

Nr 164.

Av herr **Broander m. fl.**, om anslag till upprensning av farleden genom Fårösunds norra inlopp att utgå av vinsten å statens krigsförsäkringsrörelse.

Strävandet att låta vinsten av försäkringsrörelse komma de försäkrade tillgodo synes icke böra bliva utan tillämpning på den verksamhet, som staten under de gångna åren bedrivit med avseende å försäkring mot krigsrisk av fartyg och laster, då vinsten på denna verksamhet skall disponeras.

En för sjöfarten i södra Östersjön stor och betydande olägenhet är bristen på goda nödhamnar. Länsstyrelsen i Gottlands län har på sätt närlagda avskrifter visa gjort upprepade framställningar om anordnande, genom upprensning av farleden genom Fårösunds norra inlopp, av en sådan nödhamn. Utförandet av detta arbete har enligt av majoren Fr. Enblom den 20 december 1914 dagtecknad arbetsplan, vilken granskats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, beräknats kosta, om ett mindre alternativ valdes, avseende 5 meters djup och 35 meters bottenbredd, 620,000 kronor, och om det större alternativet valdes, avseende 6,5 meters djup och 40 meters bottenbredd, 1,360,000 kronor.

Med hänsyn till nuvarande prislägen torde man böra räkna med ungefär tredubbla beloppen eller respektive 1,860,000 och 4,080,000 kronor.

Vi tillåta oss hemställa

att riksdagen måtte besluta att, då vinsten av krigsförsäkringsrörelsen skall disponeras, därav skall anvisas till utförande av ifrågavarande upprensning enligt det dyrare alternativet ett förslagsanslag av högst 4,080,000 kronor.

Stockholm den 21 Januari 1921.

Nils Broander.

Th. Gardell.

Hugo Karlström,
Tjouis.

Avskrift.

Till Konungen.

Genom nådig remiss den 31 augusti 1910 fick Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande sig anbefallt att genom offentlig utfärdad kungörelse från vederbörande menighet infordra yttrande om lämpligheten och nyttan av en då föreslagen förlängning av Färösunds lastbrygga, till vilket arbetes utförande hamndirektionen i Färösund sökt ett statsbidrag å 14.250 kronor.

Med anledning härav utsatte Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande genom länskungörelse sammanträde att hållas å Färösund inför kronofogden i norra fögderiet den 27 september 1910 och kallades tillika invånarna i Rute, Bunge, Fleringe och Färö socknar till sammanträdet för att yttra sig i angivna hänseendet.

De vid detta sammanträde närvarande uttalade sig livligt för den ifrågasatta förlängningen av lastbryggan, därtill ock sedermera, enligt Eders Kungl. Maj:ts nådiga brev till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 21 oktober 1910, det sökta statsbidraget nådigst beviljats; och är det ifrågavarande brobyggnadsföretaget för närvarande under utförande.

Såsom kronofogden i norra fögderiet W. Cramérs i bestyrkt avskrift närlagda skrivelse av den 29 september 1910 angiver, framkom vid förutnämnda sammanträde även en annan fråga, nämligen om fördjupning av Färösunds norra gatt. Av de vid sammanträdet närvarande framhölls denna fråga såsom ägande en mycket stor betydelse ej blott för Färösunds hamn och ångbåtstrafiken runt Gottland, utan jämväl för segelfarten på Östersjön i allmänhet. Den längre, mången gång farliga vägen kring Färön och Salvorev skulle nämligen kunna undvikas, därest större fartyg kunde passera "Färö-sundet", d. v. s. sundet mellan Färö och det övriga Gottland. Färösunds hamn skulle vid genomfarten bliva en synnerligen välbelägen och lämplig kolstation, och många haverier som nu vid nordlig storm uppstå därigenom, att fartygen ej förmå slå sig ur bukten mellan Hallshuk i söder och Salvorev i norr, skulle undvikas, om norra gattet kunde angöras, likasom Färösund skulle bliva en synnerligen väl behövligen nödhamn för sjöfarten utmed Gotlands nordvästra kust.

Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande, som finner de framhållna skälen för fördjupande av Färösunds norra gatt synnerligen beaktansvärda, har ur den s. k. fiskehamnskommissionens tryckta förhandlingar (sid. 169 och följande) inhämtat, hurusom i protokollet vid kommissionens sammanträde i Visby den 26 oktober 1907 intagits följande beträffande Färösunds norra gatt:

"Fartyg, som ligga 2,7 meter djupt, kunna nu här hugga i botten vid lägre vattenstånd."

"Då kommissionen jämväl har i uppdrag att yttra sig om nödhamnar, beslöts framhålla den stora betydelse för såväl kustfarten kring Gotland samt nödhamnsökande fartyg i allmänhet av, att Färösunds norra gatt måtte bliva upprensat till 5 meters djup vid medelvattenstånd."

Av kommissionens vid sammanträdet närvarande ledamot chefen för mellersta lotsdistriktet, kommendörkaptenen Emil Smith yttrades följande särskilda mening:

"Angående den av kommissionen föreslagna fördjupningen av Färösunds norra

gatt, synes mig denna åtgärd, en bland de allra viktigaste i hela förslaget, för svagt motiverat. Jag ber därför att ytterligare få framhålla den ofantligt stora vikt, som gattet äger, ej allenast för kustfarten, vilken nu i allmänhet måste söka sig en riskabel väg omkring hela Fårön, innan eller utanför Salvorev, för att inkomma i Fårösunds hamn, vars halva värde genom norra gattets otillfredsställande beskaffenhet kan anses förlorat, utan även för vinddrivande fartyg, som här ofta söka nödhamn med överhängande fara att genom ström och otillräckligt djup göra fullständigt haveri, såsom även vid några tillfällen och genom ett där nu liggande vrak efter ett gott fartyg kan styrkas.”

”Man kan därför ej nog kraftigt framhålla behovet av en fördjupning i Fårösunds norra gatt, såväl i fiskarenas, sjöfartens och hamnens, som ock hela ortens intresse.”

Till denna mening anslöto sig kommissionens ledamot, distriktsingenjören Carl J. Insulander och vid sammanträdet närvarande landstingsmannen M. P. Proström, vilken senare, såsom varande bosatt på Fårön, invid sundet, är väl förtrogen med förhållandena.

Vid sammanträde, hållet inför Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande den 3 juni 1908, betonade fiskeriinspektören Trybom, att någon meningsskiljaktighet därom, att ett trängande behov av fördjupning av gattet synnerligast ur allmän sjöfartssynpunkt förefunnes, icke yppat sig inom kommissionen, men att dennas majoritet ansett frågan därom ligga utom kommissionens uppgift samt därför endast i korthet yttrat sig i ämnet.

Slutligen har kommandörkaptenen Smith vid kommissionens sammanträde den 18 december 1908 till protokollet gjort följande uttalande.

”Till det av mig tillförene vid ett kommissionens sammanträde avgivna utlåtande rörande behovet av en snar upprensning av Fårösunds norra gatt till 5 meters djup anhåller jag få foga, att bredden av den nya rännan bör vara minst 30 meter och att rännan bör vara rak, varjämte jag tillåter mig att på det kraftigaste betona, att synnerligen viktiga och tungt vägande skäl tala därför att undersökningen av staten med det snaraste företages och därpå grundat kostnadsförslag upprättas, ävensom att frågan om upprensning av gattet därefter bör, så fort ske kan, underställas riksdagens prövning.

I detta uttalande instämde lotsdistriktscheferna Sundholm, Östrand, Bohm och Stenberg samt majorerna Enblom och Öhman ävensom distriktsingenjören Insulander, varvid lotsdistriktschefen Sundholm tillika anförde, att jämväl militära skäl talade för den av kommandörkapten Smith förordade upprensningen.

