

## Hamn, skeppsbryggeri, rederier och fiske 1664-1997

### 1500-talet

Bodekulls lastageplats är omnämnd redan på 1500-talet.

### 1621-1658

Av de hamnar som i förra hälften av 17:de århundradet fanns i Sölvesborgs län var ingen livligare trafikerad än Bodekull. En inskjutande vik i Östersjön hade här skapat en god hamn, skyddad för stormar. Ingen av de övriga hamnarna genererade med tiden så betydande tullinkomster som Bodekull. Av de fartyg som anlöpte Bodekull var flertalet hemmahörande i Danmark men från 1630-talets början kom många från Tyskland, Sverige och Holland. Under seglationsåret 1656-57 inlöpte i Bodekull jämte Matvik och Pukavik, Järnavik och Wekerum. Till Bodekull importerades främst livsmedel. Bland exportvaror märktes främst virke och ved, rävskein, lax och gädda. Dessutom utfördes från Bodekull från 1640-talets mitt ganska stora mängder stångjärn och tackjärn samt kanonkulor. Exportvaror som kom från järnbruken i Småland.

Danskarna försökte av politiska och ekonomiska skäl att hindra svenskarna från att använda Bodekull som exporthamn. Men i början av 1640-talet förändrades läget. Den danske kungen gav 1642 tillstånd att röja väg för transport av järnvaror till Bodekull. Från 1645 erhöll svenska undersåtar tillstånd att från Bodekull utföra alla sina produkter.

### 1658

Efter fredslutet griper Kar X Gustav sig omedelbart an med arbetet på de nyvunna områdenas politiska och ekonomiska förening med det gamla Sverige. Kungen önskade att särskilt utrikeshandeln skulle koncentreras till några få orter. Bodekull var bland de orter som var aktuella för stapelrättighet och utrikeshandel. Det är inget tvivel om att kungen redan nu beslutat att anlägga en stad vid Bodekull.

1659

Kungen gav order om att Bodekull skulle skyddas med skansar och blockhus. Dag och natt arbetades på hamnens provisoriska befästning. En ganska god provisorisk skans var uppförd på Boön i juni 1659. Från skansen behärskade både örlogshamnen väster om Boön och den hamn där kofferdifartygen låg. Den 17 april beslöt kungen att anlägga ett skeppsvarv och utsåg ekipagemästaren på Skeppsholmen Ebbe Simonsson till inspektör för varvet. Enligt order skulle denne på Boön uppföra nödiga hus för skeppsbyggningen. Skeppsbyggmästare var Tomas Day till 1668 och därefter Gunnar Olofsson Roth. Under åren 1668-1675 byggdes på varvet 13 fartyg för kronans räkning. Vid krigsutbrottet 1675 upphörde verksamheten och flyttades 1676 till Kalmar. Ännu 1664 hade Bodekull ett fåtal invånare. På grund av den livliga handelsomsättningen inflöt visserligen goda summor i tullpengar men dessa kom inte Bodekull tillgodo. De uppbars av Ronneby stad.

1668

Stadens stora privilegiebrev utfärdas den 20 oktober som innebar stora ekonomiska lättnader samt extra inkomster. Vid denna tid tycks flertalet av stadens borgare haft sin utkomst av handel som krämare och ”vägare.”

1670

Det som mer än de kungliga resolutionerna beredde Karlshamn en gynnsam ställning som handelsstad var det under 1660- och 1670-talen med iver pågående arbetet för förbättring av kommunikationerna mellan det gamla Sverige och de nyförvärvade kustlandskapen. Karlshamn blev så småningom en nederlagsplats för hela Småland och en god del av Öster- och Västergötland. Från Karlshamn hämtade man de främmande varorna. Det var inte bara tyska varor. Många handlade i Holland eller mer avlägsna trakter och köpte upp salt, vin, tobak, specerier och kläde. Dessa handlande var mycket högt uppsatta köpmän med stora kontor. Av köpmännen (grosshandlare) uppköpte återförsäljare varor och dessa tillbytte sig i sin tur varor av bönderna.

