

Nr 53.

Av herr **Lindblad, Ernst**, om anslag och låneunderstöd för byggande av den s. k. Nyköpings kanal.

År 1903 väcktes hos Konungens befallningshavande i Södermanlands län förslag om undersökning på statens bekostnad av en kanaliserad farled från Båven, Yngaren och Långhalsen till Östersjön.

Efter det underdånig framställning därom gjorts, anvisade Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 22 juni 1904 medel till undersökning på föranstaltande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av en farled av 2,1 m. djup från Båven, Lidsjön, Yngaren, Hallbosjön och Långhalsen till Östersjön jämte upprensning av ån mellan Naten och Båven och farledens utsträckning från Yngaren genom Åkforsån till Forssjö bruk.

Uppdraget att verkställa denna undersökning lämnades åt majoren Fr. Enblom, som 1906 avlämnade förslag och i januari 1912 reviderade detsamma. Enligt det reviderade kostnadsförslaget, i vilket utsträckningen genom Åkforsån icke ingår, skulle företaget draga en kostnad av 2,900,000 kronor.

Major Enbloms undersökning och kostnadsberäkningar giva uppenbarligen vid handen, att de tekniska svårigheterna vid utförandet av detta företag äro mindre än man kunnat tänka sig, att kostnaderna bliva långt mindre ogynnsamma än de flesta föreställt sig, samt att man med dessa kostnader till följd av gynnsamma naturliga förhållanden vinner långt mer i transportväg och transportmöjligheter än som med samma kostnader annorstädes skulle kunna vinnas.

För att icke i detalj genomgå det Enblomska förslaget eller att ange alla de fördelar, dess genomförande skulle medföra för orten, må här allenast nämnas att det framlagda förslaget innebär öppnande av sammanlagt 18 mil naturliga farleder för trafik genom byggande av ej fullt 4 mil bearbetad farled.

Enligt Enbloms plan skulle farleden följa den naturliga vattenvägen från sjöarna genom Nyköpingsån ända till Perioden i närheten av Nykö-

ping, skulle hava 8 slussar, därav en vid Sibro, en vid Vads kvarn, en vid Kristineholm, en vid Harg, två mellan Perioden och Nyköpings hamn, samt slutligen en vid Åkfors och en vid Eriksberg å leden mellan Yngaren och Forssjö bruk. Slussarnes storlek blir 2 m. djup, 6,5 m. bredd, 38 m. längd och kunna således mottaga pråmar med följande mått, fullt lastade: djupgående 1,8 m., bredd 6 m., längd 36 m., bärighet 215 tons. Ån mellan Naten och Båven ävensom Husbyån rätas, några sund och forsar rensas, ett flertal broar ombyggas, regleringsdammarna anläggas vid Sibro och Kristineholm, och — det dyraste arbetet — en kanal gräves från Perioden väster om Nyköping till inseglingsrännan.

Den industriellt användbara medelvattenmängden i Nyköpingsån har beräknats till 12—15 kbm. i sekunden; vid högvatten kan vattenmängden gå upp till 90 kubikmeter i sekunden. Den för slussningen erforderliga vattenmängden har Enblom beräknat till 0,2 kubikmeter per sekund. Även om denna för slussningen behöfliga vattenmängd uppenbart är så ringa att den icke kan utöva något inflytande på de vid Nyköpingsån och ovanför belägna verkens vattenkraft, vinna dessa verk genom kanalföretaget, enligt major Enbloms utredning, fördelar som 10 gånger, kanske 20 gånger, uppväga denna förlust.

Dessa fördelar vinnas dels såsom vid Kristineholm, Harg och Åkfors genom ökad fallhöjd, dels och framför allt genom den reglering av vattentillobet, som möjliggöres genom regleringsdammarna vid Sibro och Kristineholm.

Jordägarne kring sjöarna skulle, oavsett de genom kanalen förbättrade kommunikationerna, även för sin jord få nytta av detta företag. Ehuru väl någon sänkning av sjöarnas lågvattenytor icke förutsättes, med undantag av Lidsjön, som genom Husbyåns muddring och rätning sänkes med $\frac{4}{10}$ m., utan förslaget är byggt på deras bibehållande, är det självfallet att genom denna upprensning av sunden och rätning av åbräddarna samt genom slussbyggnaderna och regleringsdammarna högvattnet hastigare kommer att avrinna från de odlade sankfälten än som med nuvarande grunda avlopp kan ske.