Genom vad sålunda förekommit och särskilt genom vad kommandörkapten Smith anført torde behovet av en snar upprensning av farleden genom Fårösunds norra gatt vara ådagalagt. Utöver vad till stöd härför andragits av kronofogden samt inom fiskehamnskommissionen, anser sig Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande endast böra tillägga, att erfarenheten visat, att den ingalunda djupgående ångare, som uppehåller regelbunden trafik mellan Stockholm och Visby samt Kappelshamn,

Fårösund och Gotlands östra hamnar ofta icke kan vid in- eller utgående passera Fårösunds norra gatt, utan i stället nödgas taga den mångfaldigt längre och synnerligen riskabla omvägen kring hela Fårön innanför eller utanför det farliga Salvorev. Det norra gattet måste nämligen undvikas icke blott vid det lägsta vattenståndet, utan även vid medelvattenstånd, om det står sjö eller stark ström i gattet. Att detta förhållande måste vara till skada för en regelbunden trafik är uppenbart.

Den i sig själv ypperliga hamnen i Fårösund, vilken nu ytterligare förbättras genom den pågående förlängningen av lastbryggan, skulle, därest norra gattet fördjupades, erhålla en vida större betydelse än hittills icke blott för kustfarten, utan även för sjöfarten i allmänhet och särskilt för de fartyg, som behöva söka nödhamn.

På grund av det anförda får Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i underdånighet hemställa, att så fort sådant lämpligen låter sig göra, undersökning måtte företagas av Fårösunds norra gatt samt förslag upprättas över kostnaderna för denna farleds fördjupande ävensom att Eders Kungl. Maj:t därefter täcktes förelägga Riksdagen frågan om de åtgärder, som för ändamålet prövas erforderliga.

Visby i landskontoret den 27 november 1911.

Underdånigst

Karl Rydin.

/Oscar Melin.

Avskrift.

Till Konungen.

Den 27 november 1911 avlät Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande underdånig skrivelse med hemställan att, så fort sådant lämpligen låte sig göra, undersökning av Fårösunds norra gatt måtte företagas samt förslag över kostnaderna för denna farleds fördjupande upprättas ävensom att Eders Kungl. Maj:t täcktes förelägga riksdagen frågan om de åtgärder, som för ändamålet prövades erforderliga.

Sedan över denna hemställan underdåniga utlåtanden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, chefen för marinstaben samt lotsstyrelsen, förordnade Eders Kungl. Maj:t den 1 mars 1912 att den begärda undersökningen skulle vidtagas och ställde för ändamålet till förfogande ett anslag av 1,000 kronor. Undersökningen skulle avse farledens upptagande alternativt till 5 och 6,5 meters djup vid medelvattenstånd samt respektive 35 och 40 meters bottenbredd.

Med underdånig skrivelse den 19 februari 1916 överlämnade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fullständig, den 20 december 1914 dagtecknad arbetsplan till fördjupning av ifrågavarande farled, därvid kostnaden beräknats till, enligt alternativ I, avseende 5 meters djup under medelvattenytan och 35 meters bottenbredd, 620,000 kronor och, enligt alternativ II, avseende 6,5 meters djup under medelvattenytan och 40 meters bottenbredd, 1,360,000 kronor.

Då behovet av genomfartsled mellan det s. k. Gotländska storlandet och Fårö för varje år ökas och då behovet av en nödhamn å Gotlands västra kust ingalunda minskats, får Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande, med åberopande av vad som anfördes i skrivelsen den 27 november 1911, samt vad som enligt närslutna protokoll förekommit vid ett av Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande den 20 nästlidne november hållet möte i Fårösund, i underdånighet förnya sin hemställan om åtgärdes vidtagande för omförmälta farleds fördjupande. Därest icke framställning i ämnet till nästa års riksdag kommer att beslutas, hemställer Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande huruvida ej anslag till företagets utförande må kunna beredas från statens krigsförsäkringskommissions vinstmedel. Det erforderliga beloppet torde därvid böra beräknas efter den kostnad som genomförandet av det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna alternativet II numera må betinga. Fördjupningen synes Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande nämligen lämpligen böra verkställas i den omfattning att farleden blir användbar såsom genomfartsled och nödhamn även för större fartyg.

Visby i landskansliet den 14 december 1920.

Underdånigst
Gustaf W. Roos.

/K. P. Lundblad.

Utdrag av protokollet, hållet inför Konungens befallningshavande i Gotlands län i Fårösund den 20 november 1920.

