

Nr 38.

Ankom till Riksdagens kansli den 1 april 1913, kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående utredning och förslag i fråga om upprensning och nyanläggning på statens bekostnad av inre farleder i Bohusläns skärgård.

(4:e Avd).

I särskilda likalydande till statsutskottet remitterade motioner, nämligen nr 10 i Första kammaren, väckt av herrar *S. Neiglick*, *E. Hallin* och *K. A. Andersson*, och nr 70 i Andra kammaren, väckt av hr *O. Lundgren* jämte ett flertal kammarledamöter, har hemställts, 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 upprensas eller nyanläggas, samt för Riksdagen framlägga det förslag, vartill denna utredning kan giva anledning.

Till stöd för sin framställning hava motionärerna anført följande:

»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 här 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 på 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 tillväxt 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 upphjälpande 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 c:a 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, Fejbbåden. 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 upprensad 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 Käringsfjorden går trafiken vidare genom *Väckholmssundet*, vilket för några år sedan upprensades 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 fråsnes, 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 d:r 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 någor-

lunda 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 bliva 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 mera 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 ½ 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 järnvägspunkter eller andra platser, från vilka varan befordras vidare till utlandet eller till försäljning inom 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 *stenindustrin*.

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 båtarna — 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, försvarssynpunkter hava spelat en väsentlig rol. Vi hava också erfarit, 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 ifrågasatt 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.»

Utskottet, som begärt Konungens befallning till lotsstyrelsen att avgiva yttrande över förevarande motioner, har med förordande härav mottagit såsom bilagor vid detta utlåtande fogade dels skrivelse i ämnet av nämnda styrelse, dels ock skrivelsen bilagt yttrande av lotskaptenen i Göteborg.

*Utskottets
yttrande.*

Den i motionerna till stöd för den gjorda framställningen förebragta utredning jämte vad av lotskaptenen i hans ovanberörda yttrande anförts, synes utskottet giva vid handen angelägenheten av att den av motionärerna ifrågasatta utredningen må komma till stånd. Såsom av lotsstyrelsens skrivelse framgår, finner också denna styrelse en sådan utredning önskvärd.

Utskottet, som sålunda finner sig böra biträda motionärernas förslag, förutsätter emellertid, att vid en blivande utredning, på sätt av lotskaptenen i hans yttrande anförts, noga undersökes, vilken trafik, som kan behöva använda sig av de olika farleder, som kunna ifrågasättas att nyanläggas eller utvidgas, på det att de erforderliga medlen må kunna begränsas till det, som är alldeles nödvändigt.

Utskottet hemställer,

att Riksdagen, med bifall till herrar Neiglicks m. fl. och Lundgrens m. fl. förevarande motioner, må 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 upprensas eller nyanläggas, samt för Riksdagen framlägga det förslag, vartill denna utredning kan giva anledning.

Stockholm den 31 mars 1913.

På statsutskottets vägnar:

F. CL:SON WACHTMEISTER.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit från Första kammaren: herrar greve *F. Cl:son Wachtmeister*, *S. H. Kvarnzelius*, *O. Jonsson*, friherre *J. T. Gripenstedt*, *A. N. Hahn*, friherre *C. H. Falkenberg*, *H. F. Lamm*, friherre *J. G. Beck-Friis*, *A. C. Lindblad*, *O. M. Strömberg* och *C. G. Ekman*, samt

från Andra kammaren: herrar *A. Wiklund*, *H. Andersson*, *F. W. Thorsson*, *C. Persson*, *K. V. Rydén*, *J. A. Sjö*, *N. E. Lindberg*, *J. Ström*, *G. Odqvist*, *E. A. Nilson* och *A. Ifvarsson*.

Bilaga 1.

Till Konungen.

Genom nådigt brev den 14 dennes har Eders Kungl. Maj:t, med överlämnande av två inom Riksdagen väckta motioner, den ena i Första kammaren av S. Neiglick m. fl. och den andra i Andra kammaren av O. Lundgren m. fl., angående utredning och förslag i fråga om upprensning eller nyanläggning på statens bekostnad av inre farleder i Bohusläns skärgård, anbefallt lotsstyrelsen att över berörda motioner inkomma med yttrande; och får styrelsen, efter att i ärendet hava hört lotskaptenen i Göteborg, med överlämnande av dennes yttrande, i underdånighet anföra, att styrelsen anser önskvärt, att den av motionärerna ifrågasatta utredningen kommer till stånd.

Underdånigst:

*Vilhelm Linder.**Knut Curman,*
föredragande.*Axel Sjöberg.**Uno Grönvall.**Axel Hillfors.**Bilaga 2.*

Till Kungl. Lotsstyrelsen.

