

Nr 327.

Av herr **Lundquist** i Rotebro, om *höjning av det av Kungl. Maj:t föreslagna anslaget till förbättring av hamnförhållandena vid Landsorts lotsplats m. m.*

Under tionde huvudtiteln i statsverkspropositionen har föreslagits ett anslag för budgetåret 1933—1934 av 30,000 kr. till förbättring av hamnförhållandena vid Landsorts lotsplats i Stockholms södra skärgård. Ifrågavarande förslag anknyter till ett alt. 2 i lotsstyrelsens framställning till Kungl. Maj:t den 30 augusti 1932.

Det anslag, som sålunda av Kungl. Maj:t föreslagits, är förvisso i högsta grad erforderligt. De förbättringsarbeten i den västra hamnen vid lotsplatsen, vartill ifrågavarande anslag är avsett att användas, äro otvivelaktigt nödvändiga. Emellertid synas ytterligare, kompletterande arbeten behöva utföras, innan förhållanden vid platsen i fråga kunna anses någorlunda tillfredsställande. Detta framgår även med önskvärd tydlighet av lotsstyrelsens förutnämnda framställning. Då emellertid denna endast delvis avtryckts i statsverkspropositionen, tillåter jag mig att här nedan återgiva de delar, som närmare beröra här ifrågavarande spörsmål:

»Vid Landsorts lotsplats finnas f. n. en lotsförman och åtta lotsar. Under femårsperioden 1927—1931 har lots från Landsort anlitats av i medeltal 697 fartyg per år, och de influtna lotspenningarna hava utgjort i medeltal 58,139 kr. per år. Lotsuppassningen vid Landsort kan icke indragas.

Å det södra Landsortslandet finnas för lotsuppassningen två hamnar, den östra, anordnad år 1894, och den västra, byggd åren 1890—1891. Den östra hamnen är mera oskyddad än den västra och oanvändbar vid friska nordliga och ostliga vindar samt vid sydlig kuling eller storm, då lotsbåtarna måste förläggas till den västra hamnen; den kan dessutom icke utan mycket betydande kostnader bliva annat än en godvädershamn. Den västra hamnen har ett mera skyddat läge, och lotsbåtarna kunna hållas förtöjda där även vid svåra stormar. Däremot är vid hård vind såväl infarten till som utfarten från hamnen förenad med stora svårigheter, enär utanför hamnmyningen och ut till den cirka 120 meter norr om hamnen invid inseglingstrännan belägna bränningen Hamnbådan bottnen är mycket ojämn och vattendjupet synnerligen varierande. Vid svåra sydliga stormar uppstå dessutom farliga grundbrott mellan Hamnbådan och hamninloppet. Därjämte är vattendjupet i själva hamnen otillfredsställande.

I skrivelse till lotsstyrelsen den 18 februari 1931 har dåvarande lotsförmannen hemställt om utverkande av medel för byggande av en vågbrytare

utanför västra hamnens mynning, med sträckning ut mot Hamnbådan. I denna skrivelse har lotsförmannen bl. a. anført, att lotspersonalen, på grund av fartygsbefälhavarnas fordringar på att lotsarna skola möta fartygen i rätt tid och under alla förhållanden, funnit sig år 1929 föranlåten att för en kostnad av 24,000 kronor i stället för den gamla lotskuttern av trä anskaffa en ny motorlotskutterm av stålplåt. Detta vore emellertid ej tillfyllest. För att tillfredsställa sjöfartens krav måste jämväl västra hamnen förbättras, så att lotsarna åtminstone under de flesta förhållanden kunna utgå för att möta lotssökande fartyg. Vidare har lotsförmannen anført följande:

»Som förhållandena nu äro, är det rent olidligt, när storm råder, och kutterna ligga i hamnen, och man ej på några villkor kan gå ut. Passar man ej på att komma ut innan stormen blir för svår, står man maktlös att biträda lotssökande fartyg. Det har gång efter annan hänt, att när vi lyckligt kommit ut vi därefter måst hålla utanför lotsplatsen tills mörkret inträtt och sedan söka hamn där nattelefon finnes, för att kunna stå i förbindelse med lotsplatsen, och det är endast Nynäshamn¹ som i så fall förekommit. Den 24 januari i år inträffade ett liknande fall. Lotsbåten avgick härifrån på aftonen för att återvända när väderleksförhållandena det tilläto. På morgonen den 25 mojnade vinden så mycket, att lotsarna försökte ta sig ut, vilket lyckades efter två och en halv timmes färd mot storm och hög sjö.