Från Karlshamn utskeppades järn och stål, beck, tjära, pottaska och trävirke samt åtskilligt med lantmannaprodukter. De i staden uppburna tullinkomsterna stiger till rätt betydande siffror. Även Karlskrona stod i detta avseende efter Karlshamn intill 1680-talets mitt.

1679

I samband med handeln och sjöfarten stod även skeppsbyggeriet. Redan Ebbe Simonsson hade ju för kronans räkning bedrivit skeppsbyggeri på Boön. Det första skepp som i Karlshamn är byggt efter det danska kriget under Karl XI, hade namnet Gröna Jägaren – en tremastare, byggd utom norra stadsporten. Utom östra porten på varvet vid Näsviken byggdes sedermera ett antal större fartyg.

1711

Först efter 1711 sedan Östersjön börjat bli allt mer osäker på grund av krig inträffar en märkbar nedgång.

1717

Även under det nordiska krigets sista skede hotades Karlshamn av fientliga anfall. Staden höll 1717 på att överrumplas av en fregatt tillhörande den danska eskader som låg vid Hanö. På grund av fientliga flottavdelningars kryssande i Hanöbukten kunde särskilt under åren 1717-1718, långa tider fartyg ej utlöpa från Karlshamn och varor som med främmande skepp skulle införas dit, togs ofta av fiender till stort avbräck för stadens köpmän. Trots förluster var emellertid Karlshamns handelsflotta vid frihetstidens ingång, relativt sett rätt så betydande. Karlshamn jämte Gävle kommer med hänsyn till skeppens antal och sammanlagda lästetal närmast efter Stockholm, Göteborg och Karlskrona.

Cirka 1750

På 1750-talet var stadens skeppsvarv för sina bolagsmän ett synnerligen vinstgivande företag. En hel mängd skepp byggdes här ej minst för andra städers räkning och även kronoskepp byggdes eller

reparerades. Det beredde utkomst för en stor del av stadens befolkning. Fisket, under 1750-talet, bedrevs i stor skala. Handel och sjöfart hade under detta decennium en tid av uppsving beroende på att de svenska exportvarorna på grund av de stora krigen hade stor efterfrågan. Det stora kriget i slutet av 1750-talet och i början av 1760-talet har säkert skapat goda konjunkturer för Karlshamns skeppsfart och en därav orsakad tillväxt av handelsflottan. Enligt berättelse till 1765 års riksdag hade stadens borgerskap då 33 skepp och fartyg samt tio skärgårdsbåtar.

1788

På grund av att kriget med Ryssland påbörjades blev Kastellet förbättrat. De gamla och förfallna fästningslinjerna reparerades till vallar, bröstvärn och batterier så att skansen kom i någorlunda försvarsdugligt skick.

Cirka 1800

Sjöfarten, skeppsbyggeriet och handel blomstrade icke minst under kriget mellan de nordamerikanska fristaterna och England samt senare under revolutionskrigen. Sveriges exportvaror blev alltmer eftersökta och Karlshamns fartyg seglade i allt större utsträckning till medelhavshamnar och utomeuropeiska hamnar.

1805

Karlshamn erhöll nederlagfrihet och blev frihamn. Detta gav Karlshamn speciella förmåner som stapelstad men också skyldigheter. Hamnen skulle vara i fullgott skick. Till stapelstadsställning hörde också stadens överhöghet i tullhänseende över lastageplatser inom distriktet för Karlshamns del de tre hamnarna Guövik, Pukavik och Matvik. Under Karlshamn lydde också i detta hänseende ganska länge odelat Sölvesborg. På grund av sin ställning som stapelstad blev Karlshamn en samlingsort för en ganska omfattande kustfart från angränsande orter. Förbindelserna med utlandet blev än mer betydande. Staden blev inte bara centrum i nätet av sjöfartsförbindelser. Den blev också föremål för en invandring av

utländska affärsmän och fick på så sätt den karaktär av ett svenskt "Lübeck" som en resenär tillskrivit den. Genom utlänningens möjlighet att köpa burskap knöts handelsrörelsen särskilt intimt samman med utlandet och särskilt från norra Tyskland har en utvandring till Karlshamn ägt rum, vilken tillförde staden flera av dess ledande släkter, till exempel Meyer och Schmidt.