Sedan Kungl. lotsstyrelsen till mig för avgivande av yttrande remitterat i Riksdagens båda kamrar, av herrar Neiglick m. fl. i Första samt Lundgren i Vendelsberg m. fl. i Andra kammaren, väckta lika lydande motioner om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning och förslag i fråga om upprensning och nyanläggning på statens bekostnad av inre farleder i Bohusläns skärgård, får jag till fullgöranda av detta uppdrag vördsamt anföra följande:

Den Bohusländska skärgårdens utsträckning i ost och väst från fastlandet till de med fastland jämförliga större öarne, såsom Hisingen, Tjörn och Orust, till de yttersta skären är icke synnerligen stor. I allmänhet finnas likväl i denna skärgård väl skyddade farleder, som även under ogynnsamma väderleksförhållanden medgiva uppehållandet av en fullt säker trafik även med mindre farkoster. På vissa ställen når emellertid fastlandet ut till öppna havet, under det att på andra ställen inre skyddade farleder visserligen finnas men så trånga, att de endast kunna användas av små fartyg.

Under svårare väderleksförhållanden bliva de sjöfarande därför vid ankomsten till sådana av skärgård ej skyddade delar av kusten eller till trakter, där de befintliga skyddade farlederna ej medgiva det beträffande fartyget att framgå, nödsakade att antingen med uppoffring av en i många fall dyrbar tid stanna under avvaktan på bättre väderlek eller att söka sig fram under långa ömvägar.

Såsom motionärerna framhålla, har staten genom att låta uppränsa vissa farleder visat sig fullt uppskatta betydelsen av vidmakthållandet av dessa skyddade inre farleder, men så länge det ännu finnas luckor i denna sammanhängande inre farled, luckor som tvinga de sjöfarande att söka öppna havet, är arbetet ej tillfullo genomfört, och vad som redan utförts och det däruti nedlagda kapitalet kommer ej till sin fulla rätt.

För att fullt förstå betydelsen av dessa skyddade inre farleder, får jag vördsamt erinra, dels att uppehållandet av sjötrafiken är för den starkt befolkade bohusländska skärgården av största betydelse, dels att denna trafik i olikhet med förhållandena i andra rikets kustlandskap i stor utsträckning uppehålls genom skärgårdsbefolkningens däckade jakter av 10 à 20 tons nettodräktighet, dels och slutligen, att av länets skärgårdsbefolkning idkas fiske, vars avkastning lärer utgöra en mycket stor procent av värdet av fiskeriernas i hela riket avkastning. Allt detta gör, att den bohusländska skärgården företer en livlighet, som torde sakna sin motsvarighet i övriga delar av rikets kuster med undantag för den skärgård, som närmast omgiver huvudstaden.

De delar av bohusländska skärgården, där skyddade farleder fullständigt saknas, äro dels södra delen av Sotefjorden, dels den mellan Gråbbestad och Hafstensund liggande s. k. Tjurpannefjorden. De delar av kusten åter, där skyddade farleder visserligen finnas, men där dessa äro så trånga, krokiga och grunda, att den kusttrafik, som underhålles med något större fartyg, icke kan använda desamma, är kusten utanför Hjærtön och Toftön strax norr om Klädesholmens stora fiskläge eller den s. k. Hjærtöfjorden, å vilken farleden går helt nära kusten med sina branta klippformationer, och som med rätta är fruktad för den våldsamt, varmed havet under västliga stormar här bryter sig.

Detta förhållande föranleder även större fartyg att under svårare väderleksförhållanden om möjligt undvika denna fjord.

Längre norrut mellan Hafstensund och Strömstad går farleden visserligen ut på Kosterfjorden, som vid vissa vindar är alldeles oskyddad, men när denna fjord är mycket djup, är sjön mindre våldsam, så att upptagandet här av en skyddad inre farled åtminstone tillsvidare torde kunna undvikas.

Under åberopande av vad jag nu anfört, anser jag mig böra tillstyrka, att Riksdagen lämnar sitt bifall till ifrågakvarande motion, men att vid en blivande utredning noga undersökes, vilken trafik, som kan behöva använda sig av

de olika farleder, som kunna ifrågasättas att nyanlägga eller utvidga, på det att de erforderliga medlen må kunna begränsas till det, som är alldeles nödvändigt, varvid hänsyn även torde böra tagas till det förhållandet, att pålandsstormar nästan undantagslöst äro åtföljda av högt vatten.

Remisshandlingarne återgå.

Göteborg i Västra lotsdistriktets chefsexpedition den 15 februari 1913.

Otto Stenberg.