S. D. För överläggning om åtgärder för åvägabringande av en snar lösning av frågan om fördjupning av norra inloppet till Fårösund hade Konungens befallningshavande genom ett i länskungörelserna för den 3 november 1920 infört tillkännagivande, vilket blivit uppläst från predikstolen i Bunge och Fårö socknars kyrkor, kallat av frågan intresserade att sammanträda inför Konungens befallningshavande i Bunge sockens sparbankslokal i Fårösund denna dag klockan 11.30 f. m. Dessutom hade vissa vederbörande, som kunde antagas vara av frågan särskilt intresserade, fått kungörelsen sig tillställd.

Då sammanträdet något efter sålunda utsatt tid öppnades hade följande personer kommit tillstädes, nämligen

handlanden Pehr F. Stengård i Fårösund för Gotlands handelskammare, sjökaptanen Rudolf Ljungholm för ångfartygsaktiebolaget Gotland, verkmästaren Alb. Pettersson för aktiebolaget Cellulosa kalksten, förvaltaren C. G. Larsson för aktiebolaget Gotländska kalkstenskompaniet, sjökaptanen Gustaf Myrsten för Slite cement- och kalkaktiebolag, förvaltaren C. G. Lantz för aktiebolaget Karta & Oaxens kalkbruk, alla enligt företedda fullmakter, majoren E. Westöö i Fårösund, ordföranden

i Färö sockens kommunalstämma John Broström i Broa, ordföranden i samma sockens kommunalnämnd, lantbrukaren G. du Rietz, ordföranden i Bunge sockens kommunalstämma, skolläraren Th. Erlandsson, ordföranden i Färösunds hamndirektion, handlanden K. F. Smitterberg, vilken anmälde sig föra talan jämväl såsom platsombud för Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag, direktören hos Gotländska cementaktiebolaget Rute A. Carlsson och kammarskrivaren David Smitterberg, förre lotsförmannen P. A. Norström, tulluppsyningsmannen A. Stålbrand samt lotsarna E. Hamstedt, K. Hamstedt och Hj. Vigsten, alla i Färösund.

Efter anteckning härav redogjorde undertecknad, landssekreterare, för vad av myndigheterna hittills åtgjorts för frågans lösning och omnämnde därvid särskilt de av Konungens befallningshavande den 29 juli 1899 och den 27 november 1911 i ämnet gjorda underdåniga framställningar, av vilka den sistnämnda upplästes. Tillika erinrades därom att kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen jämlikt nådigt bemyndigande av den 1 mars 1912 låtit verkställa undersökning och uppgöra arbetsplan till fördjupning av farleden genom Färösunds norra inlopp, att den till Kungl. Maj:t överlämnade arbetsplanen innefattade två alternativa förslag nämligen till farledens upptagande till dels 5 och dels 6,5 meters djup vid medelvattenstånd samt respektive 35 och 40 meters bottenbredd, samt att kostnaderna för utförande av sagda förslag beräknats för det förra alternativet till 620,000 kronor och för det senare till 1,360,000 kronor.

Härefter uppmanades de närvarande att yttra sig i frågan. Därvid anförde nedannämnde personer i huvudsak följande:

Sjökapten Ljungholm: För ångfartygsaktiebolaget Gotland skulle det bli en stor nytta om Färösunds norra gatt bleve uppmuddrat till större djup och om gattet genom fyrbelysning gjordes trafikabelt även under den mörka delen av dygnet. Härigenom skulle nämligen många gånger tid och bränsle besparas för de av bolagets ångare, som trafikera gotländska lanthamnarna. Som exempel härpå kunde framhållas, att om en ångare, som höstetid skulle avgå från Visby till Färösund, bleve färdig för avgång vid middagstiden måste den under nuvarande förhållanden kvarligga till påföljande morgon för att inträffa i norra gattet vid dagningen. Vid lågvatten, vilket i regeln inträdde under längre tider av våren och hösten, hände det ganska ofta att en så jämförelsevis grundgående ångare som Klintehamn (10 à 11 fot på last) icke kunde passera genom gattet, utan måste den gå runt Salvorev, vilket vid normal väderlek fördröjde resan med flera timmar och vid svår väderlek kunde förorsaka högst avsevärd tidsutdräkt, varjämte resan bleve synnerligen svår och besvärlig för såväl passagerare som besättningen. Genom denna tidsutdräkt vållades därjämte en annan olägenhet. För att vara till full nytta för de köpmän och den allmänhet, vilka vore hänvisade till trafiken på lanthamnarna, måste nämligen turerna runt Gotland vara ordnade medelst i god tid annonserade veckoturer. Nöd-gades båtarna då gå runt Salvorev inträffade det understundom att den förlorade tiden ej kunde intagas och hade detta i sin ordning till följd att en planerad följande resa helt måste inställas.