Under ungefär två timmars tid låg engelska ångfartyget Domino och väntade på lots. Försök gjordes att under tiden utgå från Västra hamnen med den andra kuttern, men misslyckades på grund av de höga brottsjöarna samt motorstopp, varigenom situationen blev ytterst farlig. Att räddning kunde ske var ett rent under, tack vare att ankaret fick ett fast bergtag, i annat fall hade båt och besättning varit förlorade i brottsjöarna mot land. Sådana allvarliga olyckstillbud äro icke sällsynta vid denna plats. Den 10 februari måste åter lotsbåten söka sig in till Nynäshamn. Tvenne ångare voro då på resa från Norrköping till Stockholm, nämligen tyska Wiktorina och svenska Ring. På grund av att fartygen ej kunde erhålla lots vid Landsort ringde vi upp Hävringe lotsplats och bad dem underätta befälhavarna, att om de önskade lots, så skulle de själva få navigera sina fartyg till Måsknuv, där lotsbåten möter från Nynäshamn. De föredrogo emellertid att hålla sjön upp till Almagrundet, trots den svåra stormen som då rådde, hellre än att riskera att gå utan lots till Måsknuv. Att fartygsbefäl, rederier, assurancesbolag m. fl. ej äro tillfredsställda med liknande fall, ligger i öppen dag. Att utsätta sig för risken att gå från Hävringe till Almagrundet en vinternatt under sydlig storm med omkring 25 sekundmeters styrka samt regntjocka, som förhållandet var i detta fall, det gör nog icke många förrän nöden tvingar dem därtill.

¹ Avståndet mellan Landsort och Nynäshamn är omkring 12.5 nautiska mil.

Jag skulle kunna i oändlighet uppräknat olyckstillbud och olyckor, som inträffat under min snart fyrtioåriga vistelse här på lotsplatsen, men det sagda kan vara nog för att belysa nödvändigheten av förbättrade hamnförhållanden. Att ingen verklig olycka skett i hamninloppet under så många kritiska situationer, som inträffat under årens lopp, är ju underligt, men allvarliga tillbud ha ju, som förut är nämnt, icke saknats, och då är det också önskvärt, att en förbättring kommer till stånd innan olyckan går över oss.

År 1890 uppmuddrades Västra hamnen till sådant djup som möjliggjorde att vi kunde komma in med lotskuttern. Inloppet har dock ständigt varit mycket farofyllt, men värre blir det för varje år därigenom, att vatten minskas, eller att grunden utanför hamnen bli grundare och följaktligen brottsjöarna större. Det enda sätt att råda bot för dessa olägenheter är att bygga en vågbrytare enligt bifogade kartsnitt¹. Kommer en sådan till stånd, kunna vi även under svåra väderleksförhållanden och för all framtid utan vidare stor risk gå lotssökande fartyg till mötes. Detta är också nu mera än tillförne i hög grad påkallat, nämligen av den orsaken, att trafiken av lotssökande fartyg, destinerade till Södertälje och målarehamnar, ökats i betydlig grad sedan Södertälje kanal vidgades och fördjupades. Fartyg, som ämna sig in i Dalarö-leden och ej under förutnämnda förhållanden kunna erhålla lots, ha ju ändå möjlighet att söka på vid Alma-grundet och där erhålla lots, men de förutnämnda ha ingen annan utväg än att avvakta lämpligt väder tills lots från Landsort kan erhållas, och i bästa fall tills lotsbåten hinner ut från Nynäshamn.

Visserligen är det ett dyrbart företag att bygga vågbrytare, men skall lotsplatsen kunna fylla sin uppgift som sådan, finnes ej någon annan lösning för hamnförhållandenas förbättring.»