1816-1820

Man har allvarlig känning av avsättningssvårigheterna i världen. Det finns outhyrda bostäder, billiga matvaror osv. Så småningom har man likväl kommit fram till jämförelsevis stabila förhållanden.

1822

Exporten av spannmål från Karlshamn var obetydlig. Däremot spelade exporten av skogsprodukter en allt större roll.

1838

Göta Kanal ger nu den så kallade uppstadshandeln en annan riktning. Detta är den viktigaste förändringen i förutsättningarna för stadens näringsliv under hela 1800-talet. Samtidigt har emellertid en allmän tillbakagång i hela svenska handelsflottan gjort sig gällande. Karlshamns handelsflotta minskade från 1 425 lästers dräktighet 1833 till 1 080 läster 1838. Minskningen fortsatte de närmaste åren.

1845

Det var först efter inrättandet av hamndirektionen som staden investerade kapital i större omfattning i sin hamn. Under de följande tio åren byggdes den första kajen på östra sidan.

1850

Under 1850-talet hade ångfartygen också börjat göra sig alltmer märkbara i stadens sjöfart. Kajbygge omfattande östra sidan av hamnen genomförs.

1855

Sölvesborg fick stapelstadsrättigheter. Motsättningar uppstod mellan Karlshamn och Sölvesborg. För Karlshamn blev den egna handelsflottan i allt högre grad ett livsvillkor. Den bestod av 26 fartyg.

Vid denna tid hade man långt gångna planer på kanalbygge upp till Småland från Asasjön och Helgasjön i norr över Växjö genom Salen och Åsnen till Almundsryd med järnvägsförbindelse till Karlshamn.

1856

Bolag bildas för inköp av en hjulångare. Det tycks vara S Hellström och H Schmidt som är de drivande krafterna.

1860

Winberg-Meyers rederi uppges vara det fjärde i storleksordning i Sverige med omkring 1 600 läster. Karlshamn var inte stort bara genom sjöfarten utan även genom affärslivet.

1862

Trots alla bakslag kan noteras en klar återhämtning, stora vinster har inbärgats och sjöfarten har varit lönande, särskilt beträffande trävaror. Sjötullkammarens rapport 1862 ger en bild av slutstadiet för perioden i fråga om fartygens ankomst och avgång. Väsentligt många flera fartyg än tidigare anlöpte hamnen. Handel med Danmark, Preussen, Norge, Lübeck, Spanien, England och Ryssland.

Den inhemska sjöfarten intog inte samma centrala position i Karlshamns liv men den var ändå omfattande. Först och främst skulle varor föras till staden för omlastning på oceangående fartyg och vidare skulle en serie importerade varor distribueras med kustfart.

Efter järnvägarnas tillkomst och automobiltrafikens genombrott beror inte längre stadens välstånd i samma grad som tidigare av hamnen.

1865

Strax efter år 1863 vidtogs en åtgärd som bidrog till att staden förlorade sin sista militära anstalt. Kastellet på Frisholmen som spelat en stor roll för Karlshamn, motsvarade inte längre tidens krav på befästning efter den utveckling som örlogsfartygen och artilleri genomgått på 1800-talet. Stadsrevisorerna fann befästningsanläggningarna föråldrade och ansåg att staten inte borde vidkännas några kostnader för garnisonen. I juni 1865 drogs den sista återstoden av garnisonen på Kastellet in.