De omnämnda stora olägenheterna för Gotlandsbolagets ångare inträdde i regeln även för övriga rederiers ångare och seglare, som trafikerade norra Gotlands hamnar. Särskilt gällde detta beträffande prämtrafiken, vilken vore synnerligen liv-

lig på dessa hamnar. Vid svårt väder vore nämligen passagen vid Salvorev synnerligen riskabel och för prämtrafiken så gott som omöjlig.

Även för sjöfarten i allmänhet skulle det bliva till synnerligt stort gagn om gattet fördjupades och försåges med tidsenlig fyrbelysning så att Fårösunds redd med dess mycket lämpliga ankarbotten och för alla vindar skyddade läge kunde användas till nödhamn. Som sådan skulle Fårösund i så fall i alla avseenden kunna jämnställas med vilken annan hamn som helst. En god och lättangörig hamn hade för sjöfolket, som vore utsatt för många faror och strapatser, en betydelse som knappast andra än de som vore med sjöfarten förtrogna kunde till fulla uppskatta. Gjordes Fårösunds norra gatt trafikabelt så att Fårösunds redd vid behov kunde användas till ankarplats, skulle säkerligen månget haveri och förlust av människoliv kunna undvikas.

Vilken användning en närbelägen lättillgänglig hamn kunde erhålla därom lämnade Nynäshamn ett belysande exempel. För ett 20-tal år sedan kände man knappast denna ankarplats, men sedan den genom fyrbelysning blivit tillgänglig hade den särskilt under krigsåren då sjöfarten på Norrland dirigerades inomskärs tagits starkt i anspråk. Flera gånger hade talaren varit i tillfälle konstatera att samtidigt ett 40-tal ångare och seglare legat till ankars där i säkert skydd för hård och överhängig storm. Då sjöfarten nu efter kriget alltmer torde återgå till utomskärsvägen funnes ingen lämpligare tillflyktsort än Fårösund.

Djupet i Fårösunds norra gatt borde vara 6 meter med minst 40 meters bottenbredd. Fartygen byggdes nämligen numera merändels med flata bottnar, varför dessa fartyg fordrade större utrymme enär den vattenmassa de undanträngde givetvis bleve större än för fartyg med skarp botten.

Verkmästaren *Pettersson*: Om gagnet av fördjupning av norra gattet kunde icke gärna råda skiljaktiga meningar. Det inträffade nu ej sällan, att lastångare, som utklarerades från stenbrotten i trakten, kunde få ligga en hel vecka försenade i Fårösund; och redan en mindre försening kunde medföra mycket stora olägenheter. Det bolag, aktiebolaget Cellulosakalksten, Pettersson representerade, vore mycket intresserat av att en fördjupning komme till stånd. Det syntes önskligt att mötet bestämt uttalade sig i fråga om erforderliga djupet av rännan. För egen del ansåge Pettersson, så vitt den vanliga sjöfarten anginge, 17 fot (5 meter) vara fullt tillräcklig. Väl vore det sant att om rännan fördjupades till större djup, exempelvis 21 fot, den kunde lämna passage åt fartyg med ända till 19 fots djupgående, men för dylika bleve i alla händelser 40 meters bottenbredd i en ursprängd pall för liten, då dylika fartyg vid hårt väder skulle löpa stor risk på grund av sin storlek.

Handlanden *Smitterberg*: I likhet med verkmästaren Pettersson ansåge han att ett djup av 17 fot (5 meter) vore tillräckligt. Vid de bryggor därifrån trafik komme i fråga, lastades i regel ej djupare än till 15 fot. Större fartyg komme endast undantagsvis i fråga. I alla händelser förefölle kostnadsberäkningarna i vad avsåge det senare alternativet väl höga.