Med anledning av lotsförmannens framställning har inom lotsstyrelsen verkställts utredning i ärendet. Enligt denna skulle den av lotsförmannen föreslagna, cirka 120 meter långa vågbrytaren bliva synnerligen besvärlig och dyrbar att anordna, dels till följd av arbetsplatsens för väder och vind utsatta läge, dels emedan vågbrytaren måste byggas på mycket ojämn botten — på ett vattendjup, varierande mellan 1.4 och 7.5 meter (medeldjup ungefärligen 5 meter). Kostnaden för vågbrytaren är svår att exakt beräkna. Man måste räkna med att väderleksförhållandena kunna föranleda längre eller kortare avbrott i arbetena ävensom att stormar kunna förstöra påbörjade men ej slutförda arbeten. Pallsprängning under vatten torde ej heller kunna undvikas, och erforderligt murverk måste uppföras inom kasun, såväl det ena som det andra arbetet medförande höga arbetskostnader. För att vågbrytaren skulle bereda något så när effektivt skydd i inloppet, bör densamma göras så hög, att krönet kommer att ligga omkring

¹ Här ej bifogat.

3 meter över medelvattenytan. Kostnaden för den av lotsförmannen föreslagna vågbrytaren har, med beaktande av nu anförda förhållanden, överslagsvis uppskattats till 300,000 kronor. — På grund av den stora kostnaden för den sålunda föreslagna vågbrytaren har även framförts ett förslag att anordna en friliggande vågbrytare av omkring 30 meters längd, sträckande sig mellan de två på cirka 25 meters avstånd från varandra belägna grundklackarna vid Hamnbådan, en förbättring som av lotsarna på platsen ansetts möjligen kunna vara tillräcklig. Skulle erfarenheten visa, att så ej bleve fallet, borde en förlängning av den friliggande vågbrytaren mot land och med eventuell anslutning till land vidtagas. Ett i enlighet härmed verkställt utbyggande i två perioder av den utav lotsförmannen föreslagna vågbrytaren ställer sig emellertid — under förutsättning av likvärdiga materialpriser och arbetslöner — avsevärt dyrare än arbetets fullföljande i ett sammanhang. Kostnaden för en ungefär 30 meter lång friliggande vågbrytare på Hamnbådan kan överslagsvis uppskattas till 100,000 kronor.

Till förbättring av västra hamnen har vidare ifrågasatts anordnandet av en, något nordligare än här ovan nämnda vågbrytare förlagd, ungefär 30 meter lång — därav ungefär halva längden över vatten å fasta landet — vågbrytarearm, sträckande sig från land ut till en bränning, Hamnstenen, belägen i själva hamnmynningen. Härigenom skulle visserligen inseglingen i hamnen vid sjöhävning underlättas, i det att jämförelsevis lugnt vatten erhöles i det trånga hamninloppet: olägenheten av de grundbrott, som vid hård sjö alstras av Hamnbådan skulle dock kvarstå. Utföres sistnämnda, mindre vågbrytare samtidigt med här nedan ifrågasatta arbeten, beräknas densamma draga en kostnad av 20,000 kronor; utförd som självständigt arbete, ställer den sig betydligt dyrare på grund av arbetets stora beroende av väderleksförhållandena.

Med hänsyn till storleken av de kostnader, som ett utbyggande av den ifrågasatta stora vågbrytaren eller ovan åsyftade del av densamma eller av nyssnämnda mindre vågbrytare skulle draga, har lotsstyrelsen för sin del icke ansett sig kunna hemställa om medel därför, i all synnerhet som hamnfrågan vid Landsorts lotsplats icke därmed skulle vara i sin helhet tillfredsställande löst. Den nuvarande, åren 1890—1891 anordnade västra hamnen måste nämligen inom de närmaste åren ombyggas. Den utgöres av en vågbrytare med innanför densamma anordnade träbryggor. Vågbrytarehuvudet utgöres av en tråkista och innanför denna en bruksmur, båda illa åtgångna av sjö och ålder, särskilt i och under vattengången. De innanför liggande träbryggorna äro svårt rötskadade. Hamnen har emellertid hittills varit förhållandevis billig i underhåll. Förutom nödvändigheten att ombygga nuvarande vågbrytare och bryggor föreligger ett ofrånkomligt behov av att hamnen fördjupas. Dels höjer sig landet vid Landsort, omkring 30 centimeter på 100 år, dels har vattendjupet i hamnen minskats

genom inslamning. Ungefärliga vattendjupet i västra hamnen är nu 1.8 meter vid medelvattenstånd. Enär den större motorlotskuttern vid lotsplatsen ligger 1.5 djupt, är vattnet vid lågvattenstånd och vid sjöhävning otillräckligt för kuttern, och erfordras därför en fördjupning av hamnbassängen till ett vattendjup av 2.5 meter vid medelvattenstånd.

