

Nr 247.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till anordnande av en mät- och avmagnetiseringsstation i Karlshamn; given Stockholms slott den 14 april 1944.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Herman Eriksson.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 14 april 1944.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, ERIKSSON, QUENSEL, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF, RUBBESTAD.

Efter gemensam beredning med t. f. chefen för försvarsdepartementet, statsrådet Ewerlöf, samt cheferna för kommunikations- och finansdepartementen anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Eriksson:

Under det nu pågående kriget använda de krigsförande i stor omfattning s. k. magnetiska minor i sådana farvatten, där på grund av djupförhållandena dylika mineringar kunna erhålla åsyftad verkan. För att skydda fartyg mot magnetiska minor kunna olika anordningar komma till användning. Hit äro att hänföra, förutom minsvepning, åtgärder varigenom den magnetiska kraften hos fartygen minskas eller motverkas. För sådant ändamål hava flerstädes utomlands inrättats s. k. avmagnetiseringsstationer och i anslutning till dessa s. k. mätstationer, vid vilka senare fartygs magnetiska egenskaper kunna uppmätas vid olika vattendjup och olika farter.

Den behandling, som ett fartyg undergår vid en avmagnetiseringsstation, har en till tiden tämligen begränsad verkan och bör därför tid efter annan upprepas. Behandlingen kan visserligen icke heller sägas ens inom den närmaste tiden efter densamma medföra fullt skydd mot magnetiska minor, men erfarenheten har dock visat att behandlingen i avsevärd mån minskar risken för minsprängning.

Även i vårt land ha numera med anlitande av statsmedel inrättats två mät- och avmagnetiseringsstationer, varav den ena, i Stockholm, sedan en tid redan tagits i bruk och den andra, i Göteborg, nalkas sin fullbordan. Därjämte ha för mindre fartyg anordnats s. k. stötslingor i Hälsingborg, Malmö och Trelleborg. Stationen i Stockholm samt stötslingorna hava utförts med anlitande huvudsakligen av medel å förskottsstaten för försvarsväsendet. För anordnande av stationen i Göteborg har 1943 års riksdag för budgetåret 1943/44 under tionde huvudtiteln anvisat ett reservationsanslag av 850 000 kronor.

I skrivelse den 14 januari 1944 har *kommerskollegium* hemställt om vidtagande av åtgärder för inrättande av en mät- och avmagnetiseringsstation i Sydsverige. Ämbetsverket har i detta ämne anfört bland annat följande.

Såväl de större som de mindre svenska handelsfartyg, vilka gå till Tyskland, bruka, i den mån de icke anlöpa Stockholm och behandlas vid avmagnetiseringsstationen därstädes, undergå behandling vid tyska avmagnetiseringsstationer. De danska avmagnetiseringsstationerna hava, enligt vad under hand erfarits, ej större kapacitet än att de, trots begränsningen av den danska sjöfarten, endast i enstaka undantagsfall, exempelvis i fråga om färjorna mellan Malmö och Köpenhamn, kunna betjäna svenska fartyg. Den inrikes svenska sjötrafiken genom Öresund eller eljest i minfarvatten har på detta sätt praktiskt taget icke tillgång till någon annan avmagnetiseringsstation än den i Stockholm belägna. Exempel finnas å att i denna trafik gående fartyg, som ej anlöpt Stockholm och alltså ej kunnat behandlas vid avmagnetiseringsstationen därstädes, blivit sprängt av magnetiska minor. Möjligheterna här i landet att få fartyg behandlade till skydd mot magnetiska minor bliva visserligen förbättrade när avmagnetiserings- och mätstationen i Göteborg färdigställets. Men Stockholms- och Göteborgsstationernas belägenhet lämpar sig dock icke för sådana fartyg, som gå i trafik allenast på sydsvenska hamnar. För dessa fartygs del föreligger trängande behov av en liknande avmagnetiseringsstation med tillhörande mätstation i Sydsverige. Under nuvarande förhållanden och även sedan Göteborgsstationen färdigställets torde alltså behovet av att i Sverige kunna behandla fartyg till skydd mot magnetiska minor icke vara i erforderlig mån tillgodosett.

När Skagerackspärren häves, är det att förvänta, att sjöfartsförbindelserna i större utsträckning komma att återupptagas med hamnar, belägna på andra sidan denna spärr. I farvattnen utanför vissa av dessa hamnar lära magnetiska minor finnas i större eller mindre grad. Det torde därför ej vara tillrådligt att låta fartyg trafikera dessa farvatten utan att fartygen behandlats till skydd mot magnetiska minor. Att i sådana fall räkna med att behandlingen kan ske vid avmagnetiseringsstationer utomlands torde innebära ett antagande grundat på alltför osäkra faktorer. Det torde i stället bliva nödvändigt tillse, att i Sverige finnas tillräckliga möjligheter för fartygens behandling till skydd mot magnetiska minor. Sådana möjligheter

torde ej ens efter färdigställandet av avmagnetiseringsstationen i Göteborg vara förhanden. De båda avmagnetiseringsstationerna i Stockholm och Göteborg torde nämligen icke tillhoppa få tillräcklig kapacitet för att behandla även alla de fartyg, som vid ett hävande av Skagerackspärren kunna behöva behandlas på grund av att de sättas i trafik på hamnar utanför denna spärr. Häves spärren, torde för den skull behovet av den ytterligare avmagnetiseringsstationen i Sydsverige komma att än mera framträda.