Bleve gattet uppsprängt, vore det ej otänkbart, att staten kunde för en ej oväsentlig del av därigenom orsakade kostnader beredas gottgörelse genom den ökning i statens andel i lotsavgifter, som uppkomme genom möjlighet även för större fartyg att trafikera gattet. Farleden genom Fårösund kunde i händelse av inseg-

lingens förbättrande få en stor betydelsejämväl för transitotrafik. Det låte nämligen väl tänka sig att ångare med laster från de baltiska länderna kunde finna med sin fördel förenligt att på resa till eller från Sverige kola i Fårösund.

Vad särskilt anginge Stockholms transport- och bogseringsaktiebolag hade detta bolag åtta bogserångare med tillhörande pråmar i fart på traden och vore synnerligen intresserat av att frågan om gattets fördjupande bragtes till en tillfredsställande lösning.

Förvaltaren *Lantz*: Aktiebolaget Karta & Oaxens kalkbruk kunde sätta ända till fem fartyg i trafik på Gotland och disponerade dessutom trettio till fyrtio pråmar. De största av dessa låge cirka 14 fot djupt och lastade cirka 1,200 tons. Pråmarna kunde för närvarande icke alls passera gattet, och den största och kraftigaste av bolagets bogserbåtar kunde det i regel icke heller. Ett tvång för båtarna att passera runt Fårö medförde naturligen stora olägenheter. Det vore en gammal erfarenhet för bolaget, att det vore svårt att få fartyg befraktade på östra Gotland. Ehuru exempelvis smärre seglare i returfrakt från Gotland kunde erbjudas råsten, hade det ofta hänt att till Visby befraktade seglare hellre gått tomma till Norrland än de tagit dylika stenfrakter från östra Gotland, under det att dylika frakter gärna tagits från stenbrotten på västra Gotland. Hade säker väg under alla omständigheter varit beredd genom gattet, så hade dylika svårigheter att erhålla fartyg betydligt minskats. Såsom förhållandena nu gestaltade sig hade just dessa svårigheter varit medverkande orsak till att bolaget måste allt mera utvidga sin egen flotta, för att vara oberoende. Erfarenheten hade likaledes på sin tid visat, att frakterna ställt sig väsentligt dyrare från östra Gotland till exempelvis Norrland än från västra Gotland. Gattets fördjupning vore nödvändig för att bespara fartygen den nu ofta förekommande omvägen runt Fårö, vilken icke endast vore tidsödande och oekonomisk, utan jämväl ofta på grund av passagen förbi det farliga Salvorev medförde stora risker. Så hade alldeles nyligen inträffat att ett av bolagets fartyg, som måst taga denna väg, på grund av storm med knapp nöd kunnat klara land. Särskilt under nuvarande förhållanden gjorde dessa olägenheter sig synnerligen kännbara på grund därav att fartygen vore för sitt eldningsbehov inskränkta till ved eller i bästa fall jämförelsevis dåliga kol. Under det att i lugnt väder förseeningen ej bleve så stor, kunde vid hårt väder på grund av motsjö och andra svåra förhållanden färden fördröjas till den grad, att bränslet förbrukades och de största risker på grund härav inträdde.

Beträffande det ifrågasatta djupet hölle *Lantz* före, att den sjöfart, vars intressen han företrädde, kunde åtnöja sig med en fördjupning till 17 fot.

Handlanden *Stengård*: Sedan klockboj numera blivit utlagd vid Salvorev hade fartygstrafiken i traden förbi Fårö betydligt ökat och framträdde på grund därav med ökad styrka behovet att kunna begagna Fårösundsleden såväl vid genomfart som såsom nödhamn.