1870-talet

Staden sökte i form av ökade hamnavgifter få igen de summor som den lagt ut för att få hamnen i ett bättre tekniskt skick än tidigare. I början av 1870-talet omlades principerna för beräkningen av hamnavgifterna. Ett kajras 1877 tvingade hamndirektionen att vidta betydande restaurerings- och omändringsarbeten, varigenom kajen i sin helhet fick en sammanhängande rak frontlinje från tullkammaren till vågbrytaren. Norr om tullkammaren låg skeppsvarvet som ett hinder för kajens vidare sträckning. Man började också utrusta den västra sidan med kajer och bereda lämpliga uppdragsplatser för virke. Tillkomsten av Karlshamn-Vislanda järnväg förutsågs medföra en stor export av trävaror.

1880-talet

Dessa kajer fick ännu större betydelse för hamntrafiken sedan L.O Smith uppfört sin stora spritförädlingsfabrik på den västra hamnsidan. Både för detta företag och sockerbruket som övertog spritförädlingens anläggningar måste staden utföra betydande kajarbeten. Så länge L.O Smiths stora spritfabrik var igång var trafiken i hamnen livlig.

1888

Varvet flyttades. Alltsedan 1803 hade varvet legat intill det gamla fisktorget. Under hela 1880-talet fördes underhandlingar om varvets flyttning. Vad som slutligen framtvingade varvets flyttning var

tillkomsten av sammanbindningsbanan längs östra hamnsidan mellan västra och mellersta Blekinge järnvägar.

1890-1892

Efter varvets flyttning började arbetet med att öka hamnens kapacitet. Det viktigaste var färdigställandet av sammanbindningsbanan med stickspår längs östra hamnsidan. Dessa arbeten pågick under åren 1890-1892.

1891

Förflyttningen av varvet till Heleneberg på Sternö innebar att nybyggnadsverksamheten i stort sett upphörde. Anläggningen reducerades till ett mindre reparationsvarv.

Cirka 1915

Sedan det blivit bestämt att Reymersholms spritförädlingsbolag skulle uppföra i Karlshamn en fabrik för utvinning av olja ur sojaböner, har hamnens utveckling betingats av förekomsten av denna stora anläggning som uppfördes 1916-1921 vid Espingehamn. Förutsättningarna för att en fabrik med så stora dimensioner som en oljefabrik var att de oceangående fartyg som skulle föra råvaran till anläggningen kunde angöra hamnen. Man uppförde en 100 meter lång djupvattenkaj med ett vattendjup av åtta meter, den så kallade sojakajen.

1936

Sedan fabriken kommit i Kooperativa förbundets ägo räckte sojakajen inte längre till för den starkt ökade trafiken. Staden förband sig att i vinkel mot sojakajen uppföra en 155 meter lång kaj med ett vattendjup om tio meter. Oceankajen kunde tas i bruk under senare hälften av 1936.

1950

Under 1950 ökade omsättningen i hamnen kraftigt. Särskilt virkesexporten hade kommit igång på allvar med goda utsikter till fortsatt expansion. Till Australien utskeppades monteringsfärdiga hus och oceangående fartyg anlöpte hamnen.

1951

Östra kajen byggs om och vattendjupet ökades till sju meter. Sojakajen förlängdes, västra kajen stensattes, två portalkranar inköptes.

Cirka 1955

Under sommarmånaderna reguljär passagerartrafik mellan Karlshamn och Rønne på Bornholm. Fick dock efter några år läggas ner. I slutet av 1950-talet avgick lastbåtar från Karlshamn en gång i veckan till Hamburg och Bremen och varannan vecka till Amsterdam, Rotterdam och Antwerpen.