På sina håll kan måhända sökas göra gällande, att, när freden inträder, avmagnetiseringsstationer för fartygs behandling till skydd mot magnetiska minor bli obehövliga. De magnetiska minor, som undan för undan utlagts och torde komma att utläggas, hava emellertid i vissa fall, där undersökning kunnat äga rum, visat sig hava batterier, som kunna beräknas hålla åtminstone ett par år. Möjligt torde vara att förse minorerna med batterier av betydligt längre hållbarhet, exempelvis ett tiotal år. Det torde vid dessa förhållanden få räknas med, att minorerna kunna vara effektiva under ganska lång tid.

Utläggningen av de magnetiska minorerna sker ej i vissa avgränsade minfält. Utläggningen brukar ske från flygplan, ofta under den mörka delen av dygnet. På grund härav torde i regel ej ens den som lagt ut minorerna äga närmare kännedom om var de råkat hamna. Vidare äro minorerna ofta inställda så, att de ej explodera första gången de påverkas av ett fartyg och kanske ej heller andra gången detta sker utan först någon senare gång. Dessa omständigheter göra, att det blir mycket svårt för att ej säga omöjligt att annat än å begränsade områden företaga verkligt effektiva svepningar av de magnetiska minorerna.

I anslutning härtill framhåller kollegium, att faran för magnetiska minor torde komma att kvarstå ännu ett antal år efter krigets slut. Dessutom vore att förvänta, att vår sjöfart i flera av de farvatten, där magnetiska minor förekomma, bleve synnerligen livlig i och med att fredliga förhållanden åter inträdde. Detta skulle medföra, att ett större antal handelsfartyg än tillförne måste behandlas vid avmagnetiseringsstation. Otillräckligheten av våra nuvarande resurser att behandla fartyg till skydd mot magnetiska minor torde för den skull komma att framträda alldeles särskilt efter krigets upphörande. Dessa resursers utökande med den nu ifrågasatta ytterligare avmagnetiseringsstationen i Sydsverige skulle därför tillgodose ett behov, vilket ej blott vore trängande utan även kunde befaras kvarstå en ganska lång tid framåt.

Över kommerskollegii skrivelse har marinförvaltningen den 23 februari 1944 avgivit infordrat utlåtande. Vid utlåtandet är fogat ett av ämbetsverket från kommerskollegium inhämtat yttrande rörande den lämpligaste placeringen för handelssjöfartens del av en mät- och avmagnetiseringsstation i södra Sverige och den maximala storleken av de fartyg, som beräknades angöra stationen. Beträffande spörsmålet om stationens lämpligaste placering hava vidare dels hamndirektionen i Malmö, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Sjöassuradörernas förening i särskilda, respektive den 11, den 16 och den 16 mars 1944 daterade skrivelser framfört vissa synpunkter, dels ock Sveriges redareförening efter att hava beretts tillfälle därtill den 15 mars 1944 avgivit yttrande. Slutligen har hamndirektionen i Karlshamn i en den 15 mars 1944 dagtecknad skrift framställt vissa erinringar i anledning av vad hamndirektionen i Malmö i ifrågavarande ämne anför.

Kommerskollegium har anfört följande.

Undersökningar hava ägt rum av möjligheterna att placera stationen i Malmö industrihamn, Klagshamns hamn, Karlshamns hamn ävensom i Falsterbokanalen. Ingendera av dessa platser utom Karlshamns hamn kan anlöpas av fartyg, som ligger djupare än cirka 6,8 meter. Karlshamns hamn kan anlöpas av fartyg med ett djupgående av cirka 9 meter. Flera av de handelsfartyg, som beräknas behöva angöra stationen, hava större djupgående än 6,8 meter. Det är därför angeläget, att stationen i största möjliga utsträckning kan angöras av fartyg med sådant större djupgående. Dessa omständigheter tala för att förlägga stationen till Karlshamns hamn.

Från vissa håll bland redarna har dock ifrågasatts, huruvida stationen ej borde förläggas till Falsterbokanalen. Härvid har man emellertid utgått från den förutsättningen, att stationen ej skulle förläggas innanför kanalens vågbrytare utan i stället i Höllviken utanför vågbrytarna, vilket icke synes böra komma i fråga. Som skäl mot förläggningen till Karlshamn har särskilt framhållits svårigheten, på grund av bristande mistsignalanordningar, att i dimma anlöpa denna hamn. Enligt vad kollegium inhämtat är emellertid en riktad radiofyr därstädes under utförande, och har arbetet fortskridit så långt att endast några kompletterande åtgärder återstå. När denna fyr är färdig, vilket bör kunna ske i god tid, innan stationen kommer till stånd, bortfaller det mot förläggningen till Karlshamn andragna skälet.