Folkskolläraren *Erlandsson*: Förbättring av farleden genom Fårösund hade länge för ortsbefolkningen framstått såsom ett önskemål. Under nuvarande förhållanden inträffade ej sällan, att då personer i avsikt att få varor befraktade med den ångfartygsaktiebolaget Gotland tillhöriga ångbåt, som gjorde regelbundna turer kring ön, vid fartygets ankomst till Fårösund inställde sig vid detsamma för att av-

lämna dessa varor, de erhöle det besked att varorna ej kunde mottagas enär fartyget redan vore så hårt lastat att det med hänsyn till det ringa vattendjupet i norra gattet ej kunde passera genom detta, om ytterligare last intoges. Stora olägenheter uppstode naturligtvis härigenom särskilt för befraktare från avlägsnare orter. Även hade inträffat att varor till undvikande av dröjsmål med deras befordran å mindre farkoster förts ut genom gattet för att, sedan ångaren passerat genom farleden, omlastas å denna.

Lantbrukaren *Broström*: Det vore en känd sak att många strandningsolyckor inträffat vid Fårökusterna, vilka kunnat undvikas därest farleden genom Fårösund kunnat begagnas. Ekonomiskt ofördelaktigt inverkade naturligtvis alltid den av gattets ringa djup föranledda omvägen kring Fårö.

Lantbrukaren *du Rietz* instämde med *Broström* och ville å Fårö kommuns vägnar på det livligaste tillstyrka, att åtgärder för gattets upprensning bleve vidtagna.

Kaptenen *Myrsten*: Meningarne kunde ej vara delade om vikten och betydelsen av att en fördjupning av gattet komme till stånd. Frågan om sättet för utförande härav måste bedömas olika i mån som hänsyn toges allenast till den regelbundna fraktfart som ägde rum till Gotlands hamnar eller trafiken i Östersjön i allmänhet beaktades. För den regelbundna fraktfarten kunde väl ett fördjupande till 17 fot anses tillfyllest, men skulle hamnen få någon egentligt betydelse för sjöfarten i allmänhet såsom nödhamn, måste rännan erhålla större djup, om icke hamnens anlöpande skulle i hårt väder ställa sig allt för riskabel för de större fartygen. I detta avseende vore jämväl erhållande av större bottenbredd önskvärd och nödvändig. Redan vid 5 meters djup vore minsta lämpliga bottenbredden enligt *Myrstens* åsikt 40 meter, särskilt med hänsyn till de nutida lastångarnas breda bottenkonstruktion. Ökades djupet till det för hamnens anlitande såsom nödhamn önskvärda, omkring 6½ meter, borde bottenbredden vara 50 å 60 meter. Vad särskilt anginge Slite cement- och kalkaktiebolag för vilket *Myrsten* vid sammanträdet förde talan, hade detta flera båtar i trafik, vilka, särskilt med hänsyn till övervägande befraktning på Norrland, i regel anlitate farleden genom sundet, om möjlighet härför gäves.

Lotsen *Vigsten*: Enligt allmänna meningen bland lotsarna borde norra gattet för att sundet skulle få allmännare användning såsom nödhamn uppsprängas till åtminstone 40 meters bottenbredd samt erhålla större djup än 5 meter. Under innevarande år hade över 200 fartyg lotsats genom gattet och utan lots hade sannolikt lika många passerat därigenom. Om gattet fördjupades kunde trafiken helt visst väntas bliva högst betydligt större. Det hade upprepade gånger under året hänt att fartyg kommit in genom södra gattet men måst vända till följd av det ringa djupet i norra gattet. På grund av storm hade under året fyra fartyg ilanddrivits, vilket ej behövt inträffa, om de kunnat passera gattet.

Förvaltaren *C. G. Larsson*: Aktiebolaget Gotländska Kalkstenskompaniet hade ej egna fartyg, men befraktade många dylika, i regel cirka 150 laster om året. I år hade utlastningen redan omfattat över 100 fartyg. Fartygen ginge väl numera mera söder ut, så att genomfart genom gattet ej behövde komma ifråga. Bolaget hade emellertid riklig erfarenhet av olägenheterna att ej regelbundet kunna vid

behov trafikera detta, och Larsson delade till fullo den allmänt uttalade åsikten om önskvärdheten av gattets uppsprängning.

Då ej vidare förekom avslöts sammanträdet.

År och dag som ovan.

In fidem
K. P. Lundblad.