1958

Merparten av hamninvesteringarna hade lagts ned på den västra sidan där de största expansionsmöjligheterna fanns. Östra kajen användes huvudsakligen för virkesexport. Denna nådde efterhand på 1950-talet en sådan omfattning att kajen blev otillräcklig. Hamndirektionen föreslog då en ny kajanläggning vid Östra piren. I början av 1958 var den nya kajen färdig. Den inneslöt den gamla vågbrytaren och fick en längd av 167 meter samt en bredd av 80-90 meter och medförde ett tillskott av cirka 20 000 kvadratmeter kajtor. Två mobilkranar anskaffades till den nya kajen. Nästa stora arbete i hamnens utveckling var anläggandet av en 475 meter lång vågbrytare i anslutning till oljehamnen.

1963

År 1963 tillkom ett pappersmassemagasin ute på hamnpiren, vilket senare följdes av ett andra. För virkesexporten anlades 1963-1964 en särskild terminal på den gamla varvstomten vid Heleneberg.

Cirka 1965

Från slutet av 1960-talet ombesörjde Scan Service reguljär trafik mellan Karlshamn och fjärran östern med främst pappersmassa och granit.

Den första hamnanläggningen på västra Sternösidan anlades i samband med att Sydkraft uppförde ett oljeeldat värmekraftverk vid Kölö. I slutet av 1950-talet började Sydkraft söka efter en lämplig plats för ett planerat värmekraftverk i södra Sverige och stannade slutligen för Karlshamn. Staden förpliktade sig att vid Kölö anlägga en hamnbassäng inklusive fyrbelysning. Själva hamnen skulle dock Sydkraft anlägga. Parallellt med uppförandet av anläggningen pågick arbetet med kajen, hamnbassängen och fartygsleden. Stora undervattenssprängningar måste företas, för att inseglingsrännan till Kölö skulle få ett erforderligt djup.

1957-1966

Statistiken visar att under perioden 1957-1966 hamnens oavbrutna utveckling. I inledningen till årsrapporterna kunde hamnkaptenen framhålla att det gångna året varit ett rekordår. Det ekonomiska resultatet av hamnrörelsen var tillfredsställande och några uttaxeringar för hamnens behov behövde ej företas. Inkomsterna räckte till att betala inte bara driftskostnaderna utan även räntor och amorteringar på det i hamnen nedlagda kapitalet. Hamnens äldsta inkomstpost, den gamla tolagsersättningen började avvecklas från och med år 1965.

1966

Under februari och mars 1966 upplevde Karlshamn en ovanlig hamnrush på grund av den besvärliga issituationen i Östersjön.

1968

Den 20 oktober anlände den ryska tankern med den första oljelasten till den nya hamnen vid Kölö vid Sternös västra kust. Därmed hade ett nytt skede i Karlshamns hamns historia inletts.

1971

Hamndirektionen beslöt vid sammanträde i oktober om ny bergrumsanläggning med tillhörande oljehamn vid Oxhaga Nabb på norra sidan av Munkahusviken.

1973

Den första anläggningen vid Oxhaga Nabb tas i bruk, beslut om ytterligare bergrumsanläggning.

1976

Nya bergrumsanläggningar tas i bruk.

Stilleryd

Det nya kapitlet i hamnens historia skulle förläggas till Stilleryd. Värmeverket och oljelagringsanläggningarna på västra Sternösidan var endast inledningen till den största hamnsatsningen i Karlshamns historia, anläggandet av en ny uthamn, Stillerydshamnen. Redan L.O Smith hade under sin storhetstid i Karlshamn på 1880-talet haft planer på att i Stilleryd skapa ett industriområde och en hamn. Hans storslagna planer stannade vid en mindre fatfabrik och en imponerande vinjett av den tänkta Stilleryds hamn på brevpapper. Förutsättningarna var annorlunda i början av 1970-talet.

1972

I oktober gav kommunfullmäktige tillstånd och medel för utfyllnadsplansprägnings- och muddringsarbeten för en blivande hamn i Stilleryd inkluderande två 180 meters långa vågbrytare.

