

Nr 10.

Av herr **Neiglick m. fl.**, om *åvägabringande av utredning och förslag i fråga om upprepning eller nyanläggning på statens bekostnad av inre farleder i Bohusläns skärgård.*

Bland de faktorer, som kraftigast bidraga till skapandet av ett lands välstånd och ekonomiska bärkraft, intaga kommunikationerna utan tvivel ett synnerligen framstående rum. Betydelsen av goda förbindelseleder har också hos oss redan länge varit erkänd. Därom vittna — förutom de statsunderstödda landsvägarne — framförallt de många järnvägsförbindelserna i vårt omfångsrika land, liksom ock de kanalanläggningar, som kommit till stånd. Måhända torde dock vissa kommunikationsleder icke hava fullt tillerkänts den betydelse, som bör tillkomma dem, nämligen de inre farlederna i Sveriges långsträckta skärgårdar, och dock spela dessa farleder en väsentlig rol såväl för många av våra näringar som för den lokala persontrafiken.

Av många skäl intar Bohuslän bland de svenska skärgårdsområdena en säregen ställning, och samfärdseln i den bohuslänska kusten blir i hög grad beroende av de inre farlederna. Fritt och obehindrat bryta sig där Nordsjöns mäktiga vågor in över landet, som liknats vid en enda väldig söndersprängd klippa; och envar som där sett våldsamheten av bränningarne vid ett upprört hav, skall till fullo förstå de inre farledernas utomordentliga betydelse.

Av ålder hava också de små farlederna innanför havsbandet flitigt utnyttjats. Men under tidernas lopp hava förhållandena så ändrats, att dessa farleder ej längre kunna fylla sitt ändamål. Dels hava farlederna uppgrundats genom slambildning, havstångens till-

växt och andra orsaker, dels — och framförallt — hava de små fiskebåtarna om två till tre fots djupgående efterträtts av fiskebåtar och fraktbåtar av helt andra dimensioner.

Behovet av dessa samfärdsleders vidmakthållande och upphjäl-pande har ock länge varit insett. Redan år 1878 beviljade länets landsting medel till undersökning av vissa farleder, och därefter har under årens lopp rätt mycket utförts, framförallt — vilket också av den bohuslänska befolkningen tacksamt erkännes — genom statens ingripande, varförutan de kostsamma förbättringarne icke kunnat åstadkommas.

Den sydligaste farled, som ifrågakommit till upprensning, är *Albrektsunds kanal* vid Marstrand. Sedan långt tillbaka har här funnits en särskild farled, dock icke från början i dess nuvarande sträckning. Den torde ursprungligen hava tillkommit av militära skäl för att skapa en skyddad förbindelse med Marstrands fästning för gångna tiders mindre krigsfartyg. Den blev emellertid småningom uppgrundad och torde jämväl i övrigt ha befunnits otillräcklig samt ersattes på 1840-talet genom sprängning och upprensning av en ca åtta fot djup farled genom Albrektsund. Även i detta skick blev likväl farleden för sjöfartens växande behov småningom otillfredsställande, varför landstinget år 1892 anslog medel till en undersökning om kanalens utvidgning. Sedan denna undersökning utförts, hemställde landstinget hos Kungl. Maj:t om åtgärder för kanalens upprensning och fördjupning, och sedan Marstrands stad åtagit sig framtida underhållet av kanalen mot rätt att såsom förut uppbära kanalavgifter, beviljade Riksdagen år 1904 medel till kanalens upprensning och fördjupande till fyra meter under havets medelvattenyta.

På statens bekostnad hava jämväl här nedan omförmälda farleder, angivna i riktning från söder till norr, upprensats eller anordnats.

Först möter bland dessa farleder ett mindre sund *mellan ön Tjörn och Tjörnekalv*, beläget vid Tjörns sydligaste ända.

Norr därom finnes å Tjörns västra sida en av de viktigaste inre farlederna, nämligen *Hjärterö- och Toftösunden*. Denna farled har likaledes blivit upprensad, men på ett sätt, som måste betecknas såsom synnerligen otillfredsställande. Farleden är trång och krokig. Södra inloppet, som ligger ganska öppet för sjön, är svårt att trafikera i följd av ett där befintligt grund, Fojbåden. För att farleden

skall kunna fylla sin uppgift, torde därför en avsevärd utvidgning och förändring av densamma vara nödig; liksom bergsprängning även måste vidtagas i det omedelbart söder om Hjärterön befintliga Flatösundet, vilket arbete jämväl blivit undersökt genom landstingets försorg.