Trafikberäkningen och bärighetskalkylen för kanalföretaget har utförts av byrådirektören i järnvägsstyrelsen A. d'Ailly. Av denna utredning framgår att trafikområdet omfattar större eller mindre delar av, förutom Nyköping, följande socknar: inom Jönäkers härad Björkvik, Bärbo, Halla, Nykyrka och Stigtomta, inom Rönö härad Helgona, Lid, Ludgo, Ripsa, Råby-Rönö och Spelvik, inom Oppunda härad Bettna, Blacksta, Husby-Oppunda, Lerbo, Stora Malm, Vadsbro och Vrena, inom Villåttinge härad Dunker, Flen, Forsa, Helgesta, Hyltinge och Årdala samt inom Daga

härad Björnlunda och Gryt. På grundvalen av ingående undersökning och kalkyler har byrådirektören d'Ailly beräknat att å kanalleden skulle årligen komma att transporteras 150,200 ton gods av alla slag och 455 kreatur. Enligt en av honom utarbetad taxa för kanalens användning, vid avvägande varav hänsyn tagits till resp. kanalsträckors större eller mindre byggnadskostnad, sålunda att en större byggnadskostnad betraktas som ett motstånd evalverat i en förlängning av det verkliga avståndet, skulle de årliga kanalinkomsterna uppgå till

för fraktgods	95,370	
för kreatur.....	998	
för persontrafik	1,000	97,368
pråmavgifter.....		11,610
eller i avrundat tal		<u>109,000</u> kr.

Företaget, som omfattats med stort intresse av de kommuner och enskilda, som skulle erhålla betydande fördelar såväl i kommunikationshänseende som jämväl i jordförbättringar och framför allt ökad eller bättre tillvaratagen vattenkraft för industriella anläggningar, huvudsakligen invid Nyköpings stad, har föranlett bildandet av ett aktiebolag för dess genomförande, vari såväl kommuner som enskilda förbundit sig att teckna bidrag redan 1912, uppgående till 500,000 kronor, som motsvarar det beräknade minimikapitalet.

Tyvärre synes dock detta företag ej kunna bringas till stånd utan ett kraftigt bistånd från statsverkets sida: fördelarna av detsamma komma nämligen ej omedelbart till utnyttjande, men ligga dock i öppen dag, t. ex. beträffande kronoparken Fjällveden, där ortens jägmästare förklarar att med visshet avkastningen årligen skall kunna höjas med cirka 10,000 kronor. Likaså beträffande flera kronodomäner, som i närvarande stund lida av ett tidvis besvärligt högvattenstånd och därigenom sjöarnas reglering betydande jordförbättringar skulle uppstå.

Den 54 mil långa stranden inom sjösystemet skulle helt visst lämna många tillfällen till anläggningar av flera slag, varigenom statens skatteintäkter skulle i väsentlig grad stiga. Härtill kommer, att Nyköpings stad samt invid densamma belägna vattenverk länge nog varit betänkta på att själva åstadkomma omreglering av vattenavloppet för detta betydande sjösystem. Då nu denna reglering kan utföras i ett sammanhang med kanalföretaget, följer därav att arbetskostnaderna i hög grad skola kunna för det gemensamma företaget nedbringas. Å andra sidan måste det vara tydligt, att om Nyköpings stad och industriella företag därstädes

verkställa denna vattenreglering enbart för sig, därigenom kanalföretaget måste bliva för all framtid stängt.

Då i fråga härom onekligen förefinnes en fara i dröjsmål, har jag velat genom motion redan nu bringa frågan under Riksdagens prövning. Frågan är visserligen av mycket stort lokalt intresse, men då jag funnit, att densamma därjämte i hög grad har nationalekonomisk betydelse, har jag vågat hysa den förhoppningen, att Riksdagen skulle vilja lämna sitt stöd till företagens genomförande.

Till frågans ytterligare belysande anhåller jag att få överlämna fullständiga handlingar till statsutskottet, varjämte en utredning av kanal-kommitterade skall tillhandahållas åt intresserade.

Med stöd härav vågar jag hemställa,

att Riksdagen behagade besluta att till byggande av den s. k. Nyköpings kanal från sjöarna Naten och Yngaren till Östersjön enligt av majoren Fr. Enblom upprättat och år 1912 reviderat förslag bevilja dels ett lån å 966,000, dels ock ett anslag å 967,000 kronor, ävensom att dels lånet måtte fördelas att utgå under fem år från och med 1915, dels ock att av anslaget måtte på extra stat för 1915 anvisas 150,000 kronor.

Stockholm den 26 januari 1914.

Ernst Lindblad.