1974

Vid aprilsammanträdet 1974 förelåg en framställning från hamndirektionen om att fullmäktige skulle bevilja 21 miljoner kronor för en hamnanläggning med bland annat kaj, varumagasin och kranutrustning. I en statlig utredning hade Karlshamn föreslagits som regionalhamn och vinterskeppningshamn. Inte minst för handelsutbytet med öststaterna som troligen på sikt skulle öka, hade Karlshamn ett fördelaktigt läge. Utan nya betydande resurser skulle Karlshamns hamn enligt Harry Stone stagnera. För de 21 miljoner kronorna skulle man få cirka 375 meter kaj med 8-10 meters vattendjup, utrustad med kran- och järnvägsspår, ro/ro-läge med fast ramp, varumagasin om cirka 12 000 kvadratmeter för pappersmassa och styckegods, två 35-tons mobilkranar på bilchassi för snabb förflyttning, administrationsbyggnader, 100 000 kvadratmeter upplagsområde i anslutning till kajer och industriområde. Redan innan anläggningen var färdig, lastade i september Neptuncarriern Hera massaved i Stillerydshamnen. Anläggningen kunde tas i bruk vid årsskiftet 1974/1975. Under 1970-talet hade hamnens investeringar huvudsaken förlagts till Kölö Oxhaga Nabb och Stilleryd. Under tiden fortgick hamntrafiken i stegrad takt i de gamla hamnarna.

1975

Under hösten träffades en kompromissöverenskommelse. Mot tomträtt på 60 år överlämnades Västra kajen, Soja och Oceankajerna till AKO. Fartygs- och bogseringsavgifter skulle dock fortfarande erläggas. Fullmäktige beslutade efter långvariga aktioner och demonstrationer att godkänna ett avtal mellan AKO och kommunen som innebar att detta företag mot tomträtt på 60 år fick disponera Västra kajen, Soja- och Oceankajen.

## Bergrumsanläggning

1950-1956

Under andra världskriget hade Sverige fått känna på de problem som ett långvarigt avbrott i de normala handelsförbindelserna kunde medföra för en nation. I juni 1950 diskuterades för första gången i hamndirektionen möjligheten att anlägga ett bergrum i anslutning till hamnen vid Sutudden för att lagra exempelvis olja. Detta medförde ett kraftigt uppsving för hamntrafiken i Karlshamn. Redan innan dessa anläggningar tagits i bruk hade emellertid hamntrafiken ökat väsentligt. Inkomstmässigt en fördubbling under denna tidsperiod.

## Rederiet

På segelfartygens tid var Karlshamn en av Sveriges främsta rederistäder. Sjökaptenerna utgjorde länge den ledande kåren i staden. I början av ångbåtseran sökte karlshamnsredarna hänga med i utvecklingen. Ännu 1929 var 11 ångfartyg och sju fraktsegelfartyg hemmahörande i staden. Därefter började en kräftgång för Karlshamns handelsflotta som 1950 endast bestod av några små motorfartyg.

Cirka 1850

Stadens ledande rederi var vid mitten av 1800-talet utan jämförelse handelshuset Winberg och Meyer. Dess fartyg kryssade på samtliga världshav och besökte alla kontinenter. Under senare hälften av 1800-talet gick emellertid firman ständigt tillbaka.

1975

I slutet av 1970-talet var nästan all rederiverksamhet borta eller övergått till större koncerner på andra orter.

Från att ha varit en av de viktigaste sjöfartsstäderna i vårt land har Karlshamn under åren 1920-1950 förlorat all betydelse som rederistad. Det är för länge sedan slut med den tiden då de aktiva sjökaptenerna utgjorde en av de mest betydelsefulla kårerna i

samhället. I staden har funnits gamla sjökaptens och redarfamiljer inom vilka yrket gick i arv från fäder till söner. Bland dessa familjer kan nämnas Sandström, Landergren och Paulsson. Den mest kända sjökaptensfamiljen inte bara i Karlshamn utan troligen även i Sverige är släkten Ternström.

