

N:o 31.

Ank. till Riksd. kansli den 13 mars 1903, kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning af Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag för utvidgning och fördjupning af Albrektsunds kanal.

(R. A.)

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kungl. Maj:tt under sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen att till utvidgning och fördjupning af Albrektsunds kanal bevilja ett anslag af 314,000 kronor och däraf på extra stat för år 1904 anvisa ett belopp af 157,000 kronor.

Till det vid statsverkspropositionen fogade protokollet öfver civilärenden för den 12 sistlidne januari har föredragande departementschefen anfört följande:

»För underlättande af förbindelsen mellan Marstrand och fastlandet beviljades vid 1840—41 årens riksdag anslag för upprensning af farleden mellan Koön och Klöfverön, den s. k. Albrektsunds kanal. Arbetet utfördes så, att kanalens minsta djup utgjorde 7,7 till 7,8 fot eller 2,28 till 2,31 meter under lägsta vattenyta och kanalens bottenbredd upptogs till 25 fot eller 7,42 meter.

I anseende till det mindre goda skick, hvori kanalen under årens lopp råkade, lät styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader under år 1877 genom kaptenen vid väg- och vattenbyggnadskåren Ph. Otterdahl uppgöra kostnadsförslag dels för kanalens iståndsättande med bibehållande af det ursprungliga djupet dels ock för kanalens utvidgning och för-

djupning till ett djup af 9 à 9,3 fot eller 2,67 à 2,76 meter under lägsta vattenyta med bottenbredd af 30 till 50 fot eller 8,9 till 14,8 meter; och hemställde nämnda styrelse, att Eders Kungl. Maj:t måtte antingen anvisa medel till kanalens iståndsättande enligt det förra af berörda förslag eller ock medgifva, att kanalen finge öfverlämnas till enskilda personer eller bolag, som kunde vilja öfvertaga, iståndsätta och framgent underhålla densamma mot rättighet att af de enskilda personer tillhöriga fartyg, som passerade kanalen, uppbära afgifter enligt taxa.

Öfver denna framställning hördes vederbörande myndigheter, men Eders Kungl. Maj:t fann genom nådigt bref den 14 augusti 1890 densamma icke föranleda till annau åtgärd än att handlingarna i ärendet öfverlämnades till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med befallning att låta undersöka i hvad skick kanalen befunnes samt med hänsyn därtill och öfriga på frågan inverkan förhållanden till Eders Kungl. Maj:t inkomma med förnyad framställning i ämnet, därest sådant kunde af omständigheterna påkallas.

Till följd af denna befallning uppdrog väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åt distriktschefen, majoren E. Atterbom att besiktiga kanalen samt, om så skulle finnas behöfligt, upprätta nytt förslag jämte kostnadsberäkning till densammans iståndsättande, äfvensom utröna de förhållanden, som i öfrigt kunde inverka på kanalens bibehållande såsom trafikled.

Till fullgörande af detta uppdrag upprättade majoren Atterbom ett den 30 juli 1892 dagtecknad förslag dels till kanalens iståndsättande till 2,4 meters djup med bibehållande af ursprungliga bottenbredden 7,42 meter, utom uti mynningsrännorna, där bottenbredden skulle blifva 15 meter, dels ock till kanalens upprensning till 2,7 meters djup med en bottenbredd af 9 meter i bergspassen och 15 meter i öfrigt.

Öfver det sålunda uppgjorda förslaget inhämtade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utlåtande af lotsstyrelsen, som å sin sida i ämnet hörde lotskaptenen i Göteborg.

Sedan lotsstyrelsen därvid i likhet med lotskaptenen tillstyrkt fördjupning af Albrektsund till 3 meters djup, uppdrog väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åt dåvarande kaptenen, numera majoren i väg och vattenbyggnadskåren m. m. C. H. Öhnell att, med ledning af de utaf majoren Atterbom upprättade förslag och ritningar, utarbета ett nytt kostnadsförslag för kanalens upprensning till 3 meters djup under dagligt vatten.

Sedan Öhnell till följd häraf upprättat förslag, enligt hvilket farleden skulle erhålla ett djup af 3 meter samt en bottenbredd af 9 à 15 meter, öfverlämnade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med underdånig skrifvelse

den 24 mars 1894 detta förslag till Eders Kungl. Maj:t. Vederbörande myndigheter hördes öfver förslaget, men föranledde detsamma ej till någon Eders Kungl. Maj:ts åtgärd.

