

Nr 59.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående
anslag till iståndsättande av Sandvikens hamn på Öland;
given Stockholms slott den 5 mars 1915.*

Under återopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att såsom bidrag till bestridande av kostnaden för iståndsättande av Sandvikens hamn i Persnäs socken på Öland i enlighet med den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därför upprättade arbetsplan bevilja ett anslag av 248,000 kronor samt därav på extra stat för år 1916 anvisa ett belopp av 50,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av tillgängliga medel förskottsvis redan under år 1915 utanordna sistnämnda belopp.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Oscar von Sydow.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 5 mars 1915.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
 Statsråden HASSELROT,
 VON SYDOW,
 friherre BECK-FRIIS,
 STENBERG,
 LINNÉR,
 MÖRCKE,
 VENNERSTEN,
 WESTMAN,
 BROSTRÖM.

 Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

I den till nu pågående riksdag avlåtna statsverkspropositionen har Kungl. Maj:t under punkt 21 i sjätte huvudtiteln föreslagit riksdagen att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, för anordnande av skydd mot stendrift i Sandvikens hamn samt bortmuddring av i hamnen inkommen sten beräkna ett anslag på extra stat för år 1916 av 50,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av tillgängliga medel förskottsvis redan under år 1915 utanordna beloppet.

Efter det utredningen i ärendet nu blivit slutförd, ber jag att åter få upptaga denna fråga till behandling.

Förut utförda
 arbeten vid
 hamnen och
 till desamma
 beviljade
 statsbidrag.

Här må först meddelas några uppgifter om förut utförda arbeten vid hamnen och de härför beviljade statsbidrag.

Sandvikens hamn, som är belägen på norra Ölands västkust vid Kalmarsund, har till betydande del tillkommit på bekostnad av statsmedel.

Den första hamnanläggningen på platsen utfördes under åren 1870—1873 i enlighet med en av dåvarande chefen i östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, överstelöjtnanten C. A. Grafström upprättad plan. Genom nådigt brev den 29 juli 1870 hade för denna anläggning anvisats ett statsbidrag av 18,000 kronor, utgörande omkring två tredjedelar av den till 27,400 kronor för företaget beräknade kostnaden.

Nästan omedelbart efter det berörda anläggning, som utgjordes av en hamnarm (norra hamnarmen) och en lastbrygga söder om denna, blivit färdig, blev den emellertid den 9 februari 1874 svårt skadad genom en häftig nordostlig storm med ovanligt högt vattenstånd, därvid hela överbyggnaden förstördes och lastbryggan ramponerades. Med anledning därav ingingo Persnäs sockenmän, vilka enligt kontrakt åtagit sig att utföra ifrågavarande hamnbyggnad, med framställning om erhållande av ytterligare statsbidrag till densamma. Till stöd därför anfördes, att kommunen, som på hamnbyggnaden redan nedlagt 18,231 kronor och ännu häftade i skuld för en del därav eller för 4,750 kronor, icke mäktade ensam utgöra kostnaden för hamnens istånd-sättande, vartill jämlikt ett av överstelöjtnanten Grafström upprättat betänkande erfordrades 9,450 kronor. Sockenmännen anhöllo förty, att Kungl. Maj:t måtte för ändamålet bevilja kommunen ytterligare 6,300 kronor, motsvarande två tredjedelar av den sålunda beräknade kostnaden, mot det att kommunen åtog sig att svara för arbetets utförande och framtida underhåll. Genom nådigt brev den 28 augusti 1874 blev ifrågavarande framställning bifallen. Den 19 oktober 1876 blev där-efter hamnanläggningen avsynad och godkänd.

Till den sålunda färdiga hamnbyggnaden hade, förutom statsbidragen å tillhoppa 24,300 kronor, tillskjutits av Kalmar södra läns landsting 1,500 kronor och av Persnäs kommun i penningar och arbete, enligt hamnstyrelsens uppgift, ett belopp ej understigande 50,000 kronor.

Ganska snart efter det hamnanläggningen genom den sålunda verkställda reparationen blivit färdig, visade det sig emellertid, enligt vad hamnstyrelsen uti en angående förhållandena vid hamnen lämnad redogörelse uppgiver, att hamnen icke med rimliga kostnader kunde bibehållas vid sitt djup och sålunda uppfylla sitt ändamål. Anledningarna härtill voro, att stark sanddrift söderifrån uppgrundade hamnen och förminskade segeldjupet, samt att hamnarmen var för låg, vilket sistnämnda förhållande hade till följd, att den vid nordliga stormar utefter havsstranden norrifrån vandrande stenen kastades över

hamnarmen in i hamnen, där sålunda stendrivor hopades och hotade att tilltäppa hamninloppet. Den starka sjögången, som vräkte över den låga hamnarmen, åstadkom dessutom en mycket besvärande påkänning för i hamnen liggande fartyg, som icke heller voro skyddade för de västliga vindarna, för vilka hamnen låg öppen. Genom nu anförda förhållanden uppstod fara, att hamnen, som tidtals var så gott som ofarbar, skulle bliva alldeles oanvändbar för de hamnen vanligen trafikerande fartygen.

År 1887 uppgjordes förslag till avhjälpande av berörda olägenheter. Detta förslag, som på uppdrag av hamnstyrelsen var upprättat av chefen för östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, överstlöjtnanten O. F. Zander, innefattade anläggning av en vågbrytare eller hamnarm mot söder, den befintliga norra hamnarmens förstärkning, förlängning av gamla lastbryggan söderut och hamnens uppmuddring. På framställning av hamnstyrelsen beslöt Persnäs kommun att till utförande av dessa arbeten — med undantag av den norra hamnarmens förstärkning, därför kostnaden uppskattats alternativt till 23,700 kronor eller 15,400 kronor och varmed till följd av ekonomiska svårigheter i orten ansågs böra anstå — anvisa en tredjedel av den för de övriga arbetena beräknade kostnaden, 41,100 kronor, med 13,700 kronor, under förutsättning att bidrag av allmänna medel utan återbetalningsskyldighet erhöles till ett belopp, motsvarande återstående två tredjedelar eller 27,400 kronor. Sedan kommunen gjort underdånig framställning om erhållande av statsbidrag till sistnämnda belopp, anförde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i infordrat utlåtande den 3 maj 1889, att, därest hamnen skulle kunna ordnas på tillfredsställande sätt, början ovillkorligen måste göras med att giva den norra vågbrytaren såväl en lämplig riktning mot stranden som erforderlig höjd, samt att den södra hamnarmen måste göras tät och givas så stor höjd, att icke sand vid något tillfälle kunde kastas in i hamnen. Med anledning härav och då partiella förbättringar endast för en kortare tid uppfyllde ändamålet, ansåg styrelsen sig icke kunna förorda det framlagda förslaget i dess föreliggande form. Genom nådigt brev den 24 maj 1889 blev också kommunens ifrågavarande ansökning avslagen.

Sedan därefter nytt förslag till hamnens förbättring och förstärkning blivit utarbetat av dåvarande kaptenen vid väg- och vattenbyggnadskåren C. H. Öhnell, gjorde hamnstyrelsen å Persnäs kommuns vägnar förnyad ansökan om statsbidrag till dess genomförande. I något ändrad form blev detta förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen

tillstyrkt med hänsyn till den av Kungl. Maj:ts befallningshavande särskilt framhållna ökade vikt för kommunen, som hamnen erhållit genom den betydande stenindustri, som uppstått i orten, varjämte åberopades, att underlåtenheten att snart vidtaga kraftiga skyddsåtgärder otvivelaktigt skulle medföra hamnens fullkomliga förstörelse. Detta förslag avsåg anläggning av en södra hamnarm till skydd mot sanddriften, anläggning norr om norra hamnarmen av en yttre vågbrytare till skydd mot stendriften över nämnda hamnarm, norra hamnbassängens uppmuddring till nödigt omfång och djup samt lastbryggans förlängning. Med anledning av den gjorda ansökningen beslöt Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 26 juni 1891 att, med fastställande av upprättad arbetsplan, för ändamålet anvisa ett statsbidrag utan återbetalningsskyldighet av 78,900 kronor, utgörande två tredjedelar av den beräknade kostnaden i dess helhet, 118,400 kronor. Det sålunda anvisade beloppet skulle utgå med 40,000 kronor av 1891 års och med 38,900 av 1892 års anslag till understödjande av brobyggnader och mindre hamnbyggnader samt upprensning av åar och farleder. Genom ett den 22 september 1891 med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättat kontrakt åtog sig den för företagets utförande valda arbetsdirektionen å kommunens vägnar arbetets utförande i enlighet med den fastställda planen samt att, jämte uppfyllande av övriga stadgade villkor, ansvara för hamnens framtida underhåll.

Arbetet bragtes därpå till utförande under åren 1891—1895. Innan det hunnit bliva avsynat, inträffade emellertid nordliga stormar, som åter inkastade massor av sten och skärv i hamnen, vilka bildade en ny stendriva.

Med anledning därav blev på hamnstyrelsens föranstaltande ett nytt förslag upprättat till hamnens iståndsättande. Detta förslag, som uppgjordes av dåvarande majoren vid väg- och vattenbyggnadskåren E. Westerberg, avsåg dels anläggande av ytterligare en skyddsarm vid inloppet till hamnen, nämligen en tvärgående ledarm från norra hamnarmen ut mot den yttre norra vågbrytaren, avsedd att hindra stendrivas framträngande ända till hamnöppningen och hamninloppets därigenom befarade tilltäppande, dels ock bortmuddring av den inuti hamnen befintliga stenen. Sedan den uppgjorda arbetsplanen blivit av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen omarbetad, därvid den till 16,050 kronor beräknade kostnaden för arbetet nedbragts till 11,330 kronor, fastställde Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 11 februari 1898 på hamnstyrelsens å kommunens vägnar gjorda ansökning arbetsplanen

samt beviljade till dess utförande ett statsbidrag utan återbetalnings-skyldighet av 7,500 kronor, utgörande omkring två tredjedelar av den beräknade kostnaden, att utgå av ovanberörda, till Kungl. Maj:ts disposition ställda anslag för år 1898. Den 13 augusti 1898 åtog sig arbets-direktionen å kommunens vägnar att utföra arbetet till den 1 december 1899 i enlighet med den fastställda arbetsplanen samt, bland annat, att ansvara för arbetets framtida underhåll.

Ungefär en månad innan detta arbete sålunda skulle varit slutfört uppstod den 24 oktober 1899 en nordostlig orkanlik storm med åtföljande högt vattenstånd. Den höga sjön vräkte därvid massor av sten och skärv över både yttre vågbrytaren och den därinnanför varande norra hamnarmen in i hamnen och bildade där en ny stendriva nästan lika stor som den, som förefanns, innan det sist utförda muddringsarbetet påbörjats.

Det hade därmed, framhåller hamnstyrelsen i sin ovanberörda redogörelse, visat sig att, ehuru väl sanddriften i hamnen upphört, sedan den södra hamnarmen blivit anlagd, de verkställda arbetena emellertid icke varit tillfyllest för hämmande av den norrifrån kommande stendriften.

Major Blom-
bergs förslag
till hamnens
istandsät-
tande.

Med anledning av den sist timade olyckan hemställde hamnstyrelsen hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att åtgärder måtte vidtagas till förebyggande av de ständigt återkommande olyckorna vid hamnen. Sedan Kungl. Maj:t, på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning, genom nådigt brev den 9 augusti 1901 till undersökning för skydd mot stendrift vid hamnen anvisat ett statsbidrag av 300 kronor, förordnade styrelsen den 21 september 1901 dåvarande distriktsingenjören, numera distriktschefen i södra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren i väg- och vattenbyggnadskåren A. Blomberg att efter undersökning på platsen uppgöra fullständig arbetsplan till skydd mot stendrift vid hamnen. I maj 1903 ingav major Blomberg sådan arbetsplan till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Efter granskning av denna anmodade styrelsen Blomberg att upprätta ny arbetsplan i enlighet med vissa av styrelsen givna anvisningar. Med anledning härav inkom Blomberg i mars 1907 med ny arbetsplan, omfattande ett huvudförslag och två alternativ, betecknade A och B.

Hamnstyrel-
sens fram-
ställning om
statsbidrag i
maj 1910.

Med underdånig skrivelse den 30 november 1910 överlämnade där-
efter Kungl. Maj:ts befallningshavande i Kalmar län till nådig prövning
en av hamnstyrelsen å Persnäs kommuns vägnar gjord underdånig an-
sökning om erhållande av statsanslag för hamnens förstärkning och

fördjupning i enlighet med det av major Blomberg upprättade förslaget, alternativ A.

I berörda ansökan anföres, bland annat, följande.

Oaktat de stora ansträngningar, som gjorts för hamnens vidmakthållande, vore denna likväl för det dåvarande i det närmaste ofarbar. Frågan om hamnens skyddande mot stendrift och dess försättande i ett tillfredsställande skick vore för Persnäs kommun och för hela orten av djupt ingripande betydelse, rent av en livsfråga för orten. Då jordmånen vore karg, åkerbruket stode på en låg ståndpunkt och skog saknades, vore befolkningen för sin existens nödsakad att ägna sig åt binäringar. De binäringar, som stode till buds, vore huvudsakligen brytning och bearbetning av den såväl i hamnens omedelbara närhet som överallt eljest inom socknen i riklig tillgång förefintliga kalkstenen, som vore av utmärktaste beskaffenhet och som utskeppades till olika platser inom och utom riket. Denna i stor omfattning bedrivna stenindustri beredde ortens befolkning rikliga tillfällen till lönande arbetsförtjänst. Det hade även varit ifrågasatt att vid hamnen anlägga fabriker för tillverkning av cement och kalk, men dessa företag hade icke kunnat bringas till stånd på grund av det otillfredsställande skick, vari hamnen befunno sig. De sjöfarande, som angjorde denna, klagade också allmänt över dess dåliga beskaffenhet. Under de nuvarande riskabla förhållandena i hamnen hände det, att assurancesbolagen förvägrade fartygsägare och rederier att låta hos bolagen assurera fartyg angöra hamnen, vid äventyr att de, därest olycka inträffade i hamnen, ginge förlustiga rättigheten att utfå assuranzen. Frakterna i hamnen hade därför blivit oskäligt höga, vilket inverkade hämmande på stenindustriens utveckling. Så framt denna industri skulle kunna fortgå och utvecklas, vore det en trängande nödvändighet, att hamnen försattes och bibehölles i sådant skick, att den för utskeppning av stenen kunde anlöpas av fartyg, vilket vore så mycket viktigare, som järnvägsförbindelsen på ön icke kunde bli på någon betydelse för stenindustrien, enär denna hade sin avsättning på fastlandet och på utlandet. Det ginge nämligen ej att anlita järnvägen för transport av denna industris produkter, enär frakt- och omlastningskostnaderna då bleve så dyra, att all stenexport från orten till följd därav skulle omöjliggöras. Genom hamnens försättande i ett för trafiken tillfredsställande skick skulle större möjlighet till stadigvarande lönande arbetsförtjänst kunna beredas såväl den jordbrukande som den icke jordbrukande befolkningen, vilken då icke behöfde, såsom nu skedde, emigrera och söka sin utkomst i främmande land.

Utom för sjöfarten i allmänhet hade Sandvikens hamn stor betydelse såsom nödhamn för sjöfarande i Kalmarsund, enär det å Ölands västra kust mellan Borgholm och öns nordligaste udde icke finnes någon annan hamn. Vid inträffande svårt väder hände det rätt ofta, att de sjöfarande, hur opålitligt skydd hamnen än lämnade, sökte skydd där, understundom till sådant antal, att hamnen vore fylld av fartyg.

Till följd av sin svaga skatteförmåga kunde kommunen, som fått vidkännas högst betydliga uppoffringar för hamnens byggande, förbättrande och underhåll, icke ens tillnärmelsevis bestrida de för hamnens försättande i ett tillfredsställande skick erforderliga kostnaderna, som uppgingo till betydande belopp.

Av de utav major Blomberg senast utarbetade förslagen ansåge hamnstyrelsen alternativet A vara det lämpligaste. Detta förslag innebure norra yttre vågbryta-

rens förlängning och förhöjning, uppförandet av en fristående vågbrytare till skydd mot nordvästliga stormar, hamnens uppmuddring och gamla norra hamnarmens förändring till lastbrygga. Kostnaden för detta förslags genomförande beräknades uppgå till 340,060 kronor.

Under återopande av det sålunda anförda har hamnstyrelsen anhållit om statsbidrag till sistberörda belopp, 340,060 kronor, mot det att kommunen åtager sig att ansvara för arbetets utförande. Därest statsbidrag icke kunde beviljas till hela nämnda belopp, anhåller hamnstyrelsen, att till kommunen måtte för ändamålet anvisas högsta möjliga bidrag.

Yttrande av
major Blom-
berg.

Ur ett den underdåniga ansökningen bifogat, av major Blomberg den 15 januari 1910 avgivet yttrande angående hamnen må följande här återgivvas.

De vid hamnen uppförda skyddsanordningarna vore ramponerade av sjön och erbjöde alltför ringa motstånd mot sjö och stendrift. Om stark nordlig storm, som vore farligast, skulle uppträda, innan de hunne iordningställas, kunde de totalt förstöras. Även vid mindre våldsam blåst påginge stendriften in i hamnen, och således ökades allt mer de blivande kostnaderna för hamnens befriande från indriven sten. Sjöfarande klagade över, att hamnen vore farlig och stundom omöjlig att angöra för såväl ångare som seglare.

Det skulle enligt gällande bestämmelser åligga kommunen att iordningställa hamnen enligt de av Kungl. Maj:ts fastställda arbetsplanerna med risk att i annat fall få återbetala vad som uppburits av statsmedel, åtminstone till de två sista byggnadsföretagen. Strängt tillämpande av dessa bestämmelser skulle medföra ohjälplig ruin för kommunen, utan att tillförsäkra det allmänna en fullt tillförlitlig hamn, ty även om kommunen mäktade utan vidare bidrag av staten fullborda hamnarbetet, hade erfarenheten lärt, att ogynnsamma väder- och sjöförhållanden kunde kombinera sig så, att den fastställda hamnkonstruktionen visade sig för svag. Därför torde få anses, att hamnstyrelsen slagit in på riktig väg, då den utverkat sig uppgörande av förslag till mera betryggande skyddsanordningar, i hopp att till dessas utförande erhålla kraftig hjälp av staten. Gott stöd för detta hopp syntes föreligga i talrika exempel på statens ingripande till hjälp åt mindre bemedlade samhällen, som genom vidriga naturförhållanden fått sina existensmöjligheter minskade.

Realiserandet av det föreliggande förslaget till hamnens förstärkning och uppmuddring torde långt överskrida kommunens krafter, även om statsunderstöd till två tredjedelar av kostnaden vore att påräkna. Med hänsyn till hamnens nödvändighet för orten, dess föregående och de motigheter, som ständigt rest sig vid byggnadstillfällena, föreläge talande skäl för ett mer än vanligt kraftigt ekonomiskt understöd av staten. Icke minst skulle ett sådant motiveras av, att hamnen hade avsevärd betydelse för sjöfarten i allmänhet såsom nödhamn, och tydligt vore, att dess vikt som sådan skulle i väsentlig grad ökas i samma mån som inseglingen till hamnen förbättrades, vilket även den nya arbetsplanen avsåg att åstadkomma.

Vid den underdåniga ansökningen finnes även bifogat ett den 17 januari 1910 av Oskarshamns ångfartygsaktiebolag till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avgivet yttrande, vari åtskilliga fartygsbefälhavare m. fl., som plåga trafikera hamnen, instämt. Bolaget anför följande:

Yttrande av
Oskarshamns
ångfartygs-
aktiebolag.

Bolaget, som allt sedan år 1875 med egna ångare trafikerat Sandviken och Norra Ölands övriga hamnar, hade sedan flera år tillbaka haft avsevärda svårigheter vid angörandet av Sandvikens hamn till följd av den uppgrundning, som stendriften därstädes förorsakat och fortfarande förorsakade. Då bolaget numera använde större och modernare ångare, inverkade också uppgrundningen så mycket menligare. Därest hamnen icke inom en snar framtid skulle förfalla i den grad, att angörandet av densamma bleve omöjligt och sjötrafiken således tvingades att därstädes totalt avstanna, måste inom närmaste tiden kraftiga åtgärder vidtagas för reparation av hamnen och åstadkommande av skydd för densamma. Utförseln från Sandviken av såväl lantmannaprodukter och kreatur som alster från flera stenhuggerier medelst ångare och seglare på in- och utrikes fart hade varit jämförelsevis livlig. Då dessutom passagerarantalet ständigt växte, synnerligast sedan järnvägstrafik öppnats på norra Öland, skulle trafikanterna från Ölands samtliga norra socknar och framförallt Sandvikens samhälle tillskyndas stora olägenheter, om trafiken i Sandvikens hamn finge nedläggas.

Enligt det av major Blomberg uppgjorda förslaget, alternativ A, skulle erforderligt skydd vinnas mot stormar från sydväst och väster till nordost och de möjligheter till utveckling för orten, som Sandvikens läge erbjuder, genom ökad sjöfart bättre utnyttjas, varjämte hamnen skulle kunna tjäna såsom nödhamn för hela norra Öland för medelstora och mindre fartyg, som passera Kalmarsund.

Kronofogden i Ölands fögderi har avgivit yttrande över hamnstyrelsens ansökning och därvid, med framhållande av hamnens betydelse för orten och särskilt för kalkstensindustrien i Persnäs och angränsande kommuner samt hamnens nuvarande, nära nog ofrafikabla skick, förordat bifall till ansökningen.

Yttranden av
kronofogden
i Ölands fög-
deri samt
Kungl. Maj:ts
befallnings-
havande.

Kungl. Maj:ts befallningshavande har, med hänvisning till vad i den underdåniga ansökningen och av kronofogden blivit anført, för egen del yttrat, att, ehuru de ifrågasatta hamnarbetena vore synnerligen dyrbara, Kungl. Maj:ts befallningshavande likväl, då de prövades vara för hamnens fortfarande bestånd nödvändiga och Persnäs kommun omöjligen mäktade bära de därmed förenade utgifterna, vartill medel icke heller kunde annorledes i orten uppbringas, tillstyrkte, att statsbidrag till största möjliga belopp bleve till arbetenas utförande beviljat.

Efter nådig remiss har därefter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 21 mars 1914 avgivit underdånigt utlåtande i ärendet. Styrelsen anför huvudsakligen följande:

Väg- och vat-
tenbyggnads-
styrelsens
utlåtande.

Den av major Blomberg i maj 1903 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ingivna arbetsplanen omfattade ett av honom förordat huvudförslag jämte ett alternativt förslag. Enligt det förra skulle det behöfliga skyddet beredas genom att förlänga den norra yttre vågbrytaren förbi den från norra hamnarmen utbyggda tvärarmen och förhöja den, så att krönhöjden för yttre vågbrytaren i hela dess längd bleve 3 meter över lågvatten. Genom dessa anordningar skulle, enligt Blombergs åsikt, stendriften kunna hållas längre från det in till hamnen ledande gattet, så att därigenom stenens insugning genom detta skulle förhindras, varjämte mellan yttre vågbrytaren, den tvärgående ledarmen och norra inre hamnarmen skulle bildas en avskild bassäng, där den vandrande stenen kunde samlas och stendrivan hållas från hamnen.

Vid prövning av detta förslag funne väg- och vattenbyggnadsstyrelsen det icke vara av sådan beskaffenhet, att genom dess utförande ett effektivt skydd mot stendriften i hamnen kunde förväntas. Sökte man, med ledning av under åren 1889, 1895 och 1902 verkställda uppmätningar av stendrivas form och läge, klargöra vilka förändringar, som ägt rum med stendriften i följd av de utförda skyddsarbetena — den yttre norra vågbrytaren och den tvärgående ledarmen — så syntes erfarenheten under tiden från år 1894, då den yttre vågbrytaren fullbordats, hava givit vid handen att stendrivan inuti hamnen tillväxte dels genom att stenen slungades över den yttre vågbrytaren och norra inre hamnarmen in i hamnbassängen, dels därigenom att stenen framdrevs utefter utsidan av yttre vågbrytaren och möjligen även efter utsidan av norra hamnarmen samt insöges i hamnen genom gattet med den s. k. »rundijan» vid nordliga och nordvästliga stormar. Stendrivan i hamnen syntes dock numera huvudsakligast tillväxa på sistnämnda sätt, samt till mindre del genom att sten slungades över även norra hamnarmen, ehuru väl jämväl detta i någon mån skedde.

Dessa omständigheter, sammanställda med den gjorda erfarenheten att den utbyggda tvärgående ledarmen visat sig icke kunna leda stenen ut från gattet, så att insugningen av densamma förekommes, syntes göra det otvivelaktigt, att den föreslagna förlängningen av yttre vågbrytaren fram förbi ledarmen icke kunde komma att medföra det avsedda resultatet. Då icke stenen, som framdrivits längs tvärriktningen utefter ledarmen, kunnat undgå att böja av i sydlig riktning mot gattet och sugas in genom detta, så komme än mindre den sten, som drevs längs yttre vågbrytaren i sydvästlig riktning utefter den föreslagna förlängningen, att genom denna förlängning hindras från att insugas i hamnen vid nordliga och nordvästliga stormar: stenen släppte ledningen av den förlängda vågbrytaren ungefär lika nära gattet som den förut släppt ledningen av tvärarmen och därtill med en riktning, som mera bure av mot hamnöppningen.

Ett verkligt skydd mot stendriften vid hamnen syntes endast kunna vinnas, om den utmed yttre vågbrytaren vandrande stenen fördes ut på så djupt vatten, att strömmen icke längre hade kraft att suga den med till och in genom hamngattet samt om det därjämte förhindrades, att sten kastades över norra hamnarmen. För sådant ändamål syntes en tillräckligt stark och hög vågbrytararm böra i riktningen nordväst till väst föras ut till 6 meters vattendjup under lågvattenytan, med krönet å höjden 4 meter över samma yta, samt den innanför belägna delen av norra hamnarmen förstärkas och uppföras till nämnda höjd av 4 meter över lågvattenytan. Med hänsyn till en av hamnstyrelsen den 27 februari 1904 gjord hemställan, att i samband med bortmuddring av stendrivan i hamnen

den norra hamnarmen måtte förändras till lastbrygga, finge, under sådan förutsättning, förhöjningen ske å yttre norra vågbrytaren i stället för å inre norra hamnarmen.

Den nya av major Blomberg i mars 1907 till styrelsen ingivna arbetsplanen, som utarbetats enligt nu angivna grunder, omfattade ett huvudförslag och två alternativ, A och B.

Huvudförslaget avsåg endast åtgärder till förhindrande av stenens inkommande i hamnen, men däremot icke hamnens befriande från den därstädes nu förefintliga stenmängden eller andra nödiga åtgärder för dess försättande i gott skick, såsom beredande av behövt kajutrymme genom norra hamnarmens ändring till lastbrygga, ytterligare muddring samt åstadkommande av ökat lugn i hamnen genom en fristående vågbrytare till skydd mot nordvästliga stormar, vilka samtliga åtgärder däremot inginge i alternativ A, varför även kostnaden för detta alternativ beräknats uppgå till 340,060 kronor, mot 217,950 kronor för huvudförslagets ofullständiga åtgärder. Alternativet B, som skiljer sig från alternativ A med avseende å anordningen av vågbrytaren till skydd mot nordvästliga stormar, vore beräknat till en kostnad av 362,530 kronor.

Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen överlämnat sistnämnda arbetsplan till lotsstyrelsen, hade lotsstyrelsen uti ett till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 17 maj 1907 avgivet yttrande, efter att i ärendet hava hört lotskaptenen i Kalmar, anfört, att alternativet A vore det för hamnens skyddande lämpligaste förslaget, att de däruti upptagna anordningarna kunde bliva till nytta för den allmänna sjöfarten och att de stora utgifterna kunde vara berättigade, om en tillräcklig lokaltrafik därigenom kunde uppåmmas.

Det av major Blomberg föreslagna byggnadssättet för yttre vågbrytarens förhöjning och förlängning hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen icke funnit tillräckligt betryggande, utan syntes ett solidare byggnadssätt vara nödvändigt. Under besök på platsen under augusti månad 1914 hade ledamoten i styrelsen, överstelöjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren O. Z. Ekdahl tagit förhållandena på platsen i översvägande och därvid i samråd med hamnstyrelsen, i ändamål att vinna nedsättning av de stora kostnaderna, funnit skäligt att, med bibehållande av den föreslagna förhöjningen till 4 meter över lågvattenytan för den yttre norra vågbrytaren och dess förlängning, denna senare förlängning förkortades till endast ungefär halva längden, då den komme att stanna vid cirka 4,8 meters djup under lågvattenytan, samt att den fristående vågbrytaren uteslötes. Säkerheten för att den utefter yttre vågbrytaren och dess förlängning vandrande stenen skulle stanna på djupt vatten eller vandra förbi hamngattet utan att komma in genom detta bleve därigenom i viss mån mindre än med förlängningen utdragen ända till 6-metersdjupet, men hamnstyrelsen hade ansett, att det näppeligen varit behövt tänka sig vågbrytaren utdragen till nämnda djup. Beträffande åter den fristående vågbrytaren, så vore denna visserligen önskvärd, men när efter norra hamnarmens ändring till lastbrygga fartygen icke behövde ligga vid den nuvarande, mitt för hamngattet belägna lastbryggan, som vore fritt utsatt för den västliga sjön, utan vid den norra kajen, så vore de därstädes icke i lika grad utsatta för och oroad av den sjö, som vid västliga och nordvästliga stormar bröte in genom hamngattet.

I varje fall syntes med den yttre norra vågbrytarens förlängning utöver 4,8 metersdjupet och med utförande av den fristående vågbrytaren böra anstå, till

dess erfarenheten visat dessa åtgärder vara ovillkorligen behövligen och de sålunda icke kunde undgås. Skulle detta, mot vad nu finge anses troligt, framdeles verkligen bliva fallet, kunde dessa tilläggsarbeten då utföras utan hinder av de arbeten, som för närvarande antoges bliva tillräckliga. Skulle åter en ännu större förhöjning än den nu föreslagna visa sig erforderlig för den yttre vågbrytaren och dess förlängning, så kunde höjden med ringa kostnad ökas till 5,2 meter över lågvattenytan genom en påmurning av krönet med två granitskift, fästade medelst kraftiga bultar i parapetmurverket.

Med de förut omförmälda ändringarna av det alternativa förslaget A, på sätt närmare angäves i en utlåtandet bifogad, i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utarbetad arbetsplan, hade kostnaden, ehuru ett starkare byggnads sätt måst användas för den yttre norra vågbrytarens förhöjning och förlängning, kunnat minskas till ett beräknat belopp av 275,500 kronor.

Efter återgivande av vad förut i ärendet förekommit och efter att hava framhållit hamnens betydelse för orten och stenindustrien därstädes, anför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vidare, att utförseln från hamnen av lantmanprodukter, kreatur och alsterna från flera stenhuggerier med ångare och seglare på in- och utrikes fart hittills varit mycket livlig. Då dessutom passagerarantalet över hamnen ständigt växte, synnerligast sedan järnvägstrafik öppnats på norra Öland, så skulle trafikanterna från Ölands norra socknar och utförseln därifrån tillskyndas stora svårigheter, om trafiken i hamnen komme att nedläggas.

Oaktat de stora ansträngningar, som av Persnäs kommun blivit gjorda för hamnens förbättring och vidmakthållande, vore det på grund av de svåra naturförhållandena oundgängligen nödvändigt att utföra de nu föreslagna åtgärderna, såvitt hamnen skulle bliva försatt i ett för trafikens upprätthållande erforderligt skick och verksamt skydd erhållas mot dess vidare uppgrundning genom stendrift; och då Persnäs kommun icke torde kunna bära större kostnader för hamnen än vad kommunen redan fått vidkännas, men hamnens vidmakthållande i för trafiken användbart och tryggande skick vore en ofrånkomlig betingelse för möjligheten att kunna åt befolkningen, såväl den jordbrukande som den icke jordbrukande arbetarbefolkningen, i Persnäs, Föra och Källa socknar, som bildade hamnens trafikområde, bereda de tillfällen till lönande biförtjänster och till stadigvarande arbetsförtjänst, som måste beredas, så framt icke emigrationen från ön skulle taga en ännu större omfattning än vad redan vore fallet, torde staten böra hjälpa emellan för betryggande av hamnens bestånd.

På grund av vad sålunda anförts, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen bevilja ett anslag utan återbetalningsskyldighet av 275,500 kronor till istånd-sättande av hamnen och beredande av skydd mot dess uppgrundning genom stendrift, i enlighet med den härför i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utarbetade arbetsplanen.

Enligt det vid väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande fogade kostnadsförslag skulle kostnaderna för de ifrågasatta arbetena fördelas på följande sätt, nämligen:

för ny vågbrytararm jämte pirhuvud	kronor	93,160: —
» den nu befintliga norra vågbrytarens påbyggnad	»	61,440: —
» förändring av norra inre hamnarmen och rummet mellan denna och norra vågbrytaren till lastbrygga.....	»	27,722: —
» hamnens uppmuddring	»	46,885: —
» borttagande av tvärarmen	»	250: —
» planering för tillfartsväg till lastbryggan	»	170: —

Summa byggnadskostnad kronor 229,627: —

Därtill komma till omkring 20 procent av byggnadskostnaden beräknade diverse kostnader, oförutsedda utgifter, stormskador, entreprenörens arbetsledning och entreprenörsvinst samt kostnader för övervakande och kontroll å entreprenadarbetets utförande under byggnadstiden

» 45,873: —

Summa kronor 275,500: —

Med underdånig skrivelse den 19 augusti 1914 har Kungl. Maj:ts befallningshavande överlämnat förnyad underdånig framställning i ämnet från hamnstyrelsen å Persnäs kommuns vägnar. Under åberopande av förberörda av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjorda förslag hemställer nu hamnstyrelsen, att statsbidrag för ändamålet måtte beviljas till ovannämnda belopp, 275,500 kronor. Då hamnen de senaste åren allt mer och mer igenfyllts av den vid nordliga och nordostliga stormar uppkommande grus- och stendriften samt vid sådant förhållande arbetet med förbättring av hamnen komme att ställa sig dyrare, om detsamma fördröjdes, och det följaktligen för hamnens skyddande vore synnerligen önskvärt att redan under innevarande år genom anläggande av den i arbetsplanen upptagna vågbrytararmen förhindra vidare grus- och stendrift, hemställer hamnstyrelsen tillika, att erforderligt belopp för påbörjande av anläggandet utav nämnda vågbrytare måtte utanordnas redan under år 1915.

Hamnstyrelsens förnyade framställning om statsbidrag i augusti 1914.

Beträffande behovet av de föreslagna arbetena vid hamnen anför hamnstyrelsen ytterligare:

»Vid hamnen bo i egna bostäder omkring sextio familjer, som för sitt uppehälle uteslutande äro hänvisade till stenindustrien. Förutom denna arbetarstam har en väsentlig del av kommunens medlemmar sin största inkomst genom stenförädling. I församlingen finnas aderton slipverk, drivna medelst vindkraft; på dessa slipas golvplattor och kakelugnsplaner, vilkas tillverkningsvärde uppgår per år i medeltal till 15,000 kronor. Dessa slipverk ägas av mindre bemedlade

personer. Visserligen hava arbetsförhållandena inom byggnadsverksamheten under de senaste åren varit mycket ojämna, särskilt vad kalkstensindustrien beträffar, men det oaktat har värdet av den förädlade och oförädlade sten, som utförts från Sandvikens hamn, utgjort i medeltal 100,000 kronor per år. Outömliga förråd av råmateriel för tillverkning av kalk finnas men hava icke kunnat komma till användning av det skäl, att de planer, som flera gånger uppgjorts för anläggning av kalkbruk, till följd av hamnens dåliga beskaffenhet icke kunnat realiserast.

Skulle hamnen fortfarande få fyllas med grus och sten, bliver följden, att de vid hamnen befintliga mekaniska stenhuggerierna måste nedläggas sin verksamhet och det i desamma nedlagda kapitalet gå förlorat. Följden bleve vidare den, att stenindustrien upphör, och att arbetarbefolkningen på samma gång måste söka sin utkomst på annan ort och även emigrera.

Persnäs kommun är tyvärr icke ensam om att drabbas av de skadliga följderna av hamnens förfall, utan även angränsande kommuner lida stora förluster genom att gå miste om förmånen att över Sandvikens hamn äga förbindelse med fastlandet.»

Yttranden av
kronofogden
och Kungl.
Maj:ts befall-
ningshavande.

Kungl. Maj:ts befallningshavande har, med tillstyrkande av hamnstyrelsens sistberörda framställning, tillika överlämnat förnyat yttrande i ärendet av kronofogden i Ölands fögderi, vilken bland annat anför, att, därest den betydande stenindustrien i orten till följd av hamnens dåliga beskaffenhet komme att helt eller delvis nedläggas, allvarsamma ekonomiska svårigheter torde uppstå för befolkningen i Persnäs och angränsande socknar, vilken för sin utkomst vore mer eller mindre beroende av denna industri. Kronofogden meddelar vidare, att de kommunala utskylderna inom Persnäs kommun under senare år varit anmärkningsvärt höga samt att kommunen, enligt hamnstyrelsens uppgift, utöver influtna hamnavgifter bidragit till hamnanläggningen, dess förbättring och underhåll med sammanlagt omkring 75,000 kronor.

Departements-
chefen.

Redan av den sålunda lämnade utredningen framgår, att Sandvikens hamn är av den allra största betydelse för befolkningen i Persnäs socken och kringliggande ort. Det har i detta hänseende framhållits, att befolkningen med hänsyn till den dåliga jordmånen ej kan livnära sig ensamt å jordbruk utan måste mer eller mindre söka sin utkomst av binäringar. Därvidlag synas huvudsakligen endast sjöfart och stenindustri kunna komma i betraktande.

De upplysningar, som jag ytterligare inhämtat, hava bestyrkt detta förhållande. Persnäs socken hade sålunda vid ingången av år 1914 en folkmängd av 1,472 personer. Av dessa äro 64 familjer med tillsammans 294 personer, som äro bosatta vid Sandvikens hamn eller dess närhet, för sitt uppehälle uteslutande beroende av stenindustrien. Förutom dessa familjer äro en mängd inom Persnäs och en angränsande socken

bosatta personer, som äga mindre jordbruk eller driva annan hantering, väsentligen beroende av den inkomst, de hava av nämnda industri.

Denna stenindustri, för vars bedrivande outtömliga förråd av råmaterial, kalksten av god beskaffenhet, lära finnas i orten, drives fortfarande i ganska avsevärd omfattning. Sålunda har värdet av de från Sandviken utskeppade produkterna av denna industri under senare tid uppgått till i medeltal omkring 100,000 kronor om året.

De båda största stenhuggerierna äro Aktiebolaget Merserums stenhuggerier, som år 1914 sysselsatte en arbetsstyrka av 48 man, och Sandviks sten- och bildhuggeri, där samma år omkring 30 man voro anställda. Dessutom finnas inom Persnäs socken 18 och inom Lofta by i Föra socken 6 enskilda slipverk.

Denna industri har emellertid varit stadd i tillbakagående. Jag vill i sådant hänseende nämna, att tillverkningsvärdet vid Aktiebolaget Merserums stenhuggerier år 1892 uppgick till omkring 450,000 kronor, och att bolaget sistnämnda år sysselsatte 225 arbetare. Anledningen till denna tillbakagång lär, enligt vad som uppgives, väsentligen vara att tillskriva hamnens med åren allt sämre beskaffenhet.

Trafikfrekvensen i hamnen är dock alltså ingalunda obetydlig, under det sista årtiondet omfattande ungefär 300 fartyg per år, därav omkring 250 med mer än 10 tons dräktighet. De inflytna hamnpenningarna hava under tidigare delen av samma period uppgått till över 2,000 kronor om året, enstaka år till över 2,500 kronor.

Antalet fartyg, som anlöpt hamnen under år 1913, uppgick emellertid icke mer än till omkring 240 eller föga mer än hälften av motsvarande antal för år 1907. Det årligen inflytande beloppet av hamnpenningar har under åren 1909—1912 nedgått till 1,500 à 1,600 kronor och år 1913 till ännu lägre belopp.

Vad jag sålunda anfört synes i och för sig utgöra tillräckliga skäl för att vidtaga åtgärder i syfte att förbättra hamnförhållandena och därigenom bereda ökade utkomstmöjligheter för ortens befolkning. Ett studium av befolkningsrörelsen inom Persnäs socken ger ökad styrka åt dessa skäl. Folkmängden inom socknen uppgick vid slutet av år 1890 till 1,948 personer, vid slutet av år 1900 till 1,849, vid slutet av år 1910 till 1,578; vid början av år 1914 hade den såsom nämnt sjunkit till 1,472, och vid 1915 års ingång har den ytterligare nedgått till 1,443 personer. Sedan år 1890 har folkmängden sålunda ständigt minskats, under år 1913 ungefär sex gånger så mycket som å länets hela landsbygd eller med 2,42 % av folkmängden i socknen mot 0,44 % av invånarantalet i samtliga landskommuner. Motsvarande siffror för

år 1911 voro 3,61 % för socknen och allenast 0,12 % för länets hela landsbygd.

Anledningen till denna folkminskning är att söka i en alltjämt fortgående emigration. Denna har under de åtta senaste åren varit ungefär fyra gånger så stor som i Kalmar läns landsbygd i dess helhet. År 1913 var denna disproportion störst; då utgjorde nämligen antalet emigranter från länets hela landsbygd allenast 0,62 % av folkmängden, under det att motsvarande siffra för ifrågavarande socken uppgick till 2,95 %, således nära fem gånger så stort antal.

De anförda siffrorna tala ett tydligt språk. Folkminskningen i orten fortgår, emigrationen ökas. Med hänsyn till vad ovan blivit anfört angående hamnens betydelse för orten synes det också vara klart, att, därest hamnen icke bliver iståndsatt utan allt mer får förfalla, detta kommer att hava svåra följder för befolkningen och än mera skärpa nu angivna missförhållanden. Huru otillfredsställande anordningarna vid hamnen redan för närvarande äro, belyses bäst därav, att assurancesbolagen ofta förbjuda hos dem assurerade fartyg att angöra hamnen. Bliver hamnen icke iståndsatt, kommer sjöfarten till och från densamma småningom att bliva omöjliggjord. Detta kommer i sin ordning sannolikt att medföra nedläggande av de i orten befintliga stenhuggerierna och slipverken, vid vilka nu en så väsentlig del av befolkningen är sysselsatt och har sin bärning. Industriens nedläggande komme säkerligen att förorsaka ytterligare ökad emigration; i varje fall måste den i industriens tjänst anställda arbetarstammen söka sin utkomst på annat håll.

Kommer hamnen däremot att på tillfredsställande sätt iståndsättas och förses med effektiva skyddsanordningar, är all anledning antaga, att frekvensen där skall kraftigt ökas. Den å norra Öland tillkomna järnvägen torde i så fall i sin mån också bidra till livligare trafik.

Därest hamnförhållandena sålunda bleve ordnade, skulle därutinnan hinder icke vidare möta för realiserande av de förefintliga planerna om anläggande av kalkbruk och cementfabrik å platsen. Det torde utan vidare kunna antagas såsom visst, att hamnfrågans lösning och förbättringen av sjöfartsförhållandena skulle över huvud taget föranleda allmän uppblomstring av näringslivet i orten och i väsentlig mån förbättra en stor del av befolkningens utkomstmöjligheter.

Även såsom nödhamn synes Sandvikens hamn hava viss betydelse, då den är den enda hamnen på Ölands västkust mellan Borgholm och öns nordspets. Det torde vara uppenbart, att denna hamnens betydelse skulle i hög grad ökas i samma mån densamma fördjupas dit hän, att den bliver tillgänglig jämväl för mer djupgående fartyg, än nu är fallet.

Emellertid lärer vara obestriddigt, att statsbidrag är en nödvändig förutsättning för, att en förbättring av hamnen skall kunna komma till stånd. De skäl, som vid föregående tillfällen föranlett beviljande av anslag till ifrågavarande hamn, synas mig tala för, att staten jämväl nu träder hjälpare emellan. Det är också angeläget, att denna hjälp kommer snart, då med hänsyn till den ständigt fortgående uppgrundningen av hamnen varje uppskov med dess iståndsättande kommer att medföra ökade kostnader för företagets genomförande.

Hamnstyrelsens föreliggande framställning går ut på, att hela kostnaden för hamnens förbättrande skulle bestridas av statsmedel. Beträffande det av riksdagen årligen beviljade anslag till hamnbyggnader m. m. är emellertid genom nådig kungörelse den 27 juni 1914 i överensstämmelse med riksdagens beslut stadgat, att statsbidrag må av Kungl. Maj:t bestämmas till högst två tredjedelar av den beräknade kostnaden för företaget eller, för mindre hamnar, till högst nio tiondelar av berörda kostnad samt att menighet eller andra vederbörande, vilka antagas komma att av företaget hava nytta, skola bestrida den återstående kostnaden för dess fullbordande. Därest statsanslaget bestämmes till nio tiondelar av kostnaden — något som ej kan ske utan att vederbörande landsting åtagit sig att ansvara för underhåll av hamnbyggnaden — få emellertid enligt dessa bestämmelser endast sju tiondelar användas till arbetets utförande, varemot återstående två tiondelar skola avsättas till en hamnfond. Med hänsyn, bland annat, till vad sålunda är stadgat beträffande disponerandet av berörda anslag för understödjande av hamnbyggnader m. m. har jag ansett det icke i förevarande fall böra ifrågakomma, att hela kostnaden skulle utgå av statsmedel, utan funnit det riktigast, att de kommuner, som bilda hamnens trafikområde, eller andra vederbörande, därest statsbidrag skulle kunna utverkas för företaget, bidra med åtminstone en tiondel av den beräknade kostnaden.

Med anledning därav har jag genom Kungl. Maj:ts befallningshavande från Persnäs, Föra och Källa kommuner, vilka uppgivits utgöra hamnens trafikområde, låtit infordra yttranden, huruvida de vore villiga att bestrida nyssberörda andel av kostnaden för företaget. Källa och Föra kommuner hava i avgivna yttranden visserligen vitsordat nyttan och behovet för orten av den ifrågasatta hamnförbättringen men ändock med hänsyn därtill, att de äro i osedvanligt hög grad betungade av utgifter för andra ändamål, förklarar sig icke kunna bevilja något bidrag till företaget. Persnäs kommun har däremot genom beslut å kommunalstämma den 14 februari 1915 åtagit sig att ensam bestrida ifrågavarande tiondel av de beräknade kostnaderna för förbättringen av

hamnen eller 27,550 kronor, under villkor att statsbidrag till återstående beloppet erhålles, ävensom att ansvara för hamnens framtida underhåll i enlighet med de föreskrifter, som äro eller kunna bliva meddelade.

Med hänsyn till föreliggande förhållanden synes det skäligen icke kunna påfordras, att Persnäs kommun skall bidraga till företagets utförande med större belopp, än vad sålunda blivit utfäst. Enligt av hamnstyrelsen lämnad uppgift hava de utgifter, som kommunen under åren 1870—1913 fått vidkännas för arbeten vid hamnen, uppgått till minst 134,000 kronor, däri inbegripna de utgifter, som täckts av influtna hamnavgifter. Frånsett de sistnämnda, skulle kommunens bidrag till hamnanläggningen och dess underhåll i allt fall uppgå till det med hänsyn till kommunens storlek och ekonomiska förmåga avsevärda beloppet av ungefär 75,000 kronor. Kommunens bärkraft är tydligen också ringa. År 1911 uppgingo dess inkomster till 18,934 kronor, dess utgifter till 16,196 kronor, dess tillgångar till 28,205 kronor samt dess skulder till 2,301 kronor. Kommunalskatten för år 1911 uppgick till det högst avsevärda beloppet av 17 kronor 55 öre per beräknad inkomst av 100 kronor. Fattigvårdskostnaden har efter år 1890 varit osedvanligt stor i Persnäs kommun; den uppgick år 1912 till 6 kronor 14 öre per 100 kronors beräknad inkomst eller 137 procent i jämförelse med den på samma sätt beräknade kostnaden för länets hela landsbygd. Det förtjänar i detta sammanhang erinras, att riksdagen för en mängd smärre fiskehamnar beviljat anslag, motsvarande hela kostnaden.

Det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättade förslaget går i första hand ut på att förhöja och förlänga den yttre norra vågbrytaren samt att verkställa bortmuddring av i hamnen inkommen sten. Vågbrytarens förhöjning och förlängning avse att medföra skydd mot vidare grus- och stendrift samt därav följande uppgrundningar, varigenom de dryga muddringskostnaderna för framtiden komme att i hög grad minskas. Redan förut är genom den södra hamnarmens anläggande (år 1894) sörijt för förhindrande av den vid sydliga vindar uppkommande sanddriften, i fråga varom klagomål därefter ej försports. Efter genomförandet av de nu föreslagna skyddsanordningarna skulle således hamnen vara skyddad både mot stendriften norrifrån och sanddriften söderifrån. Förslaget innebär vidare, att den norra hamnarmen och rummet mellan denna och den yttre vågbrytaren förändras till lastbrygga för att bereda i hamnen befintliga fartyg en mot västliga och nordvästliga stormar bättre skyddad plats än vid den nuvarande lastbryggan. Denna är nämligen belägen mitt för hamninloppet, till följd varav de där förtöjda

fartygen ofta få svår påkänning av de från nämnda håll kommande stormarna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har visserligen påpekat, att med de nu föreslagna förbättringarna av hamnen ej vinnes full säkerhet för förebyggandet av olägenheter för framtiden. Men därmed bliver i allt fall, enligt styrelsens mening, det strängt nödvändiga behovet av förbättring tillgodosett, och torde sedermera erfarenheten få utvisa vad därutöver framdeles må åtgöras. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser icke några arbeten eller anordningar utöver de nu av styrelsen föreslagna för närvarande vara med hänsyn till hamnbyggnadens bestånd eller skyddandet av fartyg i hamnen ovillkorligen erforderliga, och skulle mot styrelsens förmodan dylika tilläggsarbeten framdeles visa sig önskvärda, torde då intet hinder möta att utföra dem såsom påbyggnader till de nu föreslagna anläggningarna, utan att dessa till någon del bliva onyttiga. Med avseende å vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sålunda anfört torde, enligt min mening, styrelsens förslag innebära en med hänsyn till föreliggande omständigheter tillfredsställande lösning av frågan.

Beträffande det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade kostnadsbeloppet, 275,500 kronor, har jag ej funnit anledning att däremot göra erinran. Kostnaderna för företaget torde nämligen vara i största möjliga mån nedbragta av styrelsen, så att en ytterligare minskning av dem icke låter sig göra.

Med stöd av vad sålunda förekommit och då Persnäs kommun förbundit sig att för framtiden ansvara för underhållet av hamnen, anser jag mig böra förorda anvisande av ett statsanslag till nio tiondelar av kostnaden eller i runt tal 248,000 kronor.

Det sålunda ifrågasatta anslaget synes lämpligen kunna fördelas på tre år. För år 1916 torde böra anvisas 50,000 kronor; och då det är av vikt, att arbetet påbörjas redan i år, torde beloppet ställas till förfogande under år 1915.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen



att såsom bidrag till bestridande av kostnaden för iståndsättande av Sandvikens hamn i Persnäs socken på Öland i enlighet med den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därför upprättade arbetsplan bevilja ett anslag av 248,000 kronor samt därav på extra stat för år 1916 anvisa ett belopp av 50,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att av tillgängliga

medel förskottsvis redan under år 1915 utanordna sistnämnda belopp.

Till denna, av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Carl Stålhammar