Längre norrut möter *Kyrkesund*, en sedan urminnes tider begagnad farled, vilken blivit upprepansad till sex meters djup. Vid bestämmandet av detta djup torde hänsyn hava tagits även till sjömilitära önskemål.

För undvikande av den farliga av talrika grund uppfyllda Karingöfjorden går trafiken vidare genom *Väckholmssundet*, vilket för några år sedan upprepansades till sex meters djup, därvid likaledes sjömilitära intressen torde hava tillerkänts betydelse.

Vidare har för undvikandet av det öppna farvattnet vid Islandsbergshuvud å Skaftölandet uppmuddrats en inre farled, den s. k. *Vägeröds ränna*.

Slutligen hava i norra skärgården, norr om Sotefjorden, upptagits tre mindre farleder: *Kvarnmyren*, *Hornösund* och *Hamburgsund*.

Det skulle måhända nu kunna tyckas, att med de sålunda utförda arbetena så avsevärda förbättringar av farlederna i den bohuslänska skärgården vidtagits, att sjöfartens behov av inre kommunikationsleder blivit på ett någorlunda tillfredsställande sätt tillgodosett. Det skall icke heller förnekas utan villigt erkännas, att genom detta statens ingripande väsentliga olägenheter avhjälpes. Men å andra sidan är det icke möjligt bortse ifrån, att inomskärsfarleder saknas å de farligaste och viktigaste platserna, där havet ligger på helt och öppet utan att brytas av något skyddande motstånd och där sjöfarten under stormtider tillfogas det allvarsammaste avbräck, liksom det icke heller kan fränses, att de nu befintliga innerfarlederna först då komma till sin fulla rätt, när de tillsammans med de ännu felande skapa en sammanhängande innerled längs hela bohuslänska kusten.

Av de öppna fjordarne i Bohuslän, vid vilka inre farleder saknas, är den fruktade *Sotefjorden*, utanför Sotenäs härad, utan tvivel den för sjöfarten mest hinderliga. Med en utsträckning av cirka tre sjömil tvingar denna fjord genom våldsamheten hos det inbrytande havet och genom mångfalden av befintliga grund och skär även de största fartyg att under stormdagar söka skyddande hamn

och avvakta lugnare förhållanden. Men det är icke blott för den genomgående sjötrafiken, som saknaden av en innerled här gör sig gällande. Särskilt och i första hand blir denna avsaknad kännbar för befolkningen i Sotenäs och Kville härad med de avsevärda fiske- och stenhuggerisamhällena Ramsvik, Hunnebostrand, Ulebergs hamn, Bovallstrand, Heestrand, Hamburgsund och Fjällbacka. Att befolkningen i dessa härad också är i stor utsträckning hänvisad att för sina näringar och yrken utnyttja sjötrafiken, framgår otvetydigt av den i dr Thor Anderssons år 1911 utgivna statistik över den svenska granitindustrien lämnade redogörelse om yrkesfördelningen bland den härstädes mantalsskrivna befolkningen. Av denna redogörelse, som avser tiden omkring den 1 december 1909, inhämtas att till härefter angivna yrken voro att hänföra följande antal personer:

Inom *Sotenäs* härad: jordbruk 2,327, fiske 4,145, granitindustri 3,784, övrig industri 1,097 och sjöfart 712 personer; samt inom *Kville* härad: jordbruk 3,552, fiske 358, granitindustri 1,271, övrig industri 563 och sjöfart 878 personer.

Det har för en stor del av denna befolkning länge varit en ivrig önskan att komma i förbindelse med statsbanan genom Bohuslän, vilket hittills icke varit möjligt. Sedan Lysekils stad emellertid under innevarande år genom järnvägen Lysekil—Smedberg vinner förbindelse med statsbanan, uppnås detta önskemål endast om en någorlunda tryggad förbindelse över havet erhålles till Lysekil. Hindret härför är framför allt Sotefjorden. Alla å denna fjord timade skeppsbrott, alla där spillda människoliv tala i detta avseende sitt tydliga språk. Det lider därför intet tvivel att upptagandet av en farled, som möjliggjorde undvikandet av Sotefjorden, skulle blive av den största betydelse icke blott för den genomgående sjötrafiken utan också för fisket och fraktfarten i norra Bohuslän och för befolkningens levnadsförhållanden i allmänhet.