Då sedermera tvekan uppstått, huruvida det föreslagna djupet af 3 meter kunde anses för framtiden tillräckligt, beslöt Göteborgs och Bohus läns landsting vid sammanträden åren 1899 och 1900, att nya förslag skulle på landstingets bekostnad upprättas för farledens fördjupande till alternativt 3,6 och 4,2 meters djup; och har i anledning häraf dåvarande kaptenen, numera majoren i väg- och vattenbyggnadskåren E. M. Öhman, som erhållit dylikt uppdrag af landstinget, efter utförda undersökningar, uppgjort fyra alternativa förslag, uti hvilka samtliga alternativ ingår såsom gemensamma tekniska bestämmelser, att å sträckan från och med Koön till och med den egentliga mellan Halsholmen och Klöfverön belägna Albrektsunds bergskanal bottenbredden skulle blifva 20 meter samt kröningsradierna 300 och 600 meter, hvaremot två af alternativen, alternativ I a) och I b), afse ett farledsdjup därstädes af 3,6 meter under hafvets medelvattenstånd och två af alternativen, alternativ II a) och II b), ett djup af 4,2 meter vid samma vattenstånd. Å sträckan sydost om nämnda bergskanal i den mera öppna sjön förbi Kommissholmen till en därutanför å planen angifven slätprick, afses uti alternativ I b) en bottenbredd af 40 meter och djup af 4,1 meter samt uti alternativ II b) samma bottenbredd och ett djup af 4,7 meter under hafvets medelvattenstånd. Kanalens längd uppgår till 1,800 meter, hvarjämte 1 kilometer därutanför erfordras en särskild muddring på 1,000 meters sträcka.

Arbetsplanerna med deras kostnadsberäkningar äro uppgjorda under förutsättning att det område, inom hvilket de hufvudsakliga arbetena med bergsprängning förekomme, skulle indämmas genom anläggande af tre tillfälliga fångdammar, därefter läns pumpas och under arbetstiden hållas torrlagdt.

Kostnaderna äro beräknade för alternativ I a) till 182,000 kronor, för I b) till 230,000 kronor, för II a) till 250,000 kronor och för II b) till 314,000 kronor; och har Öhman, enär uti de uppgjorda förslagen bottendjupen beräknats icke från lägsta förekommande vattenstånd utan från hafvets medelvattenyta, hvilken visat sig vara 0,6 meter högre än lägst iakttagna vattenyta, samt då en stor del af de trafikerande kustbåtarna låge lastade mellan 3—4 meter djupt, af de fyra alternativen utan tvekan förordat det med II b) betecknade alternativet.

Med öfverlämnande af berörda förslag har landstinget uti underdånig skrifvelse den 12 juni 1901 hemställt, det täcktes Eders Kungl. Maj:t i nåder vidtaga sådana åtgärder, hvarigenom utvidgning och för-

djupning af ifrågavarande farled kunde blifva verkställd på statens bekostnad; och har landstinget därvid för sin del förordat, att alternativet med 4,2 meters djup måtte komma till utförande.

Öfver denna landstingets framställning har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 20 maj 1902 afgifvit infordradt utlåtande. Då farleden genom Albrektsund fortfarande och kanske i ännu högre grad än förut vore af stor betydelse för såväl handels- och sjöfarts- som militära intressen, hemställde nämnda styrelse, som i likhet med förslagsställaren och landstinget funnit det med II b) betecknade alternativet böra förordas till utförande, att Eders Kungl. Maj:t täcktes aflåta nådig proposition till Riksdagen om anvisande af ett belopp af 314,000 kronor för utvidgning och fördjupning af kanalen.

Chefen för flottans stab, som den 22 juli 1902 afgifvit utlåtande i ärendet, anförde därvid, att, som Albrektsunds kanal efter en i enlighet med förslaget alternativ II b) företagen fördjupning och utvidgning skulle komma att erbjuda ett djup af 3,6 meter vid lägsta vattenstånd, hvarigenom kanalen under alla förhållanden skulle med trygghet kunna passeras af såväl torpedbåtar och jagare som kanonbåtar och torpedkryssare, ehuru de sistnämnda sannolikt skulle blifva nödsakade att förhala sig förbi den vid Halsholmens sydvästra udde befintliga delen af kanalen, och som därtill komme, att förverkligandet af samma förslag i hög grad skulle befrämja såväl ångbåtstrafiken som fraktfarten i öfrigt inomskärs till och från Marstrand, ansåge bemälda chef, att det af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade förslaget vore att betrakta som det i alla afseenden fördelaktigaste och att dess genomförande kunde anses vara af så stor betydelse, att statsmedel därtill borde anvisas.

Sedan härefter Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvandes i Göteborgs och Bohus län yttrande i ärendet infordrats, har Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande uti underdånigt utlåtande den 16 augusti 1902 anført följande.