För västra hamnens ombyggnad och fördjupning hava inom lotsstyrelsen uppgjorts två alternativa förslag.

— — — — —
— — — — —

De av lotsförmannen i dennes framställning omförmälda riskerna för lotsarna vid utgående från och inlöpande till Landsorts lotsplats vid stormtillfällen kvarstå emellertid oförminskade även efter utförande av den sålunda ifrågasatta ombyggnaden av västra hamnen. Enligt lotsstyrelsens förmenande måste något snarast vidtagas för att i möjligaste mån avlägsna dessa risker. Den lämpligaste åtgärden härför synes vara, om samtidigt ekonomiska hänsyn tagas i betraktande, anordnandet av en reservhamn å Landsorts nordvästra sida vid Skravelviken ungefär 3,000 meter norr om nuvarande lotshamn. En reservhamn av enklaste beskaffenhet — brygga av trä — skulle därstädes kunna anordnas för en beräknad kostnad av 10,000 kr., inberäknat kostnaderna för ett mindre muddringsarbete och för anordnande av en omkring 3,000 meter lång lokaltelefonledning mellan Landsorts lotsuppassningsstuga, varest utkik hålles, och reservhamnen. Denna hamn skulle visserligen komma att ligga på avsevärt avstånd från lotsuppassningsstället och dess två hamnar samt landvägen allenast stå i förbindelse med uppassningsstället medelst en mindre god gångstig. Vid de förhållandevis fåtaliga tillfällen per år, då västra och östra hamnarna samtidigt äro oanvändbara för lotsningstjänstens fullgörande, skulle emellertid lotsbåt i regel kunna utlöpa från eller ingå till reservhamnen, varest särskild lotsstuga ej avsetts att uppföras. Lotsarna böra kunna kvarstanna ombord å lotskuttern och per telefon stå i förbindelse med lotsuppassningsstugan. Under normala väderleksförhållanden kan dock uppassningen vida bättre tillgodoses från endera av de nuvarande två hamnarna.»

Såsom av lotsstyrelsens skrivelse framgår, kunna förhållandena icke anses nöjaktigt ordnade, med mindre en vägbrytare utanför den västra hamnen anordnas. Lotsstyrelsen förklarar sjäv, att de allvarliga riskerna för lotsarna kvarstå oförminskade även efter utförandet av de i statsverkspropositionen föreslagna arbetena. Förslaget om en reservhamn å nordvästra sidan innebär givetvis vissa fördelar men synes icke kunna innebära någon definitiv lösning. Redan det långa avståndet mellan denna reservhamn och lotsuppassningsstället innebär ur olika synpunkter alltför kännbara olägenheter.

Beträffande de av lotsstyrelsen omnämnda två alternativen för en even-

tuell vågbrytare, är det självfallet, att det dyrare av dessa, som avser en större vågbrytare än i det andra alternativet, är det fördelaktigaste. Det förefaller emellertid, som om även det billigare alternativet skulle innebära en lösning, som måste betecknas som fullt nöjaktig.

De av Kungl. Maj:t föreslagna arbetena inom västra hamnen skulle fördelas på budgetåren 1933—1934 och 1934—1935. Även beträffande här-
ovan föreslagna vågbrytare torde arbetet kunna ordnas så, att kostnaderna kunna slås ut på dessa två budgetår.

Med stöd av vad sålunda anförts, tillåter jag mig föreslå,

att riksdagen ville besluta *dels* höja anslaget till »förbättring av hamnförhållandena vid Landsorts lotsplats i Stockholms södra skärgård» från 30,000 kronor till 75,000 kronor *dels* i anslutning därtill för »säkerhetsanstalter för sjöfarten för budgetåret 1933—1934» anvisa ett extra reservationsanslag av 324,300 kronor.

Stockholm den 21 januari 1933.

R. Lundquist
i Rotebro.