Längre norrut, efter passerandet av Grebbestad, möter slutligen den kända, för sjöfarten likaledes hindersamma *Tjurpannefjorden*, visserligen av mindre dimensioner än Sotefjorden, men i mycket påminnande om denna.

Länets landsting, som till fullo insett betydelsen av inre farleder för undvikandet av nu omförmälda öppna havspassager, beslöt redan år 1901 att göra underdånig framställning hos Kungl. Maj:t om undersökning för en ny farled från Kungshamn över

Ålstenshamn och Skuteviken till Ramsviksfjorden (= innerfarled för Sotefjorden) samt från Isvikskilen till Sannäsfjorden (= innerfarled för Tjurpannefjorden), varjämte hemställdes om undersökning jämväl för upptagande av en förbättrad farled innanför här förut omnämnda Hjärterön och Toftön. I sammanhang härmed beviljade landstinget medel till vissa kostnader vid undersökningen.

Till landstinget hava också numera överlämnats kostnadsförslag, uppgjorda av majoren vid väg- och vattenbyggnadskåren Th. Helleberg, dels för farled av fyra meters djup från Kungshamn över Ålstenshamn och Skuteviken till Ramsviksfjord, dels ock för farled, likaledes av fyra meters djup, från Isvikskilen till Sannäsfjorden.

Såsom ovan antytts, är det upptagandet av dessa farleder samt förbättring av farleden genom Hjärterö- och Toftösunden, som synes erfordras för att en fullständig inomskärs-farled genom hela Bohuslänska skärgården skulle vinnas.

Hur stort intresset för förverkligandet av dessa betydelsefulla och behjärtansvärda företag än må vara inom hela länet, är det dock icke möjligt ifrågasätta, att dessa arbeten skola utföras av de mycket skattebetungade kommunerna eller av det starkt skuldsatta landstinget. Utan statens ingripande kunna dessa företag icke komma till stånd.

Vid bestämmandet av frågan om statens intresse att ingripa för ordnandet av dessa kommunikationsfrågor, lär det vara nödigt att taga hänsyn till omfånget och betydelsen av de näringsgrenar, som äro beroende av de ifrågavarande kommunikationslederna.

Några korta antydningar om de väsentligaste av dessa näringsgrenar torde därför här vara på sin plats.

Först möter därvid Bohusläns mest uppmärksammade inkomstkälla: *fiskerinäringen*. Dess betydelse har staten till fullo insett och erkänt genom beviljandet av betydliga låneunderstöd för fiskets främjande. Det må vara nog att erinra om att, fränsett trawlfartygen, för närvarande finnas i Bohuslän omkring 300 vadlag, vart och ett med båtar och redskap representerande ett värde av omkring 15,000 kronor eller sammanlagt ett värde av cirka 4 1/2 miljoner kronor. Härtill komma omkring trehundra övriga fiske- och fraktbåtar samt ett antal av cirka trehundra kuttrar, vilka senare dock delvis användas jämväl i fraktfart. Hela denna båtflottas sammanlagda värde torde uppgå till inemot tio miljoner kronor.

Värdet av den ur havet tagna fisken belöper sig till åtta à nio

miljoner kronor årligen. Givetvis är det för denna näring, som sysslar med en vara, som är underkastad snar förskämning, av stor betydelse att utan hinder av storm och sjögång kunna fortast möjligt och tryggast möjligt uppnå de järnvägs punkter eller andra platser, från vilka varan befordras vidare till försäljning inom eller utom landet eller där den undergår behandling för insaltning eller annan konservering. Det är betydande värden, som här stå på spel, och det må icke heller förbises, att det här är fråga om en näring, som bör kunna påräkna en särskild välvilja redan därför, att den ofta utövas under mycket svåra förhållanden, där det för utövaren gäller såväl liv som gods.

I förgrunden träder vidare den för Bohuslän så betydande *stenindustrien*.