Om än Albrektsunds kanal numera förlorat den betydelse, den förr ägde såsom förbindelseled emellan Göteborg och Karlstens fästning på Marstrandsön, vore den dock fortfarande, såsom handlingarna nogsamnt utvisa och Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande också vore i tillfälle vitsorda, af stor vikt för segelfarten och ångbåtstrafiken mellan Göteborg och Marstrand samt andra, bortom sistnämnda stad belägna orter utefter hela den bohuslänska kusten. För att kunna vara till fullt gagn för denna kustfart och persontrafik vore emellertid den under årens lopp betydligt uppgrundade kanalen i behof af upprepning och utvidgning till nödigt omfång. Af de förslag till sådana åtgärder, som fram-

kommit, syntes det Eders Kungl. Maj:ts befallninghafvande, som om företrädet obetingadt borde lämnas åt det af de senast utaf Öhman upprättade alternativa förslag, som betecknats med II b). Detta förslag syntes i önskvärd grad tillgodose de fordringar, som från den allmänna trafikens sida kunde ställas på den ifrågavarande farleden, och, enligt hvad som framginge af chefens för flottans stab förenämnda yttrande, skulle farledens upprensning och utvidgning i enlighet med samma förslag också varda till stort gagn för flottan i strategiskt hänseende. Då någon utsikt icke funnes att genom enskild företagsamhet få till stånd en upprensning af den viktiga farleden, tillstyrkte Eders Kungl. Maj:ts befallningshafvande nådigt bifall till landstingets framställning.

Därjemte har till Eders Kungl. Maj:t inkommit en skrifvelse i ämnet från stadsfullmäktige i Marstrand af den 4 oktober 1902, däruti stadsfullmäktige framhållit, att ifrågavarande farled, som för hela länets kust vore af den största betydelse, då densamma utgjorde den måhända viktigaste delen af inomskärsfarleden längs Bohuslän, dessutom för staden Marstrand hade ett alldeles särskildt värde. År för år hade kanalen allt mera uppgrundats, och härigenom hade trafiken med Göteborg mer och mer blifvit hänvisad att gå väster om Klöfverön genom Sillesund. För lastade jakter uppstode härigenom mången gång ett hinder af flera dagar. Ångfartygen hade visserligen mera sällan blifvit hindrade, men det vore dock vid stormigt väder förenadt med en viss risk att gå genom Sillesund. Äfven för gången öfver Marstrandsfjorden vore Albrektsunds kanal af stor vikt, ty sjögången på vägen norrifrån i riktning mot Sillesund vore mycket svårare än om kursen ställdes mot Marstrands hamn.

På grund af dessa skäl instämde stadsfullmäktige i landstingets anhållan, att Eders Kungl. Maj:t måtte vidtaga åtgärder för upprensande af Albrektsunds kanal.

Slutligen hafva 1,771 personer, hufvudsakligen fiskare inom Göteborgs och Bohus läns skärgård, uti en till Eders Kungl. Maj:t ingifven petition förklarar sig instämma i landstingets framställning, under framhållande att kanalen vore af allra största vikt för hela Bohusläns kust, ty endast om kanalen blefve tillgänglig, uppstode en skyddad inomskärsled. Det hände ofta, att jakter finge ligga flere dagar i Marstrands hamn i afvaktan på godt väder, då det för en lastad jakt vore otänkbart att vid stormigt väder passera väster om Klöfverön. De farleder, som blifvit eller framdeles kunde blifva upprensade norr om Marstrand, erhöles icke sitt rätta värde, förrän Albrektsunds kanal, som utgjorde grunden i hela farledsbyggnaden, blifvit användbar.

På min anmodan har chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen

lämnat närmare upplysningar om behovet af den föreslagna fördjupningen af kanalen, och tillåter jag mig med anledning af dessa meddela följande.

