passeras af ett stort antal fartyg, som icke anlita lots och hvilka fartyg således ej ingå i ofvannämnda lotsningar, men fartygens djupgående vare sig de äro lastade eller barlastade i allmänhet kan af en van iakttagare i det närmaste bedömas med ledning af fartygens storlek, cert med flera omständigheter och då dessutom samma fartyg flera gånger under ett och samma eller flera på hvarandra följande år passera rännan, har på särskild förfrågan erhållits den upplysning från lotskaptenen i Kalmar, att flertalet fartyg, som utan lots passera djuprännan, ligga under, delvis i närheten af 4 meter och att af handelsfartyg endast i sällsynta undantagsfall något, som ej har lots ombord, torde ligga öfver 5 meter djupt.

Sammanställer man dessa lotskaptenens upplysningar med de uppgifter, som här ofvan med ledning af lotsdagböckerna vid Kalmar och Skäggenäs lotsplatser erhållits, synes häraf framgå, att af de handelsfartyg, som under de senaste tre åren passerat djuprännan utan anlöpande af Kalmar, de flesta haft mindre djupgående än 4 meter, att en del legat från och med 4 till och med 5 meter djupt men att endast ett ringa fåtal legat öfver 5 meter djupt.

Då emellertid vattendjupet i djuprännan redan nu medgifver fartyg af 5.5 meters djupgående att vid *hvarje* vattenstånd passera, torde det vara uppenbart att nuvarande minsta vattendjup till hela sin omfattning endast i något enstaka undantagsfall — enligt lotsdagböckerna icke i något fall — utnyttjats af handelsfartyg, som under de senaste

tre åren passerat djuprännan utan att anlöpa Kalmar. För kustfarten i allmänhet och för sjöfarten på Östersjön synes därför djupet i djuprännan vara tillräckligt. För fartyg, som på väg till eller från andra orter vid vår östra kust än de, hvilka äro belägna vid Kalmarsund eller i närheten däraf, ligga så djupt, att de icke kunna passera nuvarande djuprännan, torde det icke hafva någon vidare betydelse att de nödgas gå öster om Öland i stället för genom Kalmarsund. Genom nämnda sunds läge i förhållande till vår östra kust i allmänhet blifver väglängden för fartyg på resa mellan Stockholm eller norr därom belägna orter och plats söder om Kalmarsund ungefär densamma vare sig fartygen gå öster om Öland eller genom Kalmarsund, och ju längre platser, belägna mellan Stockholm och Kalmarsund, ligga norr om nämnda sund ju mindre blifver vinsten i väglängd genom begagnande af vägen genom Kalmarsund. Af närslutna bilaga V framgår, att vid Idö lotsplats utanför Västervik under de tre senaste åren verkstälts sammanlagdt 11 lotsningar till eller från sjön af fartyg med ett djupgående af 5,6 meter eller däröfver och att vid Oskarshamns lotsplats under samma tid verkstälts sammanlagdt 25 lotsningar till eller från sjön af fartyg med ett djupgående af 5,6 meter eller däröfver, eller med så stort djupgående att vattendjupet i djuprännan genom Kalmarsund ej under alla vattenstånd tillåtit dessa fartyg att passera.

Någon fördjupning af djuprännan synes därför knappast behöfelig för sjöfarten i allmänhet, som ej berör Kalmar, och det torde kunna ifrågasättas, huruvida det kan anses lämpligt att genom uppmuddring af djuprännan till stort djup söka draga de stora och djupgående lastfartygen vägen genom det så ofta af stark ström besvärade Kalmarsund, då en för dessa fartyg tryggare väg finnes så i närheten. Frågan skulle ju ställa sig annorlunda, om genom passagen genom Kalmarsund en lång och riskabel omväg undvekes, men nu synes ökande af djupet i djuprännan hafva sin egentliga betydelse för sjöfarten på *Kalmar*. Äfven om genom uppmuddring af den del af djuprännan, som ligger söder om Kalmar redd, eller genom upptagande, i fall så skulle befinnas billigare, af en helt ny farled söderifrån till nämnda redd, fartyg af större djupgående än nu är fallet skulle kunna inkomma till Kalmar, torde dock en uppmuddring af djuprännan norr om redden af denna anledning knappast få anses behöfelig, ty lastning eller lossning i Kalmar af norrifrån kommande fartyg med det djupgående att de icke kunna passera nuvarande djuprännan torde ej förekomma och ett söderifrån för lossning i Kalmar dit inkommet fartyg torde väl alltid lossa så stor del af sin last därstädes, att det sedan kan passera nuvarande djuprännan norr om Kalmar, därest det skall fortsätta norröfver, och kan i motsatt fall, hvilket väl ytterst sällan torde förekomma, ju alltid gå vägen öster om Öland.