Karlshamns hamn har ett väl skyddat läge, och något större hinder för att i svårt väder anlöpa hamnen lär ei förefinnas. Att i dylikt väder gå in i Falsterbokanalen torde däremot under vissa förhållanden vara förenat med ganska avsevärda risker. För handelsfartyg, vilka endast trafikera Östersjön, torde i allmänhet Karlshamns hamn vara den av de fyra platserna, som kan angöras med den minsta tidsförlusten. Även för handelsfartyg, som från Nordsjön komma in i Östersjön, är denna hamn ganska gynnsamt belägen. Vad Falsterbokanalen beträffar torde det vara tveklöst i vad mån handelsjöfarten kommer att använda sig av kanalen, när fredliga förhållanden åter inträtt. För övrigt kan stationens förläggning till Falsterbokanalen komma att medföra ej oväsentliga stockningar i trafiken därstädes.

Kollegium framhåller, att under dessa förhållanden Karlshamns hamn vore den för handelssjöfartens del lämpligaste platsen för den ifrågasatta stationen. Vid stationens utförande borde räknas med att fartyg, som angjorde densamma, kunde hava en längd av 140 meter och en bredd av 20 meter.

Marinförvaltningen har för egen del anfört bland annat följande.

Efter samråd mellan marinförvaltningen, kommerskollegium samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hava representanter för ifrågavarande ämbetsverk besökt Landskrona, Malmö, Klagshamn, Falsterbokanalen samt Karlshamn för att undersöka möjligheterna att å någon av nämnda platser anlägga en mät- och avmagnetiseringsstation för fartyg.

Beträffande Landskrona framkom, att staden visserligen är i besittning av en god djuphamn, väl lämpad för ändamålet, men att segelleden är för smal för att utan stora olägenheter för sjöfarten därstädes medgiva anläggandet av en avmagnetiseringsstation. Enär stora olägenheter sålunda föreligga, har kostnadsberäkning icke skett beträffande detta alternativ.

I Malmö kan en mät- och avmagnetiseringsstation förläggas till industrihamnens förhamn, där stationen skulle kunna erhålla ett relativt väl skyddat läge. En komplett station har preliminärt beräknats kunna uppföras därstädes för högst 1 500 000 kronor.

De lokala förhållandena i K l a g s h a m n äro ogynnsamma bland annat därigenom, att en ränna om cirka 2 kilometers längd måste muddras fram till Falsterbokanalens norra inseglingsränna. Muddringar inom området för en eventuell avmagnetiseringsstation måste därjämte utföras från cirka 5,5 m till cirka 9,2 m. Stationen skulle dock kunna få en väl skyddad plats inom hamnområdet. Däremot stöter det på stora svårigheter att i närheten av stationen anordna en mätstation i nord-sydlig riktning. En dylik mätstation skulle nämligen få anläggas antingen i Falsterbokanalen eller norr om Malmö utanför Barsebäck. Kostnaderna för en avmagnetiseringsstation i Klagshamn inklusive mätstationen beräknas till högst 2 400 000 kronor.

Falsterbokanalen, vars riktning är nord-nordväst, studerades såväl från Östersjösidan som från Öresund. Den fördelaktigaste platsen för en avmagnetiseringsstation befanns därvid vara mynningen av kanalen mot Öresund. Därvid skulle östra piren genombrytas ungefär 200 m från segelleden i rakt ostlig riktning. Mätstation med nord—sydlig riktning kan placeras i kanalen intill avmagnetiseringsstationen. För uppförande av avmagnetiseringsstationen erfordras emellertid ett omfattande muddringsarbete. Enligt erhållna uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anses fara dock icke föreligga för igenslamning på norra sidan av Falsterbokanalen. En komplett mät- och avmagnetiseringsstation i kanalen är kostnadsberäknad till högst 1 550 000 kronor.

De lokala förhållandena å förenämnda platser erfordra en avmagnetiseringsstation med rörlig spole, så anordnad att fartyget under behandlingen ligger förtöjt mellan dykdalber, medan en på tralla lagd elektrisk kabelspole framföres under fartyget. Sålunda samma system som kommer att tillämpas vid under uppförande varande station i Göteborg.

En avmagnetiseringsstation i K a r l s h a m n kan placeras strax norr om kastellet i ost—västlig riktning. Vattendjupet är här sådant, att endast mindre muddringsarbeten behöva företagas. Mätstationen anordnas så, att den ena mätslingan placeras i linje med avmagnetiseringsstationen omkring 40 m öster om denna på ett djup av cirka 10 m med mätkiosk å kastellets ostsida. Den andra mätslingan placeras i södra utloppet till hamnen med mätkiosk å ena piren. Med hänsyn till lokala förhållanden är det lämpligast att utföra stationen i huvudsak med samma utförande, som tillämpats vid Stockholmsstationen, d. v. s. fartyget avses passera fasta spolar, vilka alstra avmagnetiseringsfälten. En station anordnad enligt detta utförande beräknas draga en kostnad av högst 1 200 000 kronor, eventuellt kan genom modifierat utförande av ledningssystemet ernås en besparing av cirka 100 000 kronor.

Förenämnda priser äro i samtliga fall beräknade efter nuvarande prisnivå.

Marinförvaltningen framhåller i anslutning härtill, att ämbetsverket vid sin utredning utgått från av kommerskollegium angiven maximilängd å fartygen av 140 meter och en bredd av 20 meter. Skulle det befinnas önskvärt att anordna stationen för större fartyg, vore detta icke möjligt beträffande Malmö- och Klagshamnsalternativen på grund av de nuvarande utrymmesförhållandena inom respektive hamnområden. I fråga om Falsterbokanalen kunde icke heller därstädes med rimliga kostnader åstadkommas en station för längre fartyg än 140 meter. I Karlshamn vore utrymmesförhållandena i hamnen sådana, att man icke utan stora svårigheter och risker kunde manövrera fartyg av större längd än 140 meter.

Med hänsyn till att kommerskollegium ansett Karlshamn vara den för han-

delssjöfarten lämpligaste platsen för den ifrågasatta stationen samt under beaktande av denna stads läge i förhållande till den nu befintliga avmagnetiseringsstationen i Stockholm och den under byggnad varande avmagnetiseringsstationen i Göteborg ävensom av omständigheterna i övrigt ansåge marinförvaltningen, att avmagnetiseringsstationen för södra Sverige borde förläggas till Karlshamn.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har framhållit, att de kostnader, som eventuellt komme att nedläggas på en avmagnetiseringsstation i Höllviken, bleve till nytta även för trafiken i Falsterbokanalen och för andra framtida anläggningar å denna plats. Vid valet mellan de ifrågasatta platserna syntes därför dessa omständigheter böra beaktas. Härom har styrelsen vidare anfört följande.

Stationen kunde förläggas vid kanalens östra sida omedelbart söder om de båda pirhuvudena i norra delen av kanalen. Grunden består här av sand och övergår på större djup till fastare material, s. k. kalkmörja. Den östra vågbrytaren genombrytes och själva stationen förlägges omedelbart öster om en uppmuddrad vändplats inuti den nuvarande hamnbassängen. Vändplatsens diameter utgör 220 m och själva avmagnetiseringsstationen får en total längd likaledes av 220 m. Vattendjupet är detsamma som i kanalen eller 7,2 m under medelvattenytan. För att skydda stationen mot sjö utbygges utmed norra sidan en vågbrytare av liknande typ som de befintliga vågbrytarna.

Kostnaderna för hela anläggningen förutom kostnaderna för elektrisk material och anordningar i samband med detta har av styrelsen beräknats till 785 000 kronor. Av denna kostnad utgör 175 000 kronor kostnad för vändplatsen.

Falsterbokanalen består i Höllviken av en muddrad ränna med en bottenbredd av 80—100 m, kanal genom själva näset med en bottenbredd av 40 m (vid bron och avstängningsluckor 25 m) samt i Kämpingebukten en muddrad ränna av 100 m bredd. Kanalens hela längd är cirka 9 nautiska mil.

Skulle hinder för genomfart uppstå exempelvis på grund av att bron eller avstängningsluckorna av någon anledning ej kunna öppnas, kunna stora fartyg, som eventuellt befinna sig i kanalen och som på grund av sin längd och sitt djupgående ej kunna vända, förorsakas olägenheter och tidsspillan vid trafikstopp av längre varaktighet. Den i samband med avmagnetiseringsstationen anordnade vändplatsen skulle således bli till stort gagn ur allmän trafiksynpunkt. Vändplatsen kan även med fördel utnyttjas i anslutning till framtida kajanläggningar, vilka bli erforderliga därest å Falsterbonäset pågående djupborrningar giva väntat resultat.

Hamndirektionen i Malmö har, efter en utförlig motivering, såsom sin mening uttalat, att en till industrihamnen i Malmö förlagd mät- och avmagnetiseringsstation skulle få ett fullt tillräckligt vattendjup samt att den med hänsyn till sjöfartens behov och navigeringsförhållandena ävensom ur teknisk synpunkt skulle bli långt fördelaktigare placerad än en sådan station i Karlshamn. Direktionen hade den 11 februari 1944 i skrivelse till marinförvaltningen förklarat sig beredd att för en till cirka 658 000 kronor beräknad kostnad i industrihamnen utföra muddringsarbeten samt anlägga dykdalber och träbrygga, ram och bana för spolen, slip, dragmaskineri, omformarstation, utfyllning och mätstation. Då representant för marinförvalt-

ningen under hand beräknat kostnaden för den elektriska utrustningen m. m. till omkring 400 000 kronor, skulle totalkostnaden för en mät- och avmagnetiseringsstation i industrihamnen således stanna vid 1 058 000 kronor. Det vore därför ägnat att förvåna, att myndigheterna numera räknade med en totalkostnad av 1 500 000 kronor. Sedan marinförvaltningen den 7 mars 1944 till direktionen under hand framställt begäran om kostnadsberäkning beträffande byggnadsarbetena för en för fartyg med 9 meters djupgående avsedd avmagnetiseringsstation i Malmö frihamn, vilken med tillhörande inreglingsrännor hade ett vattendjup av 9,25 meter, hade direktionen, trots den korta tid som härför stått till buds, så långt det låtit sig göra sökt beräkna kostnaderna för denna större anläggning. Enligt dessa beräkningar komme kostnaderna för stationen, exklusive den elektriska anläggningen, att uppgå till 710 000 kronor.

Hamndirektionen i Karlshamn har, under bemötande av de av hamndirektionen i Malmö framförda synpunkterna, för sin del gjort gällande, att den ifrågasatta stationen lämpligen borde förläggas till *Karlshamn*.

Sveriges redareförening har tillstyrkt förslaget, att stationen förläggas till *Karlshamn*, samt har till motivering härför anfört följande.

Ett förläggande av avmagnetiseringsstationen till Karlshamn synes hava följande företräden framför övriga ifrågasatta platser, nämligen *dels* att stationen kommer att ligga utanför av magnetminor infekterade farvatten, *dels* att naturligt vattendjup finnes till närmare 9 meter, *dels* att det är avsett, att avmagnetisering där skall företagas under det att fartygen passera en bana runt en i hamninloppet belägen holme, varigenom väntetiden för fartygen kan förmodas komma att bli relativt liten, *dels* att bogserhjälp torde behöva tagas i anspråk i mindre utsträckning än å de andra platserna *och dels* att en station där kommer att ställa sig billigare för det allmänna.

Härutöver må framhållas, att det ur sjöfartssynpunkt uppenbarligen är angeläget, att en avmagnetiseringsstation förläggas så, att minsta möjliga avvikelser från fartygens router behöva ske. Ingen av de föreslagna platserna är så belägen, att den tillfredsställer all trafik i farvattnen söder om Stockholm eller Göteborg. Vad Karlshamn angår, synes det föreningen som om denna plats skulle, om fördelar och nackdelar vägas mot varandra, ur trafiksynpunkt i vart fall icke vara sämre belägen än övriga i remisshandlingarna nämnda platser.

Bland de skäl, som tala mot ett förläggande av stationen till Karlshamn, må anföras, att farvattnen utanför denna hamn i hårt väder och vid disig väderlek ur navigatorisk synpunkt äro mindre goda. Föreningen förutsätter därför, att vid ett förläggande av stationen till Karlshamn sådana åtgärder vidtagas, att angränsningsförhållandena i de hamnen angränsande och till densamma ledande farvattnen förbättras. Enligt vad av remisshandlingarna framgår kommer en riktad radiofyr att uppföras i inloppet till Karlshamn. Det är av vikt, att denna radiofyr färdigställes innan avmagnetiseringsstationen tages i bruk.

Då erfarenheterna från avmagnetiseringsstationen i Stockholm visat, att fartygen vid passerandet av station utav därstädes anordnad typ måste framgå med mycket ringa fart, varvid i många fall bogserhjälp erfordras, förutsätter föreningen vidare att — då det är avsett att liknande stationstyp skall komma till utförande i Karlshamn — tillräckligt antal bogserbåtar komma att där finnas tillgängliga. Då issvårigheter under vissa förhållanden kunna

uppträda i Karlshamn, böra för att ett effektivt utnyttjande av stationen skall kunna ske möjligheter till isbrytning i hamnen och dess tillfartsleder förefinnas.

Sjöassuradörernas förening har förordat, att stationen förlägges till den plats vid Öresund, som kan befinnas lämpligast. Härom har föreningen anfört.

Vid val av lämplig förläggningssort för en avmagnetiseringsstation för handelsfartyg synes man böra utgå från att angörandet av sådan hamn icke medför större kostnader och olägenheter än nödvändigt. Genom avvikelser från normal route uppkomma emellertid både tidsförlust och driftkostnader, vilka tillsammans med kostnaderna i avmagnetiseringshamnen utgöra en betydande extra belastning av handelssjöfarten. Man måste också räkna med ökad risk för haverier med åtföljande tids- och kostnadskrävande reparationer eller i värsta fall totalförluster. Stationen bör därför placeras så, att avmagnetisering så långt möjligt kan ske i löpande samband med fartygens ordinarie resor, alltså intill de stora trafiklederna eller på kortast möjliga avstånd från dessa. Ur dessa synpunkter kunna vi icke finna Karlshamns läge lämpligt, eftersom Karlshamn är beläget i inre Hanöbukten i en skärgård med dåliga angöringsmöjligheter och på relativt stort och svårnavigabelt avstånd från trafikströmmen såväl utanför Sveriges ostkust som genom Öresund. Navigeringen förbi Bornholm och Sandhammaren och i Hanöbukten samt angöringen av Karlshamn är känd som riskfylld. Härtill bidraga osäkra strömförhållanden, ofta uppträdande tjocka och förekomsten av magnetiska störningsområden. Den omständigheten att en riktad radiofyr för närvarande är under uppförande i Karlshamn torde icke i tillräcklig grad mildra nyssnämnda svårigheter.