En allt lifligare kustfart har numera uppstått längs Bohusläns kust till följd dels af den stora passageraretrafik, som tillkommit mellan de lifligt besökta badorterna och jämväl mellan grannländerna, dels af den ökade handelsomsättningen och fiskebedriften, hvilken rörelse är i stort beroende af oafbruten inomskärsled för att icke tillskyndas väsentliga tids- och materialförluster. I den mån kustfarten med ångbåtar tilltagit, har icke blott dessas tonnage och storlek ökats, utan äfven en stor del af den äldre fiskeflottan af sillbåtar ersatts af större båtar och fartyg för fiske i öppna hafvet, af hvilka en del i lastadt tillstånd draga större djup än att de kunna passera Albrektsunds kanal vid lägsta vatten. Efter hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har sig bekant, lära för närvarande af hela ångbåtsflottan, som med reguljära turer besöka Marstrand, endast ett par båtar vara så grundgående, att de kunna befara kanalen vid lägsta vattenstånd, hvarför alla öfriga kustfarare måste hålla yttre vägen, som under storm på land med hög sjö anses förenad med betydande fara. Inomskärsleden måste därför anses afbruten på denna punkt för de nu vanliga ångbåtarne, intill dess Albrektsunds kanal upptages till sådant djup, att fartyg intill 3,6 m. djupgående vid lägsta vatten kunna passera densamma, såsom i alternativ II b) är föreslaget, då jämväl all nu i kustfart varande fartygsmateriel torde vid medelvatten kunna begagna densamma. Albrektsunds kanal har således ej hittills kommit till den användning och stora betydelse för underlättande af ångbåtstrafik och segelfart å bohuslänska kusten, som den i sin egenskap af tryggad och gen inomskärsled bort, och detta beror dels på dess ringa segeldjup och dels därpå, att den ursprungligen obetydliga bottenbredden på senare tider ytterligare minskats genom utskjutningar och uppgrundningar i botten, hvilket åter afsevärdt försvårar navigeringen i en så krokig och trång farled som den ifrågavarande.

Genom hvad i ärendet sålunda förekommit torde få anses utredt, såväl att ifrågavarande af staten ursprungligen upprepade farled befinner sig i ett sådant skick, att den numera icke kan nöjaktigt uppfylla sitt ändamål, som äfven att en utvidgning och fördjupning af densamma kommer att vara till synnerlig nytta icke blott för sjötrafiken vid ifrågavarande kust utan äfven i afseende å vårt sjöförsvär. Det synes mig därför föreligga fullgiltiga skäl att nu verkställa en sådan utvidgning och fördjupning, därvid med hänsyn till förut anförda omständigheter det af Öhman med II b) betecknade alternativ torde böra följas.

Enligt hvad jag inhämtat, skulle utförandet af ifrågavarande arbete

lämpligen kunna, utan att orsaka förlängning af tiden för kanalens afstängning för allmän trafik, fördelas på två år, då arbetet inom de föreslagna fångdamnarna lär kunna verkställas under ena året och öfrigt arbete under det andra. Kostnaden för det arbete, som skulle utföras inom fångdammar, beräknas uppgå till 161,000 kronor, däri emellertid ingår kostnaden för hyra och amortering af mudderverk, pråmar, bogserbåt m. m., hvilken kostnad, beräknad till 30,000 kronor, äfven ingår i kostnaden för det arbete, som måste utföras utanför fångdammarna, hvarför kostnaden för företaget, därest arbetet utföres under två år, lämpligen kan fördelas lika på de båda åren.»

Af den utredning, som i detta ärende lämnats, har utskottet väl funnit ådagalagdt att en utvidgning och förbättring af Albrektsunds kanal skulle vara till stort gagn för kustfarten inom den bohuslänska skärgården samt därigenom befordra såväl handelsomsättningen och persontrafiken som ock fiskerinäringen därstädes. Dock kan enligt utskottets mening denna farled hvarken ur militär eller handelspolitisk synpunkt anses vara af den betydelse för det allmänna, att ifrågavarande arbete bör, såsom nu föreslagits, helt och hållet bekostas af statsmedel. I likhet med hvad af Riksdagen föreskrifvits i fråga om beviljade anslag för understödjande af, bland annat, upprensning af åar och farleder, synes det utskottet att jämväl i nu förevarande fall de menigheter eller andra vederbörande, hvilka skulle hafva nytta af företagens genomförande, böra genom kontant tillskott, materialier, arbete eller andra bidrag bestrida minst en tredjedel af kostnaderna därför. Om öfriga kostnader för ifrågavarande arbetes utförande skulle bestridas af staten, bör ock enligt utskottets mening behörig säkerhet ställas därför, att arbetet efter dess fullbordan, utan ytterligare bidrag af statsmedel, af vederbörande för framtiden underhålles i fullgodt skick.

På grund af den uppfattning, utskottet sålunda hyser i denna fråga, och då utredning för närvarande saknas ej mindre, om och i hvad utsträckning bidrag till kostnadernas bestridande äro att påräkna från de kommuner, rederier med flere, som af ifrågavarande företags genomförande skulle hafva största nytta, än äfven huruvida säkerhet för det framtida underhållet af farleden kan erhållas, anser sig utskottet böra hemställa,

att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke
må vinna Riksdagens bifall.

Stockholm den 13 mars 1903.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.

Reservation:

af herrar *I. Wijk* och *F. E. Pettersson*.