För att i den mån så kunnat ske genom lotsdagböckerna vid Kalmar och Skäggenäs lotsplatser utröna djupgåendet å de fartyg, som anlöpa Kalmar hamn, hafva å närslutna uppgifter (bil. III och IV) upptagits antal lotsningar med mera till och från Kalmar hamn för de senaste tre åren vid Kalmar lotsplats och från och med den 16 September 1909 till och med 31 december 1911 vid Skäggenäs lotsplats. Af uppgifterna framgår att, under den tid desamma omfatta, verkstälts 3,166 lotsningar samt att där-af dels 2,881 st. lotsningar gällt fartyg med ett djupgående intill 4,5 meter dels 265 st. lotsningar gällt fartyg från och med 4,5 till och med 5,5 meters djupgående dels och endast 20 st. lotsningar gällt fartyg som haft större djupgående än vattendjupet i djuprännan vid *hvarje* vattenstånd medgifver passera. Vidare framgår af uppgifterna att fartyg med ända till 6,2 meters djupgående inlotsats till Kalmar, att under år 1909 ett fartyg med 6,5 meters djupgående måst utanför Grimskär lossa en del af sin rislast för att inkomma i hamnen, att under år 1910 ett med hvete lastadt segelfartyg med 6 me-

ters djupgående ej kunnat direkt ingå i hamnen, men att det med samma djupgående sedermera inlotsats dit och att under år 1911 ett fartyg med 6,8 meters djupgående nödgats utanför Grimskär lossa en del af sin rislast för att inkomma i hamnen. Denna utredning bestyrker äfven det af lotskaptenen i Kalmar afgifna yttrandet att för de fartyg, som i allmänhet anlöpa Kalmar, vattendjupet är tillräckligt och dettas växlingar utan betydelse, men att en och annan långväga ifrån anländ ångbåt varitså djupgående, att den utanför Grimskär måst lossa en del af sin last.

För import eller export af andra massartiklar än ris och spannmål, såsom kol, trävaror och foderämnen med mera, torde det icke möta svårigheter att befrakta inhemska fartyg, som med nuvarande vattendjup kunna anlöpa Kalmar. Äfven om vattendjupet till Kalmar ökas enligt motionärens förslag torde ström- och väderleksförhållanden hafva så stort inflytande vid bedömandet, huruvida så stora fartyg, som här afses, utan alltför stor risk vid hvarje tillfälle kunna införas i hamnen, att dessa omständigheter af våra svenska, med förhållandena vid Kalmar väl initierade rederier alltid lära komma att tagas med i beräkningen vid uppgörande af frakter till Kalmar, hvarigenom utländska rederier, som måhända ej känna till förhållandena så väl som inhemska rederier, lätt torde kunna komma att erbjuda lägre frakter. Då i öfrigt så många omständigheter kunna inverka vid uppgörande af fraktslut och man icke torde böra förvänta sig att under i öfrigt lika förhållanden den dyrare frakten antages, torde det vara svårt att på förhand beräkna, att importen af ris och spannmål alltid skulle ske medelst svenskt tonage, därest vattendjupet till Kalmar ökades till ungefär 7,13 meter.

Att det för importörer i Kalmar af massartiklar från långt aflägsna platser skulle vara en fördel om vattendjupet till hamnen ökades, torde dock vara uppenbart, och bör man väl hoppas att äfven den svenska rederinärigen komme att hafva fördel af en fördjupning af farleden till Kalmar.

Af den utredning lotsstyrelsen sålunda sökt åstadkomma synes det styrelsen framgå, att för sjöfarten i allmänhet någon ökning af djupet i Kalmarsunds djupränna icke torde vara behöflig eller af någon vidare betydelse samt dessutom knappast lämplig med mindre rännan samtidigt gifves större bredd än för närvarande till underlättande af navigeringen i densamma under svåra väderleksförhållanden och stark strömsättning samt vid möte fartyg emellan. Lotsstyrelsen vill i detta sammanhang framhålla, att en ökning af nuvarande rännans bredd till minst 120 meter synes önskvärd.

Beträffande sjöfarten på Kalmar kan det icke förnekas, att det för densamma vid åtskilliga tillfällen kunde vara till gagn, om djupet i och bredden af djuprännan söder om Kalmar redd vore större än nu är fallet, under förutsättning att djupet i inseglingrännan till hamnen och djupbassängen i densamma äfven finge ungefär motsvarande djup. Då emellertid redan nu fartyg af 7,2 meters djupgående passerat Flintrännen, hvars fördjupning medelst stenrensning alltjämt fortgår, torde, därest ej samma förhållanden, som nu föranledt framställning om utredning angående lämpligheten af farledens ytterligare fördjupande, inom den närmaste tiden skola inträffa, farleden söderifrån intill Kalmar redd böra, om densamma skall fördjupas, gifvas ett djup af 8 meter vid vanligt lågvatten med en bottenbredd af minst 160 meter under förutsättning att Kalmar stad bekostar uppmuddring af inseglingrännan och *djupbassängen* i hamnen till ungefär samma djup och samtidigt ökning af bottenbredden i inseglingrännan till ungefär 120 meter samt utvidgningen mot djuprännan i proportion därtill, enär rännans nuvarande ringa bredd vid stark strömsättning och hård vind gifvetvis måste medföra afsevärda svårigheter vid införande af stora fartyg i hamnen.

Vid undersökning för kostnadsberäkningens uppgörande för uppmuddring af djup-

rännan söderifrån till Kalmar redd torde samtidigt undersökning böra verkställas för utrönande, huruvida en ny farled öster om Prästörrefven kan för ungefär samma eller billigare kostnad upptagas än uppmuddring och utvidgning af denna del af djuprännan.

Skulle emellertid, med hänsyn till sjöfarten på Kalmar och hvad lotsstyrelsen här ofvan uttalat angående önskvärdheten af ökning af bredden i nuvarande rännan, beslut fattas att undersökning för utrönande af kostnaderna för ökning af bredden i eller för fördjupande af hela djuprännan skall ske, torde denna undersökning böra omfatta såväl en ökning af nuvarande rännans bredd till minst 120 meter med 6 meters djup vid vanligt lågvatten som ock ökning af nuvarande djup till alternativt 7, 7,5 och 8 meter vid vanligt lågvatten med en bottenbredd af respektive minst 120, 140 och 160 meter.

Den af motionären ifrågasatta utredningen angående lämpligheten att fördjupa hela farleden genom Kalmarsund torde, med hänsyn till den mängd grundklackar med jämförelsevis ringa vattendjup, som redan nu äro kända i Kalmarsund särskildt norr om Kalmar, jämväl böra omfatta en noggrann undersökning eller eventuellt ommätning genom sjökarteverkets försorg å alla de ställen i Kalmarsund, hvarest anledning förefinnes misstänka befintlighet af grund.

Stockholm den 11 april 1912.

Underdånigst
Vilhelm Linder.

Knut Curman,
föredragande.

Axel Sjöberg.

Axel Hillfors.

Bilaga 2.

Till kungl. lotsstyrelsen.

Återställande den till Eder öfverlämnade nådiga remissen af den 15 dennes rörande fördjupande af farleden i Kalmar sund, får jag vördsamt afgifva följande yttrande i ärendet.

Med afseende å den första frågan rörande »upplysning angående det inflytande, som Kalmarsunds nuvarande djup har på möjligheten för handelsflottans fartyg af olika djupgående att anlöpa Kalmar», är att märka, att det största djupgående, som kan inkomma till Kalmar, vare sig norr eller söderifrån, bestämmes af det djup, hvar till en del af Kalmar hamn och den år 1904 färdigmuddrade Djuprännan nedmuddrats.

Detta djup angifves i »Svensk lots II» till 6 meter vid vanligt lågt vattenstånd, men i kungl. lotsstyrelsens kungörelse i U. f. s. 47/1904 till 6 meter vid lägsta vattenstånd. Enligt denna kungörelse skulle en befälhafvare således aldrig behöfva befara ett mindre vattendjup i rännan än 6 meter, men enligt uppgiften i Svensk lots skulle han i något undantagsfall kunna befara råka ut för ett något mindre djup.

I Kalmar hamnkontor föres en dagbok i hvilken bland annat det kl. 10 f. m. rådande vattenståndet antecknas och anses medelvatten råda, när ett i hamnen varande vattenmärke angifver vattenytans höjd till 3,96 meter.

Hvad djupet i rännan skall vara vid medelvattenståndet, har jag icke kunnat med säkerhet utröna, men möjligen skulle upplysning härom kunna erhållas i Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen; enligt uppgift lär det dock då vara 6,40 m.

Under förutsättning att detta är riktigt, har jag vid granskning af ofvannämnda dagbok för de sex åren 1906—1911 funnit, att under denna tid det under två dagar varit jämnt 6 meters djup i rännan, under fyra dagar något obetydligt under 6 meter, men eljes alltså mer än 6 meter. En dag, den ¹⁶/₂ 1907, är utesluten, då felaflysning sannolikt här föreligger.

Praktiskt taget, torde man alltså kunna säga, att lägsta vattenståndet i Kalmarsunds djupränna under de senaste sex åren varit 6 meter.

Ett utdrag ur dagboken för år 1911 bifogas, för den händelse någon till äfventyrs skulle finna intresse uti att se, hur vattenytan höjer och sänker sig.

För de fartyg, som i allmänhet anlöpa Kalmar är vattendjupet tillräckligt och dettas vexlingar utan betydelse; likvisst dock icke för de fartyg, som angöra en del kajer med grundare vatten, hvarom det dock i detta sammanhang icke torde vara fråga.

En och annan långväga ifrån anländ ångbåt har emellertid varit så djupgående, att den redan med anledning häraf icke kunnat omedelbart införas i hamnen, utan nödgats ankra upp utanför Grimskär för att där lossa en del af lasten.

För dessa få ångare lägger alltså vattendjupet hinder i vägen för att när som helst löpa in i hamnen och dröjsmålet blir längre i den mån vattenståndet håller sig lågt.

Rörande den andra frågan »om det kan anses lämpligt för sjöfarten i allmänhet och särskildt den på Kalmar, att sundet uppmuddras och i så fall till hvilket djup», får jag anföra följande.

I Svensk lots II (sid. 84, 89) framhålles, att under hårdt väder vägen genom Kalmarsund torde vara att föredraga framför att gå öster om Öland och det är icke osannolikt, att vid tiden för djuprännans planläggande samma uppfattning kan hafva föresväfvat den dåvarande lotsstyrelsens ledamöter. Erfarenheten pekar emellertid enligt mitt förmenande i motsatt riktning.

Vid hårdt väder råder i Kalmarsunds djupränna alltid ström och då stundom af så våldsamt beskaffenhet, att navigeringen genom densamma erbjuder en viss svårighet.

Det är ingalunda ovanligt att få se kustbåtar af den vanliga typen — alltså omkring 4 m. djupgående — göra girar i rännan för att arbeta sig upp mot strömmen.

Af djupgående stora lastbåtar, som under ogynnsamma väderleksförhållanden valde inre vägen, komme nog en och annan att göra en bitter erfarenhet, som den undvikit, därest den hållit rum sjö.

Man tänke sig t. ex. en mörk natt med storm, regn och hård ström en större lastad ångare gå in i rännan och ungefär vid det från föregående år särskildt bekanta grundet Stenremmaren möta en inlänsande större seglare! Möten i rännan kunna ju icke undvikas och gifvetvis ha de också stundom framkallat en otreflig belägenhet; men att med ett stort fartyg just under vidriga omständigheter utsätta sig för dem, om de genom att en annan väg väljes kunna undvikas, finner jag oklokt.

Förhållandena blifva enahanda, äfven om rännan gifves ett större djup, utan att den samtidigt ökas betydligt på bredden, och äfven om detta blefve gjordt, håller jag före, att det skulle visa sig, att de stora lastångarna liksom de stora seglarne alltså föredrogo vägen öster om Öland.

På grund af hvad jag här ofvan anført synes mig, att en fördjupning af rännan är af föga betydelse för sjöfarten och att den nytta, som möjligen häraf kunde utvinas icke kommer att stå i rimligt förhållande till de härför erforderliga kostnaderna.

En fördjupning af rännan samtidigt med en fördjupning af Kalmar hamn skulle endast i viss mån leda till af motionären önskad påföljd, ty härvid är att märka, dels att det fordras alldeles särskildt goda omständigheter för att så stora fartyg, hvarom här är fråga, skola med trygghet kunna föras in i hamnen och det är att med visshet förutse, att fartygen många gånger finge ankra utanför Grimskär för att invänta dylika, dels att en del svenska ångbåtar hafva ett större djupgående än det djup, hvartill muddringen är föreslagen, utföras.

Ett utdrag ur senaste utgifna Sveriges skeppslista, upptagande en del båtar, tillhörande de af motionären nämnda bolagen, bifogas här och visar detta sakförhållande.

Härtill kommer, att Kalmar hamn genom sitt begränsade utrymme är obekvämt för dylika stora fartyg, om hvilket förhållande man kan bilda sig en uppfattning genom här närslutna karta öfver Kalmar.

Därjämte torde ock böra framhållas, att kajerna i hamnens djupbassin, som tagit skada redan af den senaste muddringen, måhända icke kunna emotstå en ytterligare nedmuddring.

Med afseende å det djup, till hvilket en förnyad muddring lämpligen borde utföras, så torde en bestämd siffra kunna uppgifvas först, när frågan varit föremål för en ekonomisk och teknisk utredning. Till dess kan man lämpligen hålla sig till det af motionären föreslagna djupet, ehuru väl detta icke genomsläpper de större ångbåtarna.

Till hvilket ytterligare djup rännan än möjligen må komma att nedmuddras, synes mig med tanke på de grund, som under senare åren upptäckts, en noggrann undersökning eller ommätning böra äga rum å alla de ställen i hela Kalmarsund, där anledning förefinnes att misstänka närvaron af grund, innan några åtgärder vidtagas för en ytterligare uppmuddring.

På grund af hvad jag här ofvan anfört rörande den senare frågan, får jag som min åsikt framhålla, att ett ytterligare fördjupande af djuprännan har ingen eller ringa betydelse för den allmänna sjöfarten, som icke berör staden Kalmar, men att det i någon mån kunde underlätta sjöfarten på själfva staden på så sätt, att det därigenom blefve en möjlighet för oceanångarne att lossa en något större del af sin last vid kaj än nu låter sig göra, men jag tror ock att det kostar mer än det smakar.

Med öfverlämnande af ett uttalande från lotsar i Kalmar, visande deras uppfattning om djuprännans användbarhet, tillåter jag mig framhålla, att för vinnande af säker kännedom om, hur denna fråga uppfattas i sjöfartskretsar, det kanske vore lämpligt, att låta en eller annan befälhafvare på våra större lastångare yttra sig i frågan äfvensom att infordra yttrande rörande navigeringen in till och ut från Kalmar hamn från en eller ett par af befälhafvarne å de i här närslutna förteckning upptagna ångarne.

Kalmar den 27 mars 1912.

Karl Sundholm.

Bilaga 3.

Några uppgifter rörande större svenska ångare, hämtade ur den år 1911 utgifna »Sveriges Skeppslista».

Rederiaktiebolaget Nordstjärnan.

<i>Namn.</i>	Längd.	Bredd.	Djup.	Byggnadsår.
Annie Johnson.....	114,50	15,46	6,80	11
Axel Johnson	114,50	15,46	6,80	10
Drottning Sofia.....	124,13	16,02	7,00	01
Kronprins Gustaf	124,08	16,05	6,95	01
Kronprinsessan Viktoria	109,66	14,95	6,77	05
Oscar II	106,13	14,68	6,48	96
Oscar Fredrik	118,81	15,99	6,54	00
Prinsessan Ingeborg	109,61	14,95	6,76	05

Ostasiatiska kompaniet.

Canton	111,58	14,49	7,22	06
Ceylon	129,95	16,45	8,23	11
Nippon	116,17	14,92	7,80	09
Peking	111,72	14,50	7,22	08
Yeddo	116,15	14,98	7,42	08

Kalmar den 27 mars 1912.

Karl Sundholm.

Bilaga 4.

Till Konungen.

Genom nådigt bref af den 15 dennes anbefalld inkomma med upplysning, huruvida Kalmarsunds nuvarande djup ur strategisk synpunkt vore tillräckligt, eller om en fördjupning vore önskvärd, och i så fall till huru stort djup, får jag härmed i underdånighet anföra följande.

Ur strategisk synpunkt anser jag fördelaktigt, att djupet i Kalmarsund är sådant, att våra egna stridsfartyg kunna passera sundet, men icke så stort att utländska mariners större fartyg kunna begagna sig af detsamma.

Om hänsyn toges endast till flottans nuvarande stridsfartyg, är djupet i Kalmar sund för närvarande tillräckligt.

För att kunna motsvara de ökade kraf, som äro en följd af utvecklingen af sjökrigsmaterielen i främmande länder, måste sannolikt de pansarbåtar, som hädanefter anskaffas för vår flotta, erhålla större deplacement och som följd därpå äfven något större djupgående än våra nuvarande pansarbåtar.

Ett vattendjup vid vanligt lågt vatten af 7,0 å 7,5 meter torde vara tillräckligt för att dylika pansarbåtar under vanliga förhållanden skola kunna passera Kalmarsund.

Med hänsyn till hvad ofvan anförts, anser jag det ur strategisk synpunkt önskvärdt, att en utredning af kostnaden för sundets fördjupande till ett djup vid vanligt lågt vatten af dels 7,0 dels 7,5 meter kommer till utförande.

Först efter det sådan utredning föreligger, torde böra tagas under slutlig ompröfning, till hvilket djup sundet med hänsyn till då föreliggande förhållanden bör fördjupas.

Stockholm den 23 mars 1912.

Underdånigst

Sten Ankarcrona.

Carl Sylvander.