### Tre specialhamnar

Bredvid den egentligen hamnen har tre specialhamnar i Karlshamn vuxit fram.

Det flytande bränslets segertåg över världen tvingade fram speciella hamnanläggningar för att underlätta lossning och lastning av den eftersökta men ledfarliga varan. I Karlshamn upplät hamndirektionen 1896 ett område i Espingehamn till Skånska petroleumaktiebolaget som där anlade en tappstation för oljor och efterhand uppförde tre cisterner. Dessa anläggningar låg dock i vägen för sojafabrikens utveckling.

### Fisket

Blekingeborna har på grund av landskapets naturliga beskaffenhet sedan urminnes tider idkat både saltsjöfiske ute i Östersjön och där fångar framför allt sill, torsk och flundror och inomskärsfiske eller strandfiske, varvid fångsten bestått av gäddor, abborrar, ål. Fiskarna har redan under första hälften av 1800-talet kunnat förse inte bara blekinges befolkning utan även angränsande trakter med fiskvaror.

Vid mitten av 1700-talet bildades ett fiskebolag på borgmästare Frans Cervins initiativ för att få kontroll över fiskerinäringen och Karlshamns fiskebolag tillhandahöll på vissa hamnplatser lager av nödig salt. Fiskebolaget bemöttes med misstro och fick efter något årtionde lägga ner sin verksamhet.

Enligt officiella uppgifter var exporten av saltad sill från Karlshamn synnerligen stark. Större export uppvisar bara vissa västkuststäder.

Yrkesfiskarnas antal i Karlshamn och skärgården 1943 uppgick till närmare 200. Det fanns ett sjuttioal motoriserade fiskebåtar.

Fiskebåtarna hade hållit till i den innersta delen av hamnen. Men området för fiskebåtarna har varit i det minsta laget. Sedan skärgårdsfiskarna börjat bedriva fiske med trålbåtar blev förhållandena ännu sämre. Då dessutom hamnen behövde även det inre området för den kommersiella trafiken och en modern fiskhamn kräver betydande anläggningar på land blev byggandet av en särskild hamn för fiskarna nödvändig. Det enda området som befanns lämplig var balkholmen i Väggaviken. Fiskehamnen var färdig att tas i bruk hösten 1949. Fiskarna från Tärnö och de andra öarna i utanför Hällaryd liksom de i Karlshamn hemmahörande yrkesfiskarna fortsatte dock att landa sina fångster vid de gamla tilläggsplatserna inne vid Östra kajen.

Sedan nya fiskemetoder införts, bland annat trålfartyg, började fiskarbefolkningen lämna skärgårdsöarna kring 1950 för att slå sig ner i Karlshamn.

Bredvid fiskhamnen vid Balkholmen växte efterhand en annan specialhamn fram, småbåtshamnen i Yttervägga. De båtägande karlshamnsborna hade förtöjt sina motor- och segelbåtar i Näsvisken eller längs Mieåns stränder ovanför järnvägsbron. Efterhand som antalet båtägare ökade måste nya tilläggsplatser anskaffas. I februari 1955 anlades en tilläggsbrygga och en ny slip i Väggaviken. Sedan alla tillgängliga platser i det gamla hamnområdet utnyttjats anlades en ny småbåtshamn i Spiggviken omdöpt till Svanviken. Dessutom ställde kommunen mark till förfogande i Vägga för anläggande av ytterligare en småbåtshamn. 1969 anlades även en småbåtshamn i Matvik. Som en tredje specialhamn i Vägga tillkom 1964 lotshamnen vid Ortholmen. Den försågs med en radaranläggning. Efter kriget uppfördes station för avmagnetisering på Kastellet i Karlshamns hamn. Den hade en omformarstation på Kastellet, tre stora kabelslingor mellan Kastellet och hamninloppet samt två mätstationer.