

Nr 78.

Av herr **Stärner**, *angående skrivelse till Konungen i fråga om åtgärder för betryggandet av Strömsholms kanals uppehållande och förbättrande som trafikled.*

Enligt hvad man erfarit, har Stockholms Transport- och Bogseringsaktiebolag, vilket sedan flera år så gott som ensamt uppehållit trafiken å Strömsholms kanal, funnit sig föranlåtet meddela det bolag, som äger kanalen, att Transportbolaget med den utveckling gruv- och järnindustrien i omkringliggande nejd vunnit icke anser sig i stånd att tillfredsställande betjäna dessa industrigrenar genom trafiken på Strömsholms kanal, för såvitt icke en del omfattande förändrings- och förbättringsarbeten kunna verkställas. Då det kan vara fara värt, att kanalbolagets tillgångar icke medgiva ett sådant arbete i nödig utsträckning, och då kanalen å andra sidan länge varit en mycket viktig trafikled inom en av vårt lands livligaste och mest betydande industriorter, torde staten böra ingripa för att, om förhållandena icke annorledes kunna ordnas, sörja för, att driften å kanalen kan uppehållas och utvecklas. För industrien inom de bygder, som genomlöpas av kanalen, skulle nedläggandet av driften å kanalen medföra allvarsamma konsekvenser.

Den moderna uppfattningen går numera i den riktningen, att det är en statsangelägenhet att befordra uppkomsten av vattenvägar, då just genom dessa billiga frakter vid transport av ett lands massprodukter och tyngre gods kunna vinnas.

I Sverige ha de naturliga vattenvägarna alltid haft ett afgörande inflytande på landets odling och bebyggande och uppmärksamheten å de konstgjorda vattenvägarna vaknade här tidigare än i de flesta europeiska länder. Härom bär tillkomsten av Hjälmare, Trollhätte och Strömsholms kanaler noggsamt vittnesbörd. De fartyg, som den tiden togos i anspråk för förekommande varutransporter, voro emellertid av helt ringa storlek, vadan de konstgjorda vattenvägarna ursprungligen fingo otillräckliga di-

mensioner. Med den snabbt växande fartygsstorleken minskades därför så småningom betydelsen av våra snart nog otidsenliga inre kanal- och vattenleder. När därtill i mitten av 1850-talet våra första järnvägar tillkommo, försvann hastigt det allmänna intresset för våra inre kommunikationsleder på vattnet.

Visserligen ägnades de befintliga kanallederna erforderlig omvårdnad, men det egentliga arbetet å förbättringar och utveckling av våra inre kanal- och segelleder fick med det växande intresset för järnvägarna stå tillbaka. Ett omslag härutinnan skulle dock snart inträffa. Efter det huvudsakliga fullbordandet av järnvägsnäten hade man i de flesta järnvägsbyggande länder lärt sig inse, att järnvägarna icke ensamma kunde tillfredsställa ett lands behov av samfärdsmedel, utan att dessa måste kompletteras med vattenvägarna. Så har man i Tyskland, Frankrike och Amerika med förnyat intresse numera uppmärksammat frågan om utvidgandet och förbättrandet av dessa länders vattenvägar. Stora kommissioner ha i de nämnda länderna tillsatts för att utreda och jämföra dessa samfärdsmedel och särskilt har man i Amerika offrat betydande summor till byggandet och förbättrandet av vattenvägarna, vilka anses vara goda tillförsel- leder till järnvägarna.

Även i vårt land synas åsikterna, ehuru icke i önskad utsträckning- alltmer stadgat sig kring den uppfattningen, att vattenvägarna vid sidan av järnvägarna utgöra ett kraftigt medel i underlättandet av de egna näringarnas kamp mot den utländska konkurrensen. Det vore ur denna synpunkt nödvändigt för oss att utsträcka och förbättra både de helt konstgjorda och de naturliga vattenvägarna inom landet. Glädjande nog har detta åskådningssätt även delvis omsatts i handling. Åtgärder ha nämligen vidtagits till förbättrandet och ombyggandet av flera äldre kanalleder såsom Trollhätte och Södertälje kanal m. fl.

Dock synes man härvid hava ringa beaktat en av våra äldsta inre vattenvägar, som för industri och näringar ej blott i de trakter den genomlöper utan för hela landet är av stor betydelse, nämligen *Strömsholms kanal*.

Denna farled har mycket gamla anor. Redan tidigt uppstod tanken att genom kanalisering av Kolbäcksån underlätta varutransporten mellan Dalarnes och Västmanlands bergslager samt hamn vid Mälaren och i mitten av 1700-talet började man göra förarbeten för den ifrågavarande kanalleden, å vilken det egentliga byggnadsarbetet började år 1776 efter en då fastställd plan. Kanalen, som fick en längd af 10 mil med 25 slussar och som ursprungligen byggdes i ganska anspråkslös skala, blev färdig år 1775 och hade då betingat en byggnadskostnad af 257,700 rdr spec.

Redan efter omkring allenast 50 år började kanalen på grund av bristande underhåll att förfalla, vadan en ombyggnad då blev av behovet påkallad. På statens bekostnad verkställdes en undersökning av kanalen i och för dess ombyggnad, vilken undersökning avslöts år 1833. Uti proposition till Rikets ständer år 1840 begärdes av Kungl. Maj:t medel till kanalens ombyggnad och år 1841 beviljade ständerna på vissa villkor de härför erforderliga medlen. Ombyggnadsarbetet kunde påbörjas redan på följande år och detsamma bedrevs så, att kanalen i sin helhet kunde upplåtas för trafik i augusti 1859. Den egentliga ombyggnadskostnaden torde då hava uppgått till 2,888,829 kronor.

Strömsholms kanal — med ändpunkter i Strömsholm och Smedjebacken — