

Nr 63.

Av herrar **Törnkvist** i Karlskrona och **Hällgren**, om *uppmuddring av farleden förbi Långören till Torhamnsfjärden m. m.*

Sedan länge har det varit ett önskemål för fiskets och den mindre sjöfartens utövare på Östersjön att åtgärder vidtagas för åstadkommande av en nödhamn vid den svåra passagen förbi Sveriges sydöstligaste del i Blekinge skärgård — Torhamnslandet. Redan för mer än 20 år sedan utarbetades förslag i sådan riktning, men av kostnadsskäl förföll frågan för det dåvarande. Men bland de sjöfarande på ifrågavarande del av Östersjön har frågan aldrig dött bort, den har ständigt varit lika aktuell bland dem. Obeskrivliga äro de strapatser och faror, som den mindre sjöfartens folk ofta utsatts för vid stormtillfällen, när de befunnit sig i denna farliga passage. De naturliga skyddsmöjligheter, skärgården i denna del på kusten i så rikt mått erbjuder, äro icke tillgängliga för de sjöfarande på grund av brist på inseglingsleder. De små fartygen äro nödsakade att söka runda de yttre skären med de oerhörda faror, som därav följa vid stormförhållanden, eller också äro de hänvisade till att söka skydd uppåt Kalmarsund. I ena som andra fallet är det fråga om sådana påfrestningar på folk och materiel, som lätt kunna sluta med katastrof och ofta också gjort så.

Att åstadkomma en inseglingsled förbi Torhamns udde norr om ön Långören är ett så stort behov för särskilt den mindre sjöfarten, att den frågan nu åter måste upptagas till allvarligt dryftande. Önskvärt är också att statsmakterna icke längre lägga denna sak åsido utan nu omsider bringar den till en snabb och tillfredsställande lösning. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har för sin del beaktat det trängande behovet av ifrågavarande inseglingsled och förden skull i sina hösten 1929 till regeringen inlämnade anslagsförslag begärt, att denna hos riksdagen 1930 äskar ett anslag av 95,000 kronor för åstadkommande av en farled och belysning av denna förbi Långören till Torhamnsfjärden. Statsrådet och chefen för Kommunikationsdepartementet meddelar emellertid till sitt omnämmande av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens framställning (sid. 136 sjätte huvudtiteln till årets riksdag) att "vad angår frågan om upprepning av farleden förbi Långören till Torhamnsfjärden, synes denna fråga icke kunna upptagas till prövning utan viss ytterligare utredning, varvid spørsmålet torde få ställas i samband även med andra hamn- och farledsfrågor beträffande Blekinge län". Det vill förefalla som om denna statsrådets synpunkt är ägnad att på ett onödigt sätt komplicera den i och för sig ganska självständiga frågan,

om möjliggörande för den mindre sjöfarten och de större fiskebåtarna att söka nödigt skydd mot stormar i Torhamnsfjärden. Ser man frågan från denna senare synpunkt — som otvivelaktigt är den riktiga — finnes ingen vare sig farleds- eller hamnfråga i Blekinge som vidrör den. Om frågan däremot vidgas därtill att åstadkomma en *genomfartsled* för den mindre sjöfarten inom skärgården förbi Karlskrona, blir det uppenbarligen fråga om ytterligare åtgärder mellan Torhamnsfjärden och staden. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens ovan nämnda framställning rör ju också blott nödhamnsfrågan, d. v. s. uppmuddring och belysning av Långörenleden, så att möjlighet beredes fartygen att i storm söka sig in till Torhamnsfjärden. Att låta denna angelägenhet vila ytterligare i avvaktan på hur *genomfartsfrågan* kan komma att ordnas, synes icke vara på minsta sätt berättigat.

Det må framhållas och beaktas, att något speciellt ortsintresse för östra Blekinge ligger icke invävt i denna fråga. Visserligen skulle de fiskare från Blekinge, som befara denna del av Östersjön, vinna ökad säkerhet i utövningen av sin näring, därest Långörenleden uppmuddrades, så att den bleve segelbar också för de större fiskebåtarna, och visserligen skulle även den mindre bleskingska handelssjöfarten vinna ökad säkerhet genom samma åtgärder, men den största nyttan av en nödhamn i Torhamnsfjärden skulle likväl komma den mindre sjöfarten i det hela på Östersjön till godo. Belysande i detta avseende är den framställning, som i slutet av år 1926 inlämnades till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen från representanter för den mindre handelssjöfarten på Östersjön, vilken framställning lett till styrelsens förut nämnda anslagsäskande, avsett att bringas inför årets riksdag. Framställningen var undertecknad av 65 befälhavare på mindre handelsfartyg av vilka blott 28 voro hemmahörande i Blekinge och av dessa 28 voro 22 hemmahörande väster om Ronneby. Endast 2 voro hemmahörande i Karlskrona skärgård. 22 stycken voro hemmahörande i Skåne och ett tiotal voro hemmahörande i Bohuslän, o. s. v. Det är sålunda ett i eminent grad *allmänt* intresse för den mindre sjöfart, som befara Östersjön, det är fråga om att tillgodose. Lotspersonalen på Långören, som får bevittna den hjälplöshet de små skutorna befinna sig i, när stormarna bryta fram över Torhamnspassagen, vilket ofta sker, den har med kraft hävdad behovet av att något äntligen göres för att bereda det skydd, som för länge sedan bort vara säkerställt.

Inom Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen är kostnadsförslag för arbetets utförande uppgjort till två alternativ. Enligt det första alternativet: muddring till ett djup av 3 meter och en bottenbredd av 20 meter skulle kostnaden belöpa sig till 34,000 kronor och enligt det andra alternativet: muddring till ett djup av 3,6 meter och en bottenbredd av 25 meter skulle kostnaden gå upp till 100,000 kronor. Ett djup av 3,6 meter är behöfligt, därest den mindre sjöfartens intressen skola tillgodoses på ett betryggande sätt. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens förslag till regeringen har också upptagit detta djup men med en bottenbredd av blott 20 meter, varigenom kostnaden kunnat nedbringas till

80,000 kr. Styrelsen har därjämte beräknat kostnaderna för anordnande av fyrbelysning i farleden till 15,000 kr., vadan dess kostnadsförslag i det hela uppgår till 95,000 kronor.

Ifråga om uttalanden rörande uppmuddring av Långörenleden tillåta vi oss att anföra följande från olika myndigheter och sammanslutningar.

Lotsstyrelsen uttalade i skrivelse den 30 juni 1925 att styrelsen "skulle med tillfredsställelse se, att ifrågavarande farled kunde på åsyftat sätt förbättras".

Den 21 maj 1929 tillstyrker Länsstyrelsen i Blekinge län ett utförande av upprensningen med ett farledsdjup av 3,6 meter och en bottenbredd av 20 meter samt framhåller, att upprensningen och belysningen av farleden kommer att bli till stor nytta för den mindre sjöfarten och för fiskarebefolkningen.

Befälhavande amiralen i Karlskrona uttalade i skrivelse den 12 mars 1929 som sin åsikt att leden bör utföras med 3,6 meters djup, med hänsyn till den sjöhävning, som kan befaras samt därav föranledd sättning, och att farledens fördjupning kommer att bli till nytta för flottans mindre fartyg.

Östra Blekinge fiskeriförening u. p. a. samt skeppare och redare på Öland och Skånes östra kust ha på det kraftigaste vitsordat behovet för fisket och sjöfarten av en upprensning av Långörenleden, då härigenom en lämplig och vid stormar synnerligen väl behöflig nödhamn skulle erhållas i Torhamnsfjärden.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen uttalar för sin del, att då de föreslagna åtgärderna med upprensning och belysning av denna farled, utförd med ett djup av 3,6 meter och en bottenbredd av 20 meter, skulle bliva till stort gagn för sjöfarten och fiskarebefolkningen i Blekinge östra del, synes farleden böra komma tillstånd och utföras helt med statsmedel.

Då vi anse att ytterligare dröjsmål med denna frågas lösning är till avsevärd skada för den mindre fraktfarten på Östersjön och att ytterligare uppskov med densamma icke kan sakligt motiveras, hemställa vi,

att riksdagen måtte besluta att för uppmuddring till ett djup av 3,6 meter och en bottenbredd av 20 meter av farleden förbi Långören till Torhamnsfjärden i Blekinge skärgård samt utförande därstädes av nödiga fyrar anvisa ett extra reservationsanslag av 95,000 kronor.

Stockholm den 17 januari 1930.

Algot Törnkvist.

Elof Hällgren.