

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

Utvidgning
af
Malmö Hamn.



VIII - 113

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

627.2-3 L

Shand -

Malmö Ham 1863

Udgaet
af
Marinebiblioteket



Till Vållof. Magistraten i Malmö!

Enligt Hamn-Direktionens afgifne årlige berättelser angående den år 1775 härstädes grundlagde Hamnbyggnad, har, i den mån tillgångarne medgifvit, arbetet dervid oafbrutet fortgått. Dermed förenade kostnader öfverstiga dem, som blifvit använde på hvarje annan Svensk hamn, hvilken, såsom den härvarande, endast genom konsten tillkommit, men resultaten af arbetet samt fördelarne deraf för det allmänna och serskildt för detta samhälle, jemte hela kringliggande orten, kunna med skäl sägas icke allenast motsvara utan öfverträffa förväntningarna.

Det är nemligen känt, att Staden i äldre tider saknade egentlig hamn. Visserligen funnos 2:ne gamla pålverk, i ändamål att skydda färjelagsbåtar, men de voro äfven dertill otillräcklige, så att icke ens dylika farkoster kunde den tiden flyta i land, utan lågo om sommaren på ett ansenligt afstånd från stranden utan skydd och måste om vintern uppdragas på land. Lastning och lossning voro förenade med de största svårigheter, emedan alla varor måste föras på höga flata vagnar i vattnet emellan begge pålverken ut till i sjön väntande båtar, samt från dessa till de på öf-ra redde, för stormar och sjögång blottställdes fartygen. Sedan hamnbron blifvit af storm alldeles förstörd, framställde Staden hos Kgl. Maj:t underdånig anhållan om understöd till en hamninrättning, dock svarades härtill i Kgl. Resolutionen den 7 December 1769, "att som Staden största nyttan af en hamninrättning tillflyter, så må "staden samma verk söka fullborda på egen bekostnad, som sedan genom hamn-penningars uppbärande han återhämtas." För Staden återstod alltså icke annan ut-väg, än att, med ansträngning af egna krafter och anlitande af de medel, som för ändamålet kunde anvisas vidtaga åtgärder för tillvägabringande af en hamn. Sådan blef äfven, på sätt redan är nämndt, grundlagd år 1775, men kunde, under dåvarande förhållanden, icke utöfas i vidsträckt skala, utan afsåg endast inrymmandet af båtar. Ehuru hamnbyggnaden sedermera fortsattes, måste dock, i anseende till lokala svårigheter och Stadens ringa tillgångar, arbetet bedrivas långsamt och efter en inskränkt plan. Ännu för några och trettio år sedan inträffade icke sällan, att hit destinerade

fartyg, fastän betydligt mindre än sådana som med last nu dagligen inlöpa i härvarande hamn, eller derifrån afgå, måst för lossning eller lastning ankra å Stadens redd, blefvo af derunder uppkommen nordvestlig storm kastade på grund och förolyckade. För fartyg med destination hit var i följd deraf svårt att erhålla assurans, åtminstone på billiga villkor.

I mån af hamnens utvidgande och fördjupning tilltog Stadens sjöfart och rörelse i allmänhet, medförande ökade hamninkomster, genom hvilka möjliggjordes början med hamnens konsolidering medelst stenkajer, deraf åren 1839—1843 uppfördes 2,200, samt åren 1848—1852 ytterligare 1,834, tillsammans alltså 4,034 sträckfot. Vidare byggdes åren 1853—1856 nu varande skeppsdockan och den der utanför befintliga bassin, Varfshamnen kallad, hvilken sednare innehåller 16 fots djup och ett utrymme af 128,000 [] fot,

Medelst fortsatt muddring har, sedan år 1843 inloppsrännan till hamnen på en längd af 2,000 fot fördjupats från 11 $\frac{1}{2}$ till 14 $\frac{1}{2}$ å 15 fot, och bredden af samma ränna ökats från 60 till 200 fot. Djupet i båda hamnbassinerna, varierande från 11 $\frac{1}{2}$ till 7 å 8 fot, är ökad till 13 $\frac{1}{2}$ å 14 fot. Östra delen af f. d. norra fästningsgraven har betydligt utvidgats och erhållit ett medeldjup af 10 å 12 fot; den vestra delen af samma graf 8 fot. För djupets ytterligare ökande till 18 å 20 fot, allt under dagliga vattenytan, är nytt ångmudderverk anskaffadt.

Genom muddrets begagnande till fyllning i förening med verkställda uppdämningsar har erhållits till upplags och byggnadstomter framdeles tjenlig upplandning af tillsammans 97 tunnelands rymd, deraf 19 tunneland å östra och 78 tunneland å vestra sidan af hamnen, oberäknad den större tomt af ungefär 110,000 [] alnars rymd, som, utan ersättning, år 1855 afträdades till bangård m. m. för härifrån utgående Södra stamjernbanan.

Följderna af samhällets omtanka och ansträngningar i och för härvarande hamnbyggnad ådagaläggas tydligast och ovedersägligast genom bifogade Litt. A, B, C, D, E och hvilka upplysa

A. att hamninrättningens inkomster, hvilka år 1774 inskränkte sig till 606 Rdr 78 öre, sedermera, i mån af arbetets fortgång, och oaktadt, på Hamn-Direktionens egen begäran hamnafgifterna blifvit 2:ne särskilde gånger nedsatte, årligen och särdeles under sednaste decennium ökats, samt för år 1861 uppgått till 167,706 Rdr 32 öre, af hvilket sednare belopp 150,481 Rdr 79 öre utgjort tolagsersättning och hamnafgifter, 6,687 Rdr 2 öre afgift för dockans be-

gagnande, 8283 Rdr 59 öre årlig tomt öre afgift för hamntomter, samt återstoden åtskillige extra ordinarie inkomster.

- B. att sedan år 1843, då konsolideringsarbetet efter 1838 års plan fulländats, antalet af de årligen från in- och utrikesorter hitkomme eller till sådana orter härifrån afgångne fartyg och båtar fördubblats och år 1861 ntgjort 4,978.
- C. att Sjötullsuppbörden år 1774 utgjort endast 3963 Rdr 3 öre och 70 år der-
efter eller år 1844 uppgått till 209,342 Rdr 50 öre. samt särdeles under de
sistförflutne 5 åren ökats och år 1861 stigit till 833,845 Rdr 13 öre.
- D. att Stadens folkmängd, som år 1774 utgjort endast 2,031 personer och år
1800 uppgått till 3,398, sedermera för hvarje årtionde stigit, serdeles det si-
sta, då tillökningen varit lika stor som under åren 1774—1840, samt år 1861,
under hvilket år ensamt den ytterligare ökats med 1547 personer, uppgått till
19,512 personer.
- E. att fastighetsbevilningsvärdet, som utgjort år 1820 endast 2,433,804 Rdr 75
öre och 20 år derefter 2,804,811 Rdr 78 öre, innevarande år 1862 uppgått till
14,970,833 Rdr.

Med undantag af Hamnkassans årliga bidrag till löner och pensioner åt Stadens
tjenstemän äfvensom till underhåll af Stadens Rådhus och Tullhus, hvilka bidrag lik-
väl till följd af dels Kgl. Brevet den 23 December 1802, dels allmänna erkännandet
af hamnbyggnadens vigt, varit mindre betydliga, hafva, i olikhet med hvad inom an-
dra städer egt rum, alla hamninkomsterne blifvit använde till bestridande af kostna-
derna för hamnbyggnaden och till beredande af dennas ändamål. Då nu, enligt hvad
ofvan åberopade tab. Litt. A. utvisar, hamninkomsterne från och med år 1774 till och
med år 1861 uppgått till sammanräknade 2,876,895: 35.
hvertill komma under tiden åtnjutne statsanslag 187,500
och hamninrättningens vid sistnämnde års slut återståen-
de skuld 619,172: 59. 806,672: 59.

S:a 3,683,567: 94.

utgöra, efter frånräknande af förutnämnde från hamnkassan utgångne
lönebidrag och byggnads underhåll, som enligt Bilagan Litt. F. för de
20 sistförflutne åren uppgått till 83,582 Rdr 43 öre och kunna för för-
utgångne åren antagas till högst 149,985 Rdr 51 öre, tillsammans alltså 233,567: 94.
kostnaderne för härvarande hamnbyggnad från dess grundläggning till
1861 års slut R:mt R:dr 3,350,000 —

Likväl är hamnbyggnaden långt ifrån fulländad. De fördelar den beredt åt samhället har framkallat ökade behof. Att endast upphämta de förra, men förbise de sednare, eller undandraga sig uppoffringarne för deras afhjelpande, vore samhället icke värdigt, och menliga följder af ett sådant undandragande skulle ej eller länge uteblifva.

Återstående bålverk, utgörande			
å Östra hamnarmens inre och yttre sidor			2,160 fot
å Vestra dito dito dito			2,968 ..
tillsammans en längd af 5,128 fot			

är så bristfälligt, att dess snara konsolidering är oundvikligt.

I följd af den ständigt tilltagande och i flere hänseenden förändrade rörelsen är utrymmet i hamnbassinerne alltför inskränkt, och djupet både i dessa och i inlopps-rännan till hamnen alltför ringa.

Dessa förhållanden har framkallat tankan på utvidgad byggnadsplan, hvilken, uppgjord af Herr Öfverste-Löjtnanten och Riddaren C. G. Beyer, här bilägges under Litt. G, åtföljd af deri åberopade karta Litt. H, hvilken jemväl upptager stadsplanen och sålunda lemnar öfversigt af hamnens belägenhet till staden och denne sednare omgifvande kanaler, hvilka stå i omedelbar förbindelse med hamnen och deraf utgöra fortsättning.

Genom den hos Herr Öfverste-Löjtnanten vanliga noggrannhet och fullständighet hyar med denna nya plan blifvit uppgjord, undgår Hamn-Direktionen behofvet af planens detaillering. Direktionen anser sig likväl böra serskildt fästa uppmärksamhet derå, att nya planen hufvudsakligen afser konsolidering af båda hamnarmarne, utvidgning af de utaf dem omflutne bassiner samt ökande af djupet så väl i desse sednare, som i inloppsrännan, äfvensom uppförandet af erforderligt nytt ändamålsenligt Tullhus och af 2:ne fyrbåkar, de emellan staden och hamnen befintlige 2:ne bryg-gors förseende med rörliga vandringer af jern, samt en ny sådan vid östra sidan af f. bastionen Wenersborg; hvaremot kartan utvisar icke allenast nu nämnde arbets-företag, hvilka, såsom de angelägnaste böra snarast möjligt verkställas, utan äfven sådana företag, som mera afse framtidens behof och kunna i mån deraf och efter tillgångarne utföras, såsom vestra delen af f. norra fästningsgravens utvidgning, nya kanalanläggningar å invallningen vester om hamnen och förslag till tomtindelning å landningarne så väl vester som öster om hamnen.

Vidare komma, enligt nya planen, djupet att ökas, i inloppsrännan och i yttre

bassinen till 20 fot, och i den inre bassinen till 18 fot: yttre bassinen att bli 2 1/2 gånger större än den nuvarande och med fördubblad medelbredd, samt kunna rymma 136 fartyg, hvarje af 200 fots längd och 30 fots bredd: inre bassinen, hvars nuvarande bredd till en del inskränker sig till 100 fot, erhålla en bredd af 360 fot, lemna utrymme för 80 å 100 fartyg och likväl medgifva obehindrad kommunikation emellan yttre hamnen och de inre kanalerna.

Kostnadsberäkningen, upptagande ett belopp af 1,738,530 Rdr är uppgjord under förutsättning, att de föreslagne arbetena komma att utan afbrott årligen fortgå under den tid af fem år, som anses erforderlig för deras utförande, med undantag likväl af muddringsarbetet, hvilket, såsom mera beroende af väderleken, icke kan lika hastigt fullbordas.

På grund af mångårig erfarenhet af härvarande hamnbyggnads inflytande på detta samhälles utveckling, och inseende ej mindre nödvändigheten af nu omförmälte ytterligare arbeten, än äfven fördelen och vigten af deras snara utförande, samt med afseende derjemte å det förtroende, hvartill Herr Öfverste-Löjtnanten och Riddaren Beyers förslag och beräkningar ostridigt berättiga, finner Hamn-Direktionen sig uppmädat härigenom hemställa, att Direktionen måtte bemyndigas, att för samma arbetens och byggnadsföretags utförande inom föreslagne tiden, å stadens innevänares vägnar och under deras ansvarighet upptaga ett lån af Två Millioner (2,000,000) Riksdaler Riksmünt på sådana villkor som af Direktionen anses för samhället mest fördelaktiga, dock under villkor, att lånets amortering helt och hållet bestrides med hamnirättningen årligen tillfallande tolagsersättning och hamnavgifter, så att serskild beskattning inom samhället icke må derföre ifrågakomma.

Till närmare belysning angående sättet och utvägarne för lånets amorterande och, i sammanhang dermed, nuvarande skuldens godtgörande, bifogas tablåen Litt. I.

Det orubbade förtroende, hvaraf Direktionen städse varit i åtnjutande och som utgjort en vigtig häfstång för framgången af Direktionens oafbrutna omtanka och bemödande, har, i förening med de för samhället lyckliga resultaten af hittills verkställda arbeten för hamnens konsolidering, utvidgning och fördjupning, oaktadt de farhågor, hvilka förnummos vid fråga om upptagande af de för samma arbetens påskyndande erforderliga lån, ingifvit Hamn-Direktionen förhoppning om bifall till det förslag, som Direktionen, efter moget öfvervägande, nu haft äran framställa.

Malmö i Juli 1862.

Litt. C.

Under nedannämnde år har Tulluppbörden vid Malmö Sjö-Tullkammare utgjort följande belopp:

År		Riksmünt.
1774	under olika uppbördsbenämningar	3,963 3
1832	" " " "	143,869 65
1840	" " " "	268,036 60
1843	" " " "	210,442 22
1844	" " " "	209,342 50
1845	" " " "	208,469 30
1846	" " " "	319,747 60
1847	" " " "	284,038 55
1848	" " " "	377,227 11
1849	" " " "	364,583 75
1850	" " " "	331,121 41
1851	" " " "	391,523 94
1852	" " " "	410,375 20
1853	" " " "	339,554 80
1854	" " " "	476,431 57
1855	utom konfiskations- och bötes samt diverse verks medel	570,336 17
1856	" " " " " " " "	692,590 12
1857	" " " " " " " "	576,183 48
1858	" " " " " " " "	521,520 54
1859	" " " " " " " "	636,052 95
1860	" " " " " " " "	795,139 68
1861	" " " " " " " "	833,845 13

Malmö Rådhus den 1 Juli 1862.

Litt. D.

Nedannämnde år utgjorde folkmängden i Malmö följande antal personer:

År	Personer.
1774	2,031
1800	3,398
1810	4,934
1820	5,971
1830	7,193
1840	8,455
1850	11,617
1855	14,439
1860	17,965
1861	19,512

Malmö Rådhus den 1 Juli 1862.

Litt. E.

Bevillnings-Taxeringsvärdet å fastigheterna i Malmö nedannämnde år utgjorde

År	Riksmünt.
1820	2,433,804 75
1830	2,422,688 16
1840	2,804,811 78
1850	4,461,847 76
1855	5,920,854
1860	9,631,336 25
1861	9,830,005 75
1862	14,970,833

Malmö Rådhus den 1 Juli 1862.

Litt. F.

Från Malmö Hamn-kassa äro till lönebidrag åt Stadens Tjenstemän samt till pensioner äfvensom till underhåll af Stadens byggnader nedannämnde år utbetalte följande belopp.

År	Löner och pensioner.	Byggnads underhåll.	Summa Riksmünt.
1842.	2,869 71.	” ”	2,869 71.
1843.	3,068 19.	” ”	3,068 19.
1844.	2,955 79.	” ”	2,955 79.
1845.	3,005 69.	” ”	3,005 69.
1846.	3,151 44.	” ”	3,151 44.
1847.	3,109 23.	826 10.	3,935 33.
1848.	3,043 18.	292 82.	3,336 ”
1849.	3,139 98.	1,883 37.	5,023 35.
1850.	3,043 19.	1,198 73.	4,241 92.
1851.	3,249 44.	242 12.	3,491 56.
1852.	3,436 94.	414 22.	3,851 16.
1853.	3,493 18.	735 6.	4,228 24.
1854.	3,493 18.	710 13.	4,203 31.
1855.	3,380 69.	6,466 30.	9,846 99.
1856.	3,690 6.	524 21.	4,214 27.
1857.	3,390 6.	264 75.	3,654 81.
1858.	3,380 28.	860 44.	4,240 72.
1859.	3,361 89.	2,514 8.	5,875 97.
1860.	3,193 12.	992 89.	4,186 1.
1861.	3,268 14.	933 83.	4,201 97.
Summa	64,723 39.	18,859 04.	83,582 43.
i medeltal årligen	3,236 17.	942 95.	4,179 12.

Malmö Rådhus den 1 Juli 1862.

Litt. G.

Betänkande om Malmö Hamns utvidgning och consolidering.

Innan jag redogör för planen öfver de ännu åserstående arbetena för Malmö hamns consoliderande och utvidgning har jag ansett mig i korthet böra omnämna de hufvudsakligaste af de sedan konsolideringsarbetenas början år 1839 redan utförda byggnader och arbetsföretag, helst de hamnarbeten hvilka nu förestå utgöra en fortsättning deraf och grunda sig, så väl hvad constructionen som kostnadsberäkningarna beträffar på den erfarenhet, som vid utförandet af de förstnämde blifvit förvärfvad.

Sedan Hamn-Direktionen år 1838 beslutat, att medelst stenkajer consolidera de redan uppförda bålverk, hvarmed hamnarmarna vid den tiden uteslutande voro beklädda, och på samma gång utvidga den inre hamnen samt medelst en ny kanal sätta denna i förbindelse med de staden omgifvande för detta Fästningsgrafvarna börjades consoliderings-arbetet påföljande året och fortgick till år 1843, under hvilken tid 2200 stäckfot Stenkajer blefvo fullfärdigade.

Samtidigt härmed fortgick muddringsarbetena så väl i hamnen som i inlopps-rännan, hvartill ett nytt ångmudderverk om 10 hästars kraft, inrättadt för muddring till 15 fots djup, anskaffades.

Djupet i inlopps-rännan var år 1838, $11\frac{1}{2}$ fot på en bredd af 60 fot och djupet i hamnbassinnerna varierade från $11\frac{1}{2}$ till 7—8 fot.

Som Hamninrättningsens finansiella ställning då icke tillät consoliderings-arbetenas vidare fortsättning, fortgingo endast muddringsarbetena oafbrutet till dess år 1848 tillgångarna medgäfvö Stenkajbyggnadens fortsättning å östra hamnarmen, denna kajmur af 1334 fots längd uppfördes, hvilken fullbordades år 1851.

År 1853 påbörjades byggnaden af Skeppsdockan och den utanför densamma varande bassin, Varfshamnen kallad, hvilka arbeten fullbordades år 1856. Påföljande åren fortsattes och fullbordades landfästena och mittelpelaren till bryggan öfver Varfshamnen, jemte den i förening dermed påbörjade consolideringen af den yttre hamnen utspingande Jettén.

Sammanräknade längden af de härtill uppförda Stenkajer utgör 500 fot.

Under tiden uppfördes så väl vestra som östra Fördämningslinierna, hvarigenom hamnarmarnas yttre bolverk af en sammanräknad längd af 3900 str. fot blefvo umbärliga och en betydlig landvinning erhöles.

Genom de årligen fortgående muddringsarbetena har inloppsrännan blifvit fördjupad från $11\frac{1}{2}$ till $14\frac{1}{2}$ a 15 fot och dess bredd ökats från 60 till 200 fot. Yttre och inre hamnens djup har ökats till $14\frac{1}{2}$ a 13 fot, östra f. d. Fästningsgrafven har erhållit ett medeldjup af 10 a 12 fot och den vestra af 8 fot, hvarförutan den förstnämde blifvit högst betydligt utvidgad.

För djupets ytterligare ökande till 18 a 20 fot, har ett nytt Ångmudderverk om 25 hästkrafter med tillhörande muddringsatalj under sistförflutna åren anskaffats.

Sammanräknade längden af utförde Stenkajer utgör för närvarande 4034 str. fot eller något mer än $\frac{1}{8}$ mil.

Genom yttre Dockbassinnen eller den så kallade Varfshamnen hvars djup är 16 fot har hamnen erhållit ett ökadt utrymme af 128,000 quadrat fot.

Ehuru vidsträckta och kostsamma dessa arbetsföretag än varit och oaktadt det till följe af hamninrättningens små tillgångar måste användas en tid af öfver 20 år för deras utförande, återstå dock för närvarande af östra hamnarmens inre och yttre bolverk 2160 fot samt af den vestra hamnarmens 2968 fot eller tillsammans 5128 str. fot bolverk, hvilka befinnas i så bristfälligt skick att deras snara konsolidering är oundviklig.

Det är konsolideringen af dessa hamnarmar och de af dem omslutna hamnbassinernas utvidgning samt djupets ökande i inloppsrännan och hamnbassinerna, som den planen hufvudsakligen afser.

Den af undertecknad år 1843 upprättade och af Kongl. Maj:t Nädigst fastställda plan för Malmö Hamns konsoliderande och utvidgning innefattar visserligen samma arbetsföretag, fast i inskränktare skala, synnerligast hvad yttre hamnbassinens utvidgning och djupets ökande angår, men under tiden inträffade märkbara förändringar i förhållanderna, hafva föranledt mig att nu framställa en plan af vidsträcktare omfattning så mycket mer, som den alltjemt år efter år stigande handelsrörelsen och sjöfarten och i följe deraf hamnintradernas tillväxt lemna utvägar till utförandet af mera omfattande arbetsföretag, än man för tjugo år sedan hade skäl att föreslå eller att ens anse behöfliga.

Bland de förändrade förhållanden, som under sistförflutna 20 åren uppstått och som inverka på hamnbyggnader i allmänhet och således ingalunda böra förbises vid planens utstakande för de vid Malmö hamn förestående arbeten, äro ångfartygs allmänare användande för så väl passagerare, som varutransport.

För nämde tid sedan användes ångfartyg nästan uteslutande för passagerarefart, men genom de förbättringar ångmachinen sedan dess undergått och serdeles genom införande af auxiliär-machiner försedda med propeller eller skruf, har det blifvit möjligt att icke allenast gifva passagerarefartygen en större lastdryghet utan äfven, att inrätta ett särskildt slags ångfartyg, hufvudsakligast afsedde för fraktgods, hvilka lastångare i frakthillighet kunna täfla med segelfartyg och hvilkas användande på alla farrvatten, med en förvånande hastighet tilltagit och utöfvat ett stort inflytande på handel och industrien.

Man har derjemte under tiden infört mera snabbgående ångbåtar och, som denna egenskap hufvudsakligast vinnes genom fartygens ökade längd, har denna numera så tilltagit, att t. ex. 200 fot långa ångfartyg äfven i våra farrvatten ingalunda äro sällsynta, en längd som vida öfverstiger den af ett nutidens större segelfartyg. Då dertill de flesta ångbåtar äro bygda af jern, hvilken konstruktions-method, som jemväl tillkommit och vunnit en hastig tillämpning under de sednast förflutna 25 åren, medgifver ett snart sagdt obegränsadt ökande af fartygens längd, är en förminskning i denna dimension för framtiden icke att förmoda utan har man snarare att emotse ett ökande deraf.

Det är naturligt att fartyg af så betydlig längd fordra stora och rymliga hamnbassiner för att med bequämlighet deri kunna manövrera.

Då nu ångbåtarna äro nästan helt och hållit oberoende af vindarna och väderleken, kunna de inrätta sina resor med bestämda ankomst- och afgangstider, hvilket icke är förhållandet med segelfartygen, och de användas därför uteslutande för postföring och för att underhålla reguliära förbindelser hamnarna emellan och emellan de Jernbanor som der hafva sina ändpunkter. Som de derjemte äro kostsamare både att anskaffa och hålla i verksamhet än segelfartygen, är deras tid också jämförelsevis dyrbarare än de sistnämndas, hvarföre, och med afseende på den stora nytta, som täta och reguliära samt vidt utgrenade ångbåtskommunikationer tillskynda handeln och industrien, vid frågan om en hamnanläggning icke bör förbises något som kan underlätta och befrämja dessa kommunikationer isynnerhet som de fördelar,

man i sådant afseende bereder ångbåtarna äfven komma segelfartygen i lika hög grad till godo.

På det alltid en hamnanläggning skall vara beqväm för alla slags ångbåtar, måste den, utom förutnämnde stora hamnbassinner, äfven hafva rymliga och lätt åtkomliga lastkajer, så att deras fartyg på möjligaste korta tid må kunna verkställa lossning och lastning, hvarförutan hamnen bör under alla förhållanden vara lätt att anlöpa så väl om dagen som om natten.

Men Malmö har äfven sedan förutnämde 1843 års plan uppgjordes, blifvit ändpunkten för den Södra Stambanan af Statens Jernvägar och derigenom export-orten för hela det vidsträckta land, som denna Stambana genomskär. Stadens naturliga handelsområde har således genom Stambanan fått en högst betydlig utsträckning och då oftanämde Stambana kommer i förbindelse med hela landets Jernbanssystem måste ovilkorligen Malmö, som derjemte är närmaste öfverfartsorten till Köpenhamn, med visshet och inom kort kunna påräkna en anseelig tillväxt i dess handel och sjöfart.

För att uppfylla sin bestämmelse såsom ändpunkt för Södra Stambanan måste Malmö hamn äfven ega ett djup, som medgifver stora och djupgående handelsfartyg att deri inlöpa, på det icke hela den trakt som på Stambanan söker sin hamn vid hafvet vid Malmö måtte gå i mistning af en för handeln och sjöfarten så vigtig fördel.

Härtill anser jag ett djup af 18 å 20 fot under dagliga vattenytan erfordras.

Med fästadt afseende på ofvannämde förhållanden och på Stadens hastiga tillväxt i folkmängd, handel och industri, har jag på Hamn-Direktionens anmodan uppgjort den plan öfver hamnens fullbordande i sin helhet, som å härmed följande karta finnes närmare angifven. Denna plan omfattar icke allenast de byggnader och arbetsföretag, hvilka såsom de angelägnaste böra så snart som möjligt verkställas och hvilka nedanføre närmare blifva afhandlade, utan äfven sådana företag, som mera afse framtidens behof och kunna i mohn deraf och efter tillgångarne utföras, såsom vestra f. d. fästningsgravens utvidgning, nya kanalanläggningar å invallningen vester om hamnen och projekt till tomtindelning å landvinningarna så väl vester som öster om hamnen. För att lemna en öfversigt af hamnens belägenhet relativt till staden och de staden omgifvande kanaler, hvilka stå i omedelbar förbindelse med hamnen och således utgöra en fortsättning deraf, upptager kartan äfven dessa och hela stadsplanen.

De föreslagna arbetena utgöras af:

1:o. *Yttre hamnen.*

Den nuvarande yttre hamnen å kartan utmärkt med Litt. A. har en medelbredd af 360 fot och en längd af 830 fot från hamninloppet till den ifrån vestra sidan utspringande inre Jettée. Dess areal utgör 337,728 quadratfot.

Denna hamnbassin som visserligen för nuvarande behof kan anses tillräcklig har dock för dess ringa bredd icke tillräckligt svajningsrum för stora fartyg, hvilka i hårdt väder inlöpa i hamnen och der måste ankra, isynnerhet vid de icke sällan inträffande tillfällen då flera fartyg samtidigt eller nära efter hvarandra inlöpa.

För ångfartyg är den äfven obequäm emedan dessa icke kunna verkställa vändningar utan tidsödande förhållningar. Hamninloppet är äfven obequämt så väl till form som belägenhet, emedan de fartyg som inlöpa i hamnen måste i sjelfva hamnmynningen förändra kurs, hvilket hinder för segelfartyg och för ångbåtar samt för segelfartyg som bogseras af ångbåtar är ganska olägligt.

Serdeles vid utlöpandet ur hamnen är denna svårighet kännbar, emedan fartygen då icke alltid hinna få tillräcklig fart att göra den kursförändring som i hamnmynningen erfordras för att komma i inloppsriännans rigtning hvilken omständighet icke sällan haft till följd att de fartyg som styra mindre väl blifvit genom vindens och strömmens verkan satta på inloppsriännans östra bank sträxt utanför inloppet.

Den 750 fot långa Östra hamnarmen är endast 30 fot bred och har således icke tillräckligt utrymme såsom lastkaj, hvilket, serdeles vintertiden, då den inre hamnen är af is tillstängd men den yttre ännu är praktikabel och denna kaj således är den enda tillgängliga, medför olägenhet. Såsom landningsplats för ångfartyg, hvartill denna hamnarm för sitt läge är serdeles passande, saknar den äfven behöfligt utrymme. Oftanämde hamnarm är dessutom icke skyddad af ett utspringande pirhufvud, hvarföre den, under nordvestliga stormar, i yttre hamnen inträngande dyningen besvärar de invid hamnarmen förtöjda fartygen.

Vestra hamnarmens brohufvud, hvilket blifvit uppfördt omkring en för flera år sedan der anlagd och af isgång förstörd isolerad vågbrytare, har derigenom fått en ofördelaktig form då dess emot hamnmynningen vända och parallelt dermed löpande sida utgör en längd af icke mindre än 180 fot, bruten med rätvinkliga hörn. Brohufvudets byggnadssätt tillåter dessutom icke någon vidare fördjupning af hamnmynningen nära intill bålverken.

För att derföre bereda ett utrymme tillräckligt äfven för en *högst* betydligt utvidgad framtida sjöfart med större och mera djupgående fartyg och för att undvika de nyssnämnde olägenheterna, hvilka vidlåda den nuvarande yttre hamnen, har jag föreslagit den utvidgning af ifrågavarande hamn som kartan närmare utvisar, hvarigenom dess längd emellan vestra hamnarmen och den inre Jettéens båda pirhufvuden skulle blifva 1240 fot och största bredden emellan vestra och östra hamnarmarne 820 fot samt medelbredden 750 fot. Den areal som de båda nya hamnarmarna komma att innesluta utgör 815,860 quadratfot eller omkring $14\frac{1}{2}$ tunneland eller $2\frac{4}{10}$ gånger större än nuvarande yttre hamnbassinen.

Under förutsättning att hvarje fartyg upptager ett utrymme af 200 fot i längd och 30 fot i bredd eller 6000 quadratfot skulle således denna bassin ensamt kunna rymma icke mindre än 136 fartyg.

Det nya hamninloppet bör förläggas emellan 2:ne runda pirhufvuden af 50 å 60 fot i diameter och på ett afstånd från hvarandra af 180 högst 208 fot. Dessa pirhufvuden böra grundläggas på ett djup af 20 fot under dagliga vattenytan och muras i kassun under vattnet samt deröfver med nära lodrätta murar, på det att äfven de största fartyg, som inlöpa i hamnen, kunna segla tätt intill pirhufvudena.

Vestra hamnarmens pirhufvud är så förlagdt att dess centrum inträffar i inlopps-rännans medellinia, hvilken utdragen äfven råkar centrum af det redan uppförda pirhufvudet å den inre Jettéen.

På hvardera af dessa punkter å nyssnämnde pirhufvuden bör en fyrbåk uppföras för att tjena till inseglingsmärken och hvarigenom hamnens angörande nattetid kan med lika säkerhet försiggå som om dagen.

Från de hamnmyningen inneslutande pirhufvuden utgå vågbrytare (c. d. och p—q) på sätt kartan närmare utvisar, hvilka äfvenledes böra grundläggas i kassuner på 20 fots djup och förses med utvändig sluttande glacin samt med bröstvärn af erforderlig höjd. Åt hamnsidan uppföras nära lodrätta kajer i likhet med de redan förut å östra hamnarmen uppförda.

Dessa vågbrytare hvilka icke äro ämnade till lastkajer, böra hafva den minsta möjliga bredd som är förenlig med nödig styrka och behöflig kommunikation med de tillstötande pirhufvudena.

Från vågbrytaren vid punkten c å östra hamnarmen uppföres en kaj i rak linea

till punkten b af samma konstruktion som den förut i samma hamnarm uppförda kaj hvaraf den utgör en fortsättning. Den grundlägges på ett sådant djup under vattenytan, att 20 fot djupgående fartyg kunna lägga derintill.

Innanför denna kaj som isynnerhet är afsedd till landningsplats för ångbåtar göres en utflyttning af 370 fots bredd, hvilken på yttre sidan åt sjön och efter linierne f—g—h förses med en sluttande stenglacin, stödd i vattenytan emot ett starkt bålverk och derutanför anbringad stenfyllning.

Genom denna utfyllning, erhållen dels från gräfningen till kajernas grundläggning och hamnbassinens botten och dels genom muddrupplag, vinnes ett stort utrymme vid ångbåtskajen och tillfälle till rymliga upplagsplatser i närheten deraf.

Å yttre hamnens vestra sida fortsättes den redan till en del uppförda stenklädda doceringen från punkten n till o hvarifrån å linien o—p en kajmur i likhet med den å Östra hamnarmen föreslagna uppföres. Åt sjösidan beklädes denna hamnarm äfvenledes med en stensatt sluttande glacin, i likhet med den å den derintill stötande vestra fördämningslinien, men förses med ett 2 å 3 fot högt bröstvärn.

Kostnaden för alla de arbeten som måste utföras för yttre hamnbassinens utvidgning och konsolidering på ofvanföre beskrifvet sätt uppgår till 693,680 Rdr Rmt, hvari dock icke kostnaden för muddringsarbetena äro inbegripna.

Dessa byggnader äro af den beskaffenhet att de nära samtidigt, och så skyndsamt som möjligt, måste utföras på det att icke trafiken måtte försväras under en längre tid än som är oundgängligen nödvändig.

2:o. *Inre Hamnbassinen.*

Det otillräckliga utrymme som denna bassin erbjuder har redan i lång tid varit för rörelsen besvärande. Dess utvidgning är således af behovet påkallad och fråga har flera gånger varit väckt om, att genom uppförandet af ett provisionelt bolverk innanför den smalaste och till endast 100 fots bredd uppgående delen af hamnbassinen, utvidga densamma.

Å östra sidan är med undantag af en längd af 500 fot utmed linien a—b konsolideringen redan verkställd, men hela den vestra sidan från bryggan öfver Varfshamnen till inre släpstället återstår ännu och de för omkring 40 år sedan der uppförda bolverk finnas i ett högst bristfälligt skick.

För att erhålla ett äfven för framtida behof motsvaande utrymme, har jag föreslagit, att den nya Kajmuren anlägges efter linierna i—k—l—m, hvarigenom hamnbassinen fick en bredd af 360 fot, hvilken bredd medgifver att fartyg kunna förtöjas med stäffen vänd emot kajerna så väl å östra som vestra sidan och att ändå tillräckligt utrymme lemnas för kommunikationen emellan yttre hamnen och de inre kanalerna.

Då båda dessa kajer utgöra en sammanräknad längd af 2600 str. fot kunna således 80 å 100 fartyg på detta sätt derutmed placeras.

Hamnbassinnens utrymme bliver efter denna plan 522,000 □ fot, men den förutsätter bortgräfningen af hela den utför kajmuren varande vesta hamnarmen till 18 fots djup under vattenytan och hvarför kostnaden ensamt är beräknad till 131,250 Rdr Rmt. Ehuru betydlig denna kostnad än är, anser jag det dock icke vara skäl att på bekostnad af utrymmet i den blifvande hamnbassinnen och genom kajmurens framflyttande mera åt öster söka vinna en besparing genom ett minskadt gräfningsarbete, hvilket högst kan komma att uppgå till 50 å 60,000 Rdr, då man derigenom skulle icke allenast gå i mistning af den fördelen, att i ifrågavarande bassin placera fartygen på det sätt ofvanföre är anfördt, hvilket en tilltagande rörelse väl torde fordra, utan äfven af den icke ringa förmån att under utförandet af kajbyggnadsarbetet undvika rubbningen af de på vestra hamnarmen varande upplagsplatsar, hvilket blefve oundvikligt i fall den nya kajmuren, för hvilken kostnaden bliver densamma antingen den uppföres mera i öster eller vester, skulle framflyttas mera åt öster och derigenom således skulle komma att genomskära alla de nuvarande tomterna.

De kajer som efter förutnämde linier skola uppföras böra alla vara af samma konstruktion som den å östra hamnarmen redan uppförda, men grundlaggda på 16 å 18 fots djup under dagl. vattenytan. Kostnaden härför är beräknad till 303,600 Rdr Rmt som tillsammans med förutnämde för vestra hamnarmens bortgräfning calculate kostnad gör 434,850 Rdr Rmt, hvartill således inre hamnens konsolidering och utvidgning belöper sig.

3:o. Muddringsarbeten.

De under de sednaste åren här verkställda muddringsarbeten, med de dertill anskaffade nya och kraftiga machiner och inrättningar, hafva visat det vara möjligt att uppbryta den stenbundna bottnen, som sträcker sig under inloppsrännan samt under hela den hamnen omgifvande trakt och, hvilken på ett djup af 14 å 15 fot under

vattenytan börjar öfvergå till ett tätt sammanpackadt kalkstenslager af betydlig måktighet. Att ett muddringsarbete på en så beskaffad botten måste blifva ganska kostsamt är gifvet, men erfarenheten har dock visat att kostnaden för en kubikfamn deraf upptagen till ett djup af 20 fot under vattenytan icke öfverstiger 10 Rdr Rmt, deri äfven inberäknadt all kostnad för mudderlossning och transport samt underhållet af hela muddringsattiraljen, men icke kostnaden för denna sednares anskaffande.

Med fästadt afseende å de här förekommande variationer i vattenhöjden och å hvad som för sjöhäfningsen bör frånräknas, måste man för att erhålla ett för seglingen nyttigt djup af 18 fot, utsträcka muddringen till 20 fot under dagliga vattenytan. Jag har dervid icke tagit i beräkning de större tidtals inträffande variationerna, hvilkas sammanlaggda maxima af högt och lågt vatten uppgå till icke mindre än 10 fot, emedan sådana större vattenvariationer dels ganska sällan inträffa och dels äro snart öfvergående samt vexla lika ofta öfver som under den dagliga vattenhöjden.

Ett större djup än 20 fot skulle visserligen vara nyttigt, men den ökade kostnad som dertill erfordrades blefve högst betydlig, hvarförutan en ganska lång tid åtgick innan ett så beskaffadt arbete kunde medhinnas. Jag har derföre endast föreslagit muddringsarbetets utsträckning till 20 fot såsom i min tanka fullt motsvarande den närmaste framtidens behof, isynnerhet som man derigenom icke på något sätt försvårat ett framtida ökande af djupet om behovet så skulle fordra och tillgångar dertill kunna beredas.

För att uppmuddra inloppsrrännan till 20 fots djup på 200 fots bredd, måste 17000 kubikfamn upptagas, hvilka å 10 Rdr Rmt per kubikfamn således kosta 170,000 Rdr Rmt.

För yttre och inre hamnbassinernas uppmuddring till samma djup erfordras 20,000 kubikfamn, hvarföre kostnaden å 10 Rdr Rmt pr kubikfamn gör 200,000 Rdr Rmt.

Kostnaden för hela muddringsarbetet utgör således 370,000 Rdr Rmt.

4:o. Öfrige arbeten och kostnader.

Förutan ofvan föreslagna arbetsföretag erfordras åtskilliga andra för hamnrättningen högst nödvändiga och hvaribland i första rummet tages i beräkning ett nytt Tullhus, hvilket det åligger Hamn-Inrättningen att ombesörja och bekosta.

Otillräckligheten af det nuvarande tullhuset är en så erkänd sak att ett nytt mera rymligt måste ovilkorligen inom kort uppföras.

För uppförandet deraf har jag beräknat en kostnad af 150,000 Rdr Rmt, hvilken summa visserligen icke är tillräcklig för en byggnad af den storlek som en framtida rörelse sannolikt kommer att erfordra, men dock tillfyllest att anskaffa en för närmaste framtiden nog rymlig lokal, helst denna när så fordras genom tillbyggnad kan utvidgas.

Äfvenledes är taget i beräkning de emellan staden och hamnen kommunicerande bryggornas förseende med rörliga vandringar af jern, i stället för de provisionella som nu finnas anbragta och hvars borttagande vid de tillfällen då fartyg skola passera genom bryggorna är besvärligt och för trafiken hinderligt.

Kostnaden för dessa vandringar med dertill hörande maskineri uppgår till 20,000 Rdr Rmt för hvardera, eller för båda bryggorna till 40,000 Rdr Rmt.

En ny brygga med rörlig vandring är derjemte föreslagen att uppföras vid östra sidan af f. d. bastionen Wenersborg. Kostnaden därför är beräknad till 50,000 Rdr Rmt. Med hänsyn dels till den besparing i väglängd som tillskyndas all trafik emellan jernbanstationen och hela den delen af staden som är belägen öster om Södergatan, hvilken förminskning i väglängd uppgår till 1000 fot genom ifrågavarande brygga, och dels till den årligen tilltagande trafiken på jernbanan, kan den tidpunkt icke vara långt aflägsen förän behovet af denna brygga gör sig gällande.

Kostnaden för ofvannämnde företag uppgår således sammanräknadt till 240,000 Rdr Rmt.

Kostnaden för alla de sålunda föreslagna arbetena som erfordras för Malmö Hamns konsolidering och utvidgning efter den plan jag ofvanföre haft äran föreslå uppgår till:

1:o) för yttre Hamnbassinen	Rdr Rmt	693,680.
2:o) „ inre dito	„ „	434,850.
3:o) „ muddringsarbetena	„ „	370,000.
4:o) „ öfriga arbeten och kostnader	„ „	240,000.
Summa Rdr Rmt		1,738,530.

Denna beräkning är, hvad kajbyggnaderna beträffa, grundad på den kostnad som de här utförda kajarbeten medtagit, men med tillägg dels för under tiden inträffad

stegring i priser å så väl materialier som dagsverken och dels för den tillökning i kostnaden, som grundläggningen af de föreslagna kajerna på ett större djup under vattenytan medför.

Hvad muddringsarbetena angå ligger kostnaden för de under de senaste tvenne åren här verkställda arbeten till grund.

Men kostnadsberäkningarne äro äfven uppgjorda under den förutsättning att de föreslagne arbetena komma att utan afbrott årligen fortgå under hela den tid, som deras utförande erfordra, eller under fem år, hvilken tid jag anser dertill tillräcklig med undantag dock af muddringsarbetet, hvilket, såsom mera beroende af väderleken, icke lika snart hinner att fullbordas.

Jag har ofvanföre haft äran omnämna, att den å kartan framställda plan innefattar hamnens fullbordande i sin helhet och att den således, förutom de nyss beskrifna angelägnaste arbetena, äfven afser andra företag, hvilkas utförande beror af framtida behof och tillgångar. Men oaktadt dessa senare företag icke för närvarande komma ifråga att verkställas, måste de dock vid bedömandet af den uppgjorda planen tagas i betraktande.

Vid granskningen af plankartan finner man, att den staden omgifvande kanal och de å Vestra landvinningen föreslagna kanalanläggningarna utgöra en sammanräknad längd af icke mindre än 16,400 sträckfot. Då nu dessa kanaler i mån af behofvet kunna anläggas, utvidgas och fördjupas samt förses med kajer å ömse sidor, uppkommer derigenom ett för rörelsen ökad utrymme, som, under förutsättning af endast 100 fots bredd å alla kanalerna, uppgår till en areal af 1,640,000 quadratfot eller i det närmaste till 30 tunneland, hvilken kan omslutas med kajer af en sammanräknad längd af icke mindre än 32,800 str. fot.

Kartan utvisar äfven att utom de flera stora och rymliga öppna platsar och gator, som å båda hamnarmarnas landvinningar finnas uppdragna, arealen af de indelta tomterna utgör 469,410 quadratalnar eller 33½ tunneland.

Med dessa tillfällen till framtida utvidgningar så väl af hamnbassiner och kanaler som af upplagsplatser, bör den nu föreslagna planen under alla förhållanden vara tillräcklig. Malmö i Maj 1862.

Carl G. Beijer.

Litt. J.

Tableauen Litt. A öfver Hamninrättningens Kapital skulder visar att dessa vid sistlidet års slut uppgingo till 619,178 Rdr 59 öre Rmt, hvaraf 336,572 Rdr 59 öre äro Statslån, löpande dels utan ränta och dels med billig ränta och amortering. De återstående 282,600 Rdr löpa deremot med hög ränta och de flesta lånen med kort uppsägningstid och böra derföre omsättas.

I anseende till förestående betydligare arbeten vid Hamnen under innevarande år, hafva de för nämnde tid bestämde kapital-afbetalningarne beräknats icke minska Hamn-Inrättningens skulder, utan dessa derför antagits vid 1862 års utgång uppgå till ungefär samma belopp som vid slutet af år 1861.

Då nu kostnaden för de förestående hamnarbetena är beräknad till 1,738,530 Rdr Rmt, att under loppet af fem års tid eller från och med år 1863 till och med år 1867 användas, erfordras således 2,021,130 Rdr Rmt för förutnämnde skuldaafbetalning och för hamnarbetenas utförande.

Om derföre ett på räntebärande obligationer grundadt lån upptages å 2,000,000 Rdr Rmt emot $4\frac{1}{2}$ procent och $1\frac{1}{2}$ procent årlig afbetalning, då Hamn-Inrättningen således årligen och under 31 års tid skulle erlägga 120,000 Rdr samt under förutsättning att ett sådant lån kan betingas med 5 proc. kapitalrabatt eller att 1,900,000 Rdr Rmt blefve det kapital, som kom Hamn-Inrättningen oafkortadt tillgodo, blef Hamnkassans ställning under åren 1863 till och med 1873 sådan nedanstående kalkyl närmare utvisar.

Ar 1863.

Hamnens ordinarie och extra ordinarie inkomster 1863	175,000: —
Uppburen andel af 2 millioner Lånet	500,000: —
Räntor å utestående andel af Lånet 5 % å 1,400,000	70,000: —
	<u>745,000: —</u>

Ar 1864.

Hamnens ordinarie och extra ordinarie inkomster år 1864	180,000: —
Uppburen del af 2 millioner Lånet	300,000: —
Räntor å utestående delar af Lånet 5 % å 1,100,000 Rdr	55,000: —
	<u>535,000: —</u>

Ar 1865.

Hamnens ordinarie och extra ordinarie inkomster år 1865	185,000: —
Uppburen del af 2 millioner Lånet	300,000: —
Räntor å utestående delen af Lånet 5 % å 800,000 Rdr	40,000: —
	<u>525,000: —</u>

År 1866.

Hamnens ordinarie och extra ordinarie inkomster år 1866	190,000: —
Uppburen del å 2 millioner Lånet	400,000: —
Räntor å återstående delen af Lånet, 5 % å 400,000	20,000: —
	<u>610,000: —</u>

Hamn-Inrättningens bestående utgifter för året	27,000: —	
Tio % afbetalning å räntefria Statslånet 75,000 Rdr	7,500: —	
Fem % ränta och afbetalning å d:o 150,000 Rdr	7,500: —	
Tre % ränta å d:o 150,000 Rdr	4,500: —	
Tio % afbetalning å samma lån	15,000: —	34,500: —
Afbetalning å Hamnens uppsägbara skulder	282,600: —	
Räntor och afbetalning å 2 millioner Lånet	120,000: —	
Att använda till Hamnbyggnaden efter 1862 års plan	280,900: —	<u>745,000: —</u>

Hamn-Inrättningens bestämda utgifter för året	27,000: —	
Tio % afbetalning å räntefria Statslånet 75,000 Rdr	7,500: —	
Fem % ränta och afbetalning å d:o 150,000 Rdr	7,500: —	
Tre % ränta å d:o 135,000 Rdr	4,050: —	
Tio % kapitalafbetalning å samma lån	15,000: —	34,050: —
Ränta och afbetalning å 2 millioner lånet	120,000: —	
Att använda till Hamnbyggnaden efter 1862 års plan	353,950: —	<u>535,000: —</u>

Hamn-Inrättningens bestämda utgifter för året	27,000: —	
Tio % afbetalning å räntefria Statslånet 75,000 Rdr	7,500: —	
Fem % ränta och afbetalning å d:o 150,000 Rdr	7,500: —	
Tre % ränta å d:o 120,000 Rdr	3,600: —	
Tio % kapitalafbetalning å samma lån	15,000: —	33,600: —
Ränta och afbetalning å 2 millioner lånet	120,000: —	
Att använda till Hamnbyggnaden efter 1862 års plan	344,400: —	<u>525,000: —</u>

Hamn-Inrättningens bestämda utgifter för året	27,000: —	
Tio % afbetalning å räntefria Statslånet 75,000 Rdr	7,500: —	
Fem % ränta och afbetalning å d:o 150,000 Rdr	7,500: —	
Tre % ränta å d:o 105,000 Rdr	3,150: —	
Tio % kapitalafbetalning å samma lån ursprungligen 150,000 Rdr	15,000: —	33,150: —
Ränta och afbetalning å 2 millioner lånet	120,000: —	
Att använda till Hamnbyggnaden efter 1862 års plan	429,850: —	<u>610,000: —</u>

Hamn-läroanstaltens bestående utgifter för året	27,000: —
Tio % af betaltning & ränta på statslånet 75,000 Rkr	7,500: —
Fem % ränta och af betaltning & ränta på statslånet 150,000 Rkr	7,500: —
Tio % ränta på statslånet 150,000 Rkr	15,000: —
År 1867.	84,000: —
Hamnens ordinarie och extra ordinarie inkomster för året	195,000: —
Uppburen sista delen af 2 millioner lånet	400,000: —
	<u>595,000: —</u>

Hamn-läroanstaltens bestående utgifter för året	27,000: —
Tio % af betaltning & ränta på statslånet 75,000 Rkr	7,500: —
Fem % ränta och af betaltning & ränta på statslånet 150,000 Rkr	7,500: —
Tio % ränta på statslånet 150,000 Rkr	15,000: —
År 1868.	58,000: —
Hamnens ordinarie och extra ordinarie inkomster för året	200,000: —
	<u>200,000: —</u>

Hamn-läroanstaltens bestående utgifter för året	27,000: —
Tio % af betaltning & ränta på statslånet 75,000 Rkr	7,500: —
Fem % ränta och af betaltning & ränta på statslånet 150,000 Rkr	7,500: —
Tio % ränta på statslånet 150,000 Rkr	15,000: —
År 1869.	58,000: —
Hamnens ordinarie och extra ordinarie inkomster för året	205,000: —
	<u>205,000: —</u>

Hamn-läroanstaltens bestående utgifter för året	27,000: —
Tio % af betaltning & ränta på statslånet 75,000 Rkr	7,500: —
Fem % ränta och af betaltning & ränta på statslånet 150,000 Rkr	7,500: —
Tio % ränta på statslånet 150,000 Rkr	15,000: —
År 1870.	58,000: —
Hamnens ordinarie och extra ordinarie inkomster för året	210,000: —
	<u>210,000: —</u>

Hamninrättningens bestämda utgifter för året	27,000: —	
Tio % afbetalning å räntefria statslånet 75,000 Rdr	7,500: —	
Fem % ränta och afbetalning å d:o 150,000 Rdr	7,500: —	
Tre % ränta å d:o 90,000 Rdr	2,700: —	
Tio % kapitalafbetalning å samma lån ursprungl.		
150,000 Rdr	15,000: —	32,700: —
Ränta och afbetalning å 2 millioner lånet	120,000: —	
Att använda till Hamnbyggnaden efter 1862 års plan	415,300: —	595,000: —

Hamninrättningens bestämda utgifter för året	27,000: —	
Tio % afbetalning å räntefria statslånet 75,000 Rdr	7,500: —	
Fem % ränta och afbetalning å d:o 150,000 Rdr	7,500: —	
Tre % ränta å d:o 75,000 Rdr	2,250: —	
Tio % kapitalafbetalning å samma lån ursprungl.		
150,000 Rdr	15,000: —	32,250: —
Ränta och afbetalning å 2 millioner lånet	120,000: —	
Att använda till Hamnbyggnadens fortsättning	20,750: —	200,000: —

Hamnens bestämda utgifter för året	27,000: —	
Sista afbetalningen å räntefria statslånet 75,000 Rdr	7,500: —	
Fem % ränta och afbetalning å d:o 150,000 Rdr	7,500: —	
Tre % ränta å d:o 60,000 Rdr	1,800: —	
Tio % kapitalafbetalning å samma lån ursprungl.		
150,000 Rdr	15,000: —	31,000: —
Ränta och afbetalning å 2 millioner lånet	120,000: —	
Att använda till Hamnbyggnadens fortsättning	27,000: —	205,000: —

Hamnens bestämda utgifter för året	27,000: —	
Fem % ränta och afbet. å statslånet 150,000 Rdr	7,500: —	
Tre % ränta å d:o 45,000 Rdr	1,350: —	
Tio % kapitalafbetalning å samma lån ursprungl.		
150,000 Rdr	15,000: —	23,850: —
Ränta och afbetalning å 2 millioner lånet	120,000: —	
Att använda till Hamnbyggnadens fortsättning	39,150: —	210,000: —

År 1871.

Hamnens ordinarie och extraordinarie inkomster 215,000: — 215,000: —

År 1872.

Hamnens ordinarie och extraordinarie inkomster 220,000: — 220,000: —

År 1873.

Hamnens ordinarie och extraordinarie inkomster 225,000: — 225,000: —

Förestående beräkning är uppgjord under förutsättning, att hamnens inkomster år 1863 skulle uppgå till Rdr Rmt 175,000 och derefter årligen ökas med 3000 Rdr, äfvensom att hamnens bestämda utgifter, eller de omkostnader, som i förutnämnde tableau Litt. A finnas närmare specificerade, och hvilka icke äro beroende af byggnadsarbetena, årligen skulle belöpa sig till 27,000 Rdr Riksmünt.

Hvad inkomsterna beträffar äro de ingalunda för högt beräknade, då erfarenheten har ådagalagt att dessa per medium under loppet af de tio sistförflutne åren ökats med 10,000 Rdr årligen och en framtida minskning deraf väl icke är att förmoda, utan har man sannolikare en tillökning att emotse, helst då i beräkning tagas de tillgångar, som genom försäljning eller bortarrendering af de nya hamntomterna, uppgående å båda broarmarna till en areal af 435,056 quadratalnar, i den mån de hinna blifva uppfyllda, beredas hamninrättningen.

Deremot är icke beräknad den räntevinst, som erhålles derigenom att den för

Hamnens bestämda utgifter för året	30,000: —	
Fem % ränta o. kap.-afbet. å statslånet 150,000 Rdr	7,500: —	
Tre % ränta å d:o 30,000 Rdr	900: —	
Tio % kap.-afbetalning å samma lån ursprungl. 150,000 Rdr	15,000: —	23,400: —
Ränta och afbetalning å 2 millioner lånet	120,000: —	
Att använda till Hamnbyggnadens fortsättning	36,600: —	<u>215,000: —</u>

Hamnens bestämda utgifter för året	30,000: —	
Fem % ränta o. kap.-afbet. å statslånet 150,000 Rdr	7,500: —	
Tre % ränta å d:o 15,000 Rdr	450: —	
Sista kap.-afbetalningen å samma lån ursprungl. 150,000 Rdr	15,000: —	22,950: —
Ränta och afbetalning å 2 millioner lånet	120,000: —	
Att använda till Hamnbyggnadens fortsättning	47,150: —	<u>220,000: —</u>

Hamnens bestämda utgifter för året	30,000: —	
Fem % ränta och kap.-afbetalning	7,500: —	7,500: —
Ränta och afbetalning å 2 millioner lånet	120,000: —	
Att använda till Hamnbyggnadens fortsättning	67,500: —	<u>225,000: —</u>

hvarje år för hamnbyggnaden erforderliga summa, hvilken i kalkulen antages utgå från årets början till hela sitt belopp, men endast successivt under årets lopp kommer att användas, göres fruktbärande till dess den för utgifternas bestridande behöfves. Denna räntevinst kan med säkerhet beräknas till $\frac{1}{2}$ års ränta a 3 % af hela det för året erforderliga beloppet, (per medium 350,000 Rdr) eller till 5250 Rdr Rmt. Denna räntevinst lemnar således tillgång till att betäcka den brist, som möjligen kan uppstå derigenom, att antingen hamninkomsterna något år understiga det beräknade beloppet eller att hamnens bestämda utgifter skulle öfverstiga den antagna summan af 27,000 Rdr.

Granskar man ofvanstående beräkning särskildt för de första fem åren (1863—1867) under hvilken tid hamnbyggnadsarbetena fortgå, visar det sig att hamninrättningen icke allenast kan afbetala dess mest besvärande skulder å 282,600 Rdr Rmt utan äfven under tiden har att till hamnarbetena använda för :

år 1863	280,900 Rdr Rmt
„ 1864	353,950 „ „
„ 1865	344,400 „ „
„ 1866	429,850 „ „
„ 1867	415,300 „ „

Summa Rdr 1,824,400 Rdr eller 85,870 Rdr mer än
den derföre kalkulerade summan, hvarförutan under samma tid statslånen minskats
med omkring 131,000 Rdr.

Ofranstående beräkning visar för åren 1868—1873 att hamninrättningen derunder
har till hamnarbetenas fortsättning att påräkna för

år 1868	20,750 Rdr Rmt
„ 1869	27,000 „ „
„ 1870	39,150 „ „
„ 1871	36,600 „ „
„ 1872	47,150 „ „
„ 1873	67,500 „ „

Summa Rdr 238,150 Rmt, samt att tvenne af stats-
lånen, det ena å 75,000 och det andra å 150,000 Rdr, blifvit till fullo inbetalta. Af
det återstående statslånet återstå endast 14 år att med 7,500 Rdr amortera.

Malmö den 1 Juli 1862.

Malmö Hamn-Inrättnings skulder, dels med bestämda kapitalafbetalningstermi-
ner och dels uppsägbara, utgjorde vid 1861 års utgång, enligt bokslut:

a) Till Kongl. Konvoy-Komissariatet:

- 1:o) Enligt revers af den 25 Augusti 1851, mot årlig kapi-
talafbetalning af Rdr 7,500 Rmt räntefritt 52,500: —
- 2:o) Enligt revers af den 20 Mars 1856, som återgäldas på
det sätt, att å lånets primitiva belopp, Rdr 150,000 Rmt,
årligen erlägges 5 % med Rdr 7,500 Rmt deraf ränta
å det vid hvarje likvid återstående kapitalet beräknas
å 3 % och återstoden utgör amortering 134,072: 59.
- 3:o) Enligt revers af den 12 Juni 1857 med 3 % ränta;
från och med 1863 amorteras lånet med Rdr 15,000
Rmt årlig kapitalafbetalning 150,000: — 336,572: 59

Ttransport Rmt Rdr 336,572: 59.