De fartyg, som under nu rådande förhållanden kunna tänkas använda Karlshamnsstationen, kunna i stort sett fördelas på tvenne grupper:

1. Fartyg som lossa och lasta i hamnar på sträckan Trelleborg—Malmö—Landskrona—Hälsingborg—Halmstad.

2. Fartyg som lossa och lasta på sträckan Karlshamn—Västervik.

Ehuru vi på grund av bristande tid icke varit i tillfälle att verkställa statistisk undersökning, våga vi antaga, att antalet fartyg i den första kategorien är större än i den andra. Efter krigshandlingarnas upphörande torde de fartyg, för vilka anlöpandet av Karlshamn skulle medföra större tidsutdräkt och större omväg än anlöpandet av hamn vid Öresund, vara avsevärt flera än de, för vilka Karlshamn av avståndshänsyn skulle vara förmånligare. För första kategorien blir avvikelserna, räknad endast för resa till Karlshamn, cirka 100 distansminuter. För fartyg i andra kategorien blir avvikelserna på samma sätt cirka 45 distansminuter. De totala extra kostnaderna och olägenheterna för sjöfarten torde därför kunna antagas bli väsentligt mindre, om avmagnetiseringsstationen förlägges vid hamn i Öresund än om den förlägges till Karlshamn.

Nybyggnaderna i Landskrona och Malmö hava ofta en längd av cirka 150 meter. Så stora fartyg kunna överhuvudtaget icke angöra den planerade stationen i Karlshamn. Dessa mycket värdefulla fartyg äro ej så fåtaliga, varför hänsyn bör tagas även hertill.

En ytterligare omständighet, som talar mot stationens förläggning till Karlshamn, är att åtminstone för större fartyg bogserhjälp torde vara oundgänglig. Detta skulle medföra nödvändigheten av att i Karlshamn för ändamålet stationera särskilda bogserbåtar, då den i Karlshamn befintliga lilla bogserbåten icke kan anses vara tillräcklig.

Slutligen vilja vi framhålla, att avmagnetiseringsstationen i Göteborg efter krigets slut måste bli utsatt för en mycket kraftig belastning, vilket ökar betydelsen av att den andra avmagnetiseringsstationen ligger lämpligt till för genomgångstrafiken i Öresund.

Över de till ärendet sålunda hörande handlingarna hava sedermera infordrade utlåtanden avgivits av chefen för marinen den 29 mars och av kommerskollegium den 6 april 1944.

Chefen för marinen har ansett det av föreliggande utredningar framgå, att i fråga om lämplig plats för en mät- och avmagnetiseringsstation i södra Sverige endast alternativen Malmö eller Karlshamn borde ifrågakomma. Vilket av alternativen som ur sjöfartens synpunkt vore fördelaktigast undandrog sig chefens för marinen bedömning. I vissa ingivna yttranden syntes dock icke tillräckligt ha beaktats dels fördelen av att Karlshamn låge utom det speciellt minfarliga Öresundsområdet och bassängen syd Skåne, dels ock att fartyg, som från världshaven komme till Öresundshamn, på grund av minfaran i södra Kattegatt och norra Öresund måste avmagnetiseras i Göteborg. På motsvarande sätt syntes fartyg, som komme från Östersjön söder om Stockholm, böra avmagnetiseras innan de angjorde de minfarliga områdena i sydvästra Östersjön, vare sig dessa fartyg skulle utpassera genom Öresund, genom Stora Bält eller genom Kielkanalen. Om i ett krig trafiken på Malmö omöjliggjordes, bleve — därest stationen förlades till Malmö — hela Östersjö-sjöfarten hänvisad till Stockholms avmagnetiseringsstation. — För marinens del vore Karlshamn att föredraga framför Malmö dels med hänsyn till flottans basområden och dels emedan Malmö kunde få ett förfientliga anfall alltför utsatt läge. — Av anförda skäl tillstyrktes anläggandet av en mät- och avmagnetiseringsstation i Karlshamn.

Kommerskollegium har till en början närmare utvecklat sina tidigare framförda synpunkter i fråga om valet av plats för stationen med hänsyn till fartygens färdvägar. Härom har kollegium anförts bland annat följande.

En omfattande grupp av fartyg, till vilken hänsyn måste tagas vid valet av plats för stationen, utgöres av sådana fartyg, som gå i trafik mellan hamnar på den svenska ostkusten och tyska Östersjöhamnar. Den enda svenska station av nu ifrågavarande slag, som för närvarande står till buds för dessa fartyg, är den i Stockholm belägna. Alldenstund en del av fartygen ej gå så långt norr ut som till Stockholm, och då anlöpan till Stockholm är förenat med långa skärgårdsresor, ställer det sig ganska oförmånligt för de flesta av de till gruppen hörande fartyg, som ej äro befraktade till eller från Stockholm, att gå in dit för behandling vid stationen därstädes. För dessa fartygs del torde en till Sydsvrige förlagd station, därest den får en sådan belägenhet som Karlshamn erbjuder, komma att bli till stor nytta. Förlägges stationen däremot till Malmö eller annan Öresundshamn, skulle användandet av stationen i allmänhet medföra ganska stor tidsförlust för fartygen. Tidsförlusten kan dessutom komma att ökas därigenom, att en station i Malmö på grund av de lokala förhållandena torde få formen av en s. k. säckstation. Vid en dylik station kunna trafikstockningar lätt uppstå. Karlshamnsstationen skulle däremot anordnas såsom genomfartsstation. En sådan kan, även om fartygen ankomma i tät följd, utan nämnvärt dröjsmål mottaga dem.