Enligt doktor Thor Anderssons ovan omnämnda statistiska arbete över Sveriges granitindustri kan värdet av hela utförseln av svenska granitindustri-produkter år 1908 beräknas hava överstigit femton miljoner kronor. Häruti är då icke inberäknat värdet av de inom landet försålda produkterna, vilket värde torde belöpa sig till omkring en miljon kronor. Huru stor del av det sammanlagda tillverkningsvärdet inom denna industri, som faller på Bohuslän, äro vi för närvarande icke i tillfälle att uppgiva, men anse oss kunna beräkna densamma till mera än hälften av det hela, liksom de bohuslänska granitindustriområdena i areal väsentligen överstiga den sammanlagda arealen av landets övriga granitindustriområden. Det är jämväl att märka, att denna industri har betydelse icke blott för dess utövare, arbetsgivare och arbetstagare, utan ekonomiskt sett för snart sagt hela bygden, där den bedrives. Lantmännen, som sälja eller utarrendera sina berg, skaffa sig en god förtjänst genom körslor och annat arbete för granitindustrien och vinna en rikligare behållning av sina jordbruksprodukter genom de avnämare, de erhålla i granitindustriarbetarne.

Denna industri bedrives nu snart sagt över allt längs hela kusten i norra Bohuslän, från Lysekil till norska gränsen. Detta medför en synnerligen livlig kustfart med mindre båtar eller fartyg, vilka föra stenen från de många skilda arbetsplatserna till de hamnar, varifrån den exporteras med större transportfartyg. Denna kustfart — med de av stenen tungt nedlastade båtarne — är i allra högsta grad beroende av hav och vind och av möjligheten att taga sig fram genom inre farleder. I denna fraktfart användes icke blott

en stor del av de förut omnämnda cirka trehundra kuttrarna utan också i stor utsträckning av fiskebåtar å tider, då fiske icke pågår.

För såväl själva granitindustrien som denna kustfart är det av stor och påtaglig betydelse, att de inre farlederna väl ordnas.

Men icke blott för denna kustfart utan ock för all annan fraktfart av skiftande slag, som huvudsakligast med motorbåtar bedrives å kusten, har farledsfrågan sin allvarliga innebörd.

I detta sammanhang vilja vi jämväl och med styrka framhålla, att intresset för upptagandet av nödiga farleder i den bohuslänska skärgården ingalunda är begränsat till själva Bohuslän. Hela den genomgående, mycket livliga kusttrafiken mellan hamnar på Sveriges syd- och västkust samt norska och danska hamnar — vid vilken medelstora och mindre fraktbåtar befordra gods av allehanda slag — har häruti ett mycket stort intresse.

Slutligen, men icke minst är försvarets intresse i denna fråga värt allt beaktande. Vid upptagandet av Kyrkesund och Väckholmssundet till sex meters djup lära, såsom ovan framhållits, försvvarssynpunkter hava spelat en väsentlig roll. Vi hava också erfärit, att även andra inomskärs-farleder, om än av mindre djup, skola bliva av avsevärd betydelse för vissa slag av krigsfartyg. Skulle dessutom en flottstation komma att förläggas till västkusten, bleve dessa inre farleder uppenbarligen än värdefullare för försvaret.

Med den uppfattning, vi här ovan uttalat om det starka behovet av förbättrade farleder, för avhjälpandet av de svårigheter, som nu trycka den sjögående trafiken i Bohuslän, låge det måhända nära till hands, att vi hos Riksdagen hemställde om anslag för upptagande av åtminstone den eller de farleder, varom nöjaktig utredning kan anses föreligga. Ett kraftigt stöd för en sådan hemställan synes oss också ligga i de uttalanden länets landsting gjort i denna angelägenhet.

Med hänsyn till frågans stora betydelse och ekonomiska räckvidd, torde dock en utredning av större omfattning än enskilde motionärer kunna åstadkomma, böra föregå en hemställan om anslags beviljande för ifrågavarande ändamål. Endast genom Kungl. Maj:ts försorg lär en allsidig utredning kunna ske rörande de olika faktorer, som hava betydelse för denna saks prövning, däruti inbegripet såväl frågan om farledernas betydelse för näringarne och försvaret som själva kostnadsfrågan och frågan om farledernas anordnande i större eller mindre utsträckning.

På grund av vad sålunda anförts få vi hemställa, att Riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla,

att Kungl. Maj:t ville låta utreda, huruvida och i vilken utsträckning inre farleder i Bohusläns skärgård må på statens bekostnad upprentas eller nyanläggas, samt för Riksdagen framlägga det förslag, vartill denna utredning kan giva anledning.

Stockholm den 20 januari 1913.

Sixten Neiglick.

Eric Hallin.

K. A. Andersson.