Transport Rmt Rdr 336,572: 59.

b) *Till Stockholms Stads Sparbank:*

1:o) Enligt revers af den 11 Januari 1854, med 5 % ränta och 6000 Rdr Rmt kapitalafbetalning årligen . . .	30,000: —
2:o) Enligt 4 st. reverser af den 23 September, 10 Oktober och 16 December 1856, med 5 % ränta och Rdr 15,000 Rmt kapitalafbetalning från och med år 1860 . . .	120,000: — 150,000: —

c) *Till Civilstatens Pensionsinrättning:*

Enligt 4 st. reverser af den 1 September, 2 Oktober, 4 November och 1 December 1857, med 6 % ränta och Rdr 7,500 Rmt kapitalafbetalning från och med 1858 års ingång . . .	120,000: —
--	------------

d) *Till diverse Inrättningar och enskilde personer:*

Enligt särskilde reverser	12,600: —
-------------------------------------	-----------

Summa Rmt Rdr 619,172: 59.

Anm. Hufvudräkningen visar väl att Hamn-Inrättningens skulder vid 1861 års slut med Rdr 29,923: 61 Rmt öfverstego nu uppgifna beloppet; men då Inrättningen uti kontant behållning och fordringar vid samma tid egde en tillgång vida öfverstigande nämnde summa, har densamma, såsom icke egentligen egande sammanhang med nu meddelade uppgift å de fasta skulderna, ansetts icke behöfva tagas med i räkningen.

Malmö Hamnkontor den 7 Juni 1862.

J. A. Himmelman.

Malmö Hamn-Inrättnings inkomster hafva nedannämnde år utgjort:

År 1852	75,356: 41.
„ 1853	68,091: 15.
„ 1854	83,251: 40.
„ 1855	101,772: 77.
„ 1856	115,824: 49.
„ 1857	119,437: 25.
„ 1858	107,236: 42.
„ 1859	138,503: 62.
„ 1860	157,019: 50.
„ 1861	167,706: 32.

Summa Rmt Rdr 1,134,199: 33.

Malmö Hamnkontor, som ofvan.

J. A. Himmelman.

Hamn-Inrättningens ständiga utgifter utgjorde för år 1861 enligt bokslut:

Bidrag till stadens tjenstemäns löner	3,268: 14.
Underhåll af stadens hus	933: 83.
d:o af Hamnens hus	307: 58.
Lysningskostnad i Fyrtornet	443: 31.
Gators, vägars och promenaders underhåll	1,979: 57.
Gatutrummors underhåll	300: 32.
Gatulysningskostnad	549: 60.
Gaturenhållningskostnad	1,757: 19.
Inseglingsmärkenas underhåll	395: 26.
Broarnes underhåll	336: 54.
Lyftpråmens underhåll	15: 27.
Bevakningskostnad	2,026: 12.
Hamnens tjenstemäns aflöning	11,569: 5.
Skrifmaterialier m. m.	698: 61.
Mätaretunnors underhåll	736: 32.
Pensioner	401: —
Summa Rmt Rdr	25,720: 71.

Malmö Hamnkontor, som ofvan.

J. A. Himmelman.

CARL etc.

Vår ynnest etc. Uti en till Oss ställd, af Landshöfdinge-Embetet i Malmöhus Län, jemte underdånigt memorial af den 6 innevarande månad, insänd skrifvelse, har Magistraten i Malmö i underdånighet förmält, hurusom nämnde stads röstegande innervånare vid behörigen kungjordt sammanträde inför Magistraten den 24 sistlidne Juli enhälligt och till alla delar godkändt ett af Hamn-Direktionen derstädes framställdt, af Chefen för södra Väg- och Vattenbyggnads-distriktet, Öfverste-Löjtnanten m. m. C. G. Beijer utarbetadt förslag till konsolidering af stadens båda hamnarmar, utvidgning af de utaf dem omslutande bassiner samt ökande af djupet såväl i dessa sednare, som i inloppsrännan, äfvensom uppförande af nytt tullhus och två fyrbåkar, de emellan staden och hamnen befintliga två bryggors förseende med rörliga vandringer, jemte en ny dylik vid östra sidan af förra bastionen Wenersborg, samt tillika dels bemyndigat Hamn-Direktionen, att för berörde till sammanlagd kostnad af

1,738,530 Riksdaler Riksmünt beräknade arbetens utförande inom en tid af fem år, äfvensom till infriande af Hamn-Inrättningens med 5 eller 6 procents årlig ränta löpande skulder, å stadens innevånares vägnar och under deras ansvarighet upptaga ett amorteringslån å 2,000,000 Riksdaler på sådane vilkor, som af Direktionen ansåges för kommunen mest fördelaktiga, dock under hufvudsakligt förbehåll, att till ränte- och kapitalinbetalningar å ifrågavarande lån, hvilket enligt uppgjord beräkning ansetts kunna med Hamn-Inrättningens nuvarande årliga inkomster till fullo amorteras inom 31 år, någon särskild beskattning inom kommunen icke finge ifrågakomma så länge Hamn-Inrättningens egna disponibla tillgångar dertill kunde användas, dels uppdragit åt Magistraten, att till Oss ingå med underdånig anhållan om nådig stadfästelse å hvad stadens innevånare i ämnet beslutit; och har till fullgörande af detta uppdrag Magistraten, med öfverlemnande af såväl det vid ofvanberörde sammanträde förda protokoll, som äfven samtliga öfriga till ärendet hörande och i samma protokoll åberopade handlingar jemte en af Öfverste-Löjtnanten Beijer upprättad plankarta öfver hamnen, upptagande de föreslagna arbetena, Vår nådiga pröfning nu underställt ifrågavarande beslut, samt derå, i betraktande af den allmänna nytta, som det tillernade företaget komme att medföra och med hänsigt till vigten deraf såväl för staden som för kringliggande orten, i underdånighet tillstyrkt nådig fastställelse.

Denna af Landshöfdinge-Embetet förordade underdåniga framställning hafva Vi tagit i öfvervägande, och dervid funnit godt meddela nådig stadfästelse å Malmö stads röstegande innevånares ofvanberörde vid allmänt sammanträde inför stadens Magistrat den 24 sistlidne Juli enhälligt fattade beslut, enligt hvilket dervarande Hamn Direktion blifvit bemyndigad att till utförande af det vid samma tillfälle gillade, af Öfverste-Löjtnanten Beijer uppgjorda förslaget till utvidgning, konsolidering och fördjupning af stadens hamn jemte dermed förenade byggnadsförslag, å stadens innevånares vägnar och under deras ansvarighet upptaga ett amorteringslån å Två millioner Riksdaler Riksmünt, på sådana vilkor, som af Hamn-Direktionen anses för kommunen fördelaktigast, samt under förbehåll att, till kapitalinbetalningarne och ränteliqviderne å detta lån i främsta rummet och innan särskild beskattning inom kommunen för ändamålet får ega rum, användas de till andra föremål icke redan disponerade årliga tillgångar staden eger dels i tolagstersättning och dels i hamnumgälder, afgifter för skeppsdockans begagnande samt öfrige hamninrättningens inkomster, börande dock ifrågavarande lån vara amorterad inom en tid af högst fyratio år från dess upptagande. Hvilket Vi Eder till svar samt vederbörandes förståndigande och efterrättelse

härigenom meddela, jemte det Öfverste-Löjtnanten Beijers ofvanberörde förslag med tillhörande kartor härhos återföljer. Vi befalle Eder Gud Allsmäktig nådeligen.

Stockholms Slott den 16 Augusti 1862.

Under Hans Maj:ts

Vår Allernådigste Konungs och Herres frånvaro

Dess tillförordnade Regering

L. Manderström. G. Lagerstråle. C. J. Malmsten. N. P. E. Reuterskiöld.

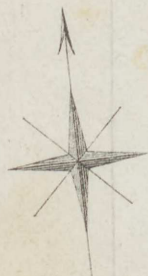
P. Brändström.

Pro
UTVIDGNING

MAL

Skala.
0 1 2 3 4 5 600 Fm.

upl
CARL



härigenom meddela, jemte det Öfverste-Löjtnanten Beijers ofvanberörde förslag med tillhörande kartor härhos återföljer. Vi befalle Eder Gud Allsmäktig nådeligen.

Stockholms Slott den 16 Augusti 1862.

Under Hans Maj:ts

Vår Allernådigste Konungs och Herres frånvaro

Dess tillförordnade Regering

L. Manderström. G. Lagerstråle. C. J. Malmsten. N. P. E. Reuterskiöld.

P. Brändström.

Projecterad
 UTVIDGNING och KONSOLIDERING
 af
MALMÖ HAMN
 1862
 upprättad af
 CARL G. BEIJER.