En annan fartygsgrupp, som måste beaktas vid utseendet av plats för den ifrågasatta stationen i södra Sverige, består av de fartyg, som från Kattegatt komma genom Öresund och därefter över Hanöbukten fortsätta längs den svenska ostkusten. Denna grupp torde, när Skagerackspärren häves, komma att omfatta ett stort antal fartyg. I den mån fartygen anlöpa Göteborg, kunna de, när den där planerade avmagnetiserings- och mätstationen blir färdig, använda sig av denna. Beaktas måste dock, att Göteborgsstationen, när trafiken västerut efter Skagerackspärrens hävande åter kommer i gång, med all sannolikhet torde bli ganska överbelastad. Även Stockholmsstationen står givetvis till buds för dessa fartyg, men anlöpandet av denna station kan, såsom redan berörts, vara förenat med vissa olägenheter. Skall ett till gruppen hörande fartyg vid passerandet av Hanöbukten gå in till Karlshamn, kommer fartygets färd att förlängas med cirka 27 distansminuter om resan går genom Kalmarsund och med cirka 30 distansminuter om den går utanför Öland. För flertalet fartyg skulle denna ökning av färdlängden medföra en tidsförlust av cirka 3 timmar. Passerandet genom rännorna i inloppet till Malmö eller anlöpandet av annan hamn vid Öresund medför dock även viss tidsförlust. Härjämte får beaktas den redan berörda risken för trafikstockningar vid en station av sådant slag som skulle ifrågakomma i Malmö.

Vidare finnes en grupp av fartyg, som från svenska västkusthamnar gå in i Öresund och avsluta resan i någon vid sundet belägen hamn eller fortsätta till tysk Östersjöhamn. Dessa fartyg torde visserligen vara bäst betjänta av stationens förläggning till Öresundshamn. Fartygen komma emellertid i flera fall att kunna använda sig av Göteborgsstationen. De äro dessutom så fåtaliga, att de ej torde böra tillmätas någon avgörande betydelse vid valet av plats för stationen i Sydsverige.

De nu berörda fartygsgrupperna torde vara de som närmast påkalla uppmärksamhet vid detta val. Av redogörelsen torde framgå, att med hänsyn till fartygens färdvägar övervägande skäl tala för stationens förläggning till Karlshamn.

Med anledning av påståendet att navigeringsförhållandena vid anlöpandet av Karlshamn motiverade stationens förläggning till annan plats än denna stad har kollegium anfört:

Den obetydliga skärgård, som finnes utanför Karlshamn, har sådan belägenhet, att den ej kan sägas utgöra något hinder för hamnens anlöpande. Såväl chefen för lotsstyrelsens lotsbyrå som ock en erfaren sjökapten, som fört fartyg i kusttrafik på södra Sverige i över 20 år, hava på kollegii förfrågan förklarat, att de funnit anlöpandet icke vara förenat med några särskilda svårigheter på grund av strömförhållanden, tjocka eller magnetiska störningar. Vad strömförhållandena och tjockan angår har kollegium dessutom förhört sig hos e. o. byrådirektören Östman vid statens meteorologisk-hydrografiska anstalt och vad de magnetiska störningarna beträffar hos föreståndaren för sjökarteverkets jordmagnetiska avdelning. Härvid har icke förekommit något som kan giva anledning förmoda, att särskilda svårigheter finnas att anlöpa Karlshamn. I detta sammanhang torde böra bemärkas ett vid yttrandet av Karlshamns hamndirektion fogat, av fyra lotsar avgivet intyg, i vilket de förklara sig under alla väderleksförhållanden kunna föra in fartyg till Karlshamn. Framhållas må även, att en vid Karlshamn under uppförande varande riktad radiofyr, vars utsändningar komma att kunna upptagas ej blott medelst radiopejlapparat utan även medelst vanlig rundradio-mottagare, kan förväntas högst väsentligt underlätta angörandet av Karlshamn vid dålig sikt.

Vad djupen i de olika hamnarna beträffar upprepar kollegium vad kollegium redan i sin skrivelse den 22 februari 1944 framhållit, nämligen att Malmö industrihamn och de i andra orter vid Öresund belägna hamnar, som undersökts för stationens placering, ej kunde anlöpas av fartyg, som låge djupare än cirka 6,8 meter, men att hamnen i Karlshamn kunde anlöpas av fartyg med ett djupgående av cirka 9 meter. Flintrännan kunde visserligen ej passeras av fartyg med ett djupgående av mer än cirka 6,8 meter, men Drogden hade ett vattendjup, som låte fartyg med ett djupgående av cirka 7,7 meter passera. När det oceangående tonnaget åter började trafikera Östersjöhamnarna, kunde det förväntas, att fartyg med större djupgående än 6,8 meter behövde använda sig av den ifrågasatta stationen. Dessa omständigheter talade mot stationens förläggning till de omhandlade Öresundshamnarna. Det hade av hamndirektionen i Malmö framhållits, att ett djup av 9,25 meter funnes i Malmö frihamn. Detta vore onekligen riktigt, och utrymme för avmagnetiseringsanordningar funnes måhända även i frihamnen. Att placera måtanordningarna i frihamnen skulle däremot ej låta sig göra, utan måste dessa förläggas till annan ort, där erforderligt utrymme och lämpligt vattendjup funnes, exempelvis till Barsebäck. Vid sådant förhållande ansåge kollegium förslaget att förlägga stationen till Malmö frihamn kunna lämnas helt åsido.

I detta sammanhang omnämner kollegium att, enligt vad marinförvaltningen under hand uppgivit, avmagnetiseringsanordningarnas placering på för stort djup i vissa fall kunde inverka menligt på effektiviteten av fartygs behandling vid stationen. Marinförvaltningen hade emellertid meddelat sig icke hava något att erinra mot anläggningarnas placering på sådant djup att desamma kunde betjäna fartyg med ända till 7,7 meters djupgående, d. v. s. alla de fartyg, för vilka Drogden erbjöde tillräckligt djupt vatten. Kollegium funne sig kunna godtaga, att stationen avpassades efter ett sålunda begränsat djupgående hos fartygen. Ett hänsyntagande till detta djupgående medförde, att av de platser, som skulle kunna komma i fråga, Karlshamn vore den enda å vilken man kunde reflektera.

Med anledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalande, att vid valet av plats för stationen borde beaktas att de kostnader, som eventuellt komme att nedläggas på en avmagnetiseringsstation i Höllviken vid Falssterbokanalen, bleve till nytta även för trafiken i kanalen och för andra framtida anläggningar å denna plats, har kollegium anfört, att kollegium ej ville förneka, att så i viss mån kunde bliva fallet. Kollegium ville dock framhålla, att vinsten därav icke uppginge till så stort belopp som den besparing, vilken vunnes genom att förlägga stationen till Karlshamn. För övrigt hade det ännu ej visat sig i vilken omfattning kanalen komme att anlitas av fartygen under fredliga förhållanden.

Sammanfattningsvis har kollegium framhållit, att enligt kollegii mening det för handelsflottans del finge anses fördelaktigast, att den avsedda avmagnetiserings- och mätstationen placerades i Karlshamn. Särskilt ville kollegium fästa uppmärksamheten å den omständigheten, att Sveriges redare-

förening, vars yttrande finge anses representativt för handelssjöfartens intressen i denna fråga, uttalat sig till förmån för Karlshamnsalternativet.

Departements-
chefen.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, kommer efter fullbordandet av mät- och avmagnetiseringsstationen i Göteborg att i vårt land finnas två dylika stationer, en på västkusten och en på ostkusten, den senare belägen i Stockholm. Kommerskollegium har nu anmält förefintligt behov av ytterligare en, till södra Sverige förlagd mät- och avmagnetiseringsstation. Kostnaderna för anordnandet av stationen, vilken av såväl kommerskollegium, chefen för marinen och marinförvaltningen som Sveriges redareförening på enligt min mening övertygande skäl föreslagits placerad i Karlshamn, ha av marinförvaltningen beräknats till högst 1 200 000 kronor, vilket belopp måhända vid ett modifierat utförande av stationens ledningssystem skulle kunna begränsas till högst 1 100 000 kronor och i varje fall avsevärt understiger den uppskattade kostnaden, därest stationen skulle förläggas till någon av de övriga platser där densamma ansetts eventuellt kunna placeras.

Även jag finner, i likhet med kommerskollegium, angeläget, att den sålunda föreslagna stationen snarast möjligt kommer till stånd, samt förordar därför, att anslag för ändamålet äskas av riksdagen. Anslaget synes böra anvisas såsom reservationsanslag och bestämmas till det högre av de båda nyss angivna beloppen. Jag förutsätter dock, att alla möjligheter utnyttjas att hålla kostnaderna så låga som möjligt. Ehuru den nya stationen, liksom de båda stationerna i Stockholm och Göteborg, torde böra utföras av marinförvaltningen och drivas i dess regi, lär anslaget — med hänsyn till att stationen är avsedd att till väsentlig del betjäna handelsflottans fartyg, och såsom fallet var beträffande anslaget till anordnande av stationen i Göteborg — böra uppföras under tionde huvudtiteln.

I årets statsverksproposition har under nyssnämnda huvudtitel, punkt 69, för nästkommande budgetår äskats ett förslagsanslag av 320 000 kronor till driftkostnader för mät- och avmagnetiseringsstationer. Jag förutsätter att detta anslag, som vid beräkningen av medelsbehovet avsetts allenast för stationerna i Stockholm och Göteborg, får anlitas även för bestridande av driftkostnaderna vid den nu föreslagna stationen.

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

att till *Anordnande av en mät- och avmagnetiseringsstation i Karlshamn* för budgetåret 1944/45 under tionde huvudtiteln anvisa ett *reservationsanslag* av kronor 1 200 000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan lämnar hans Maj:t Konungen bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Ivar Müller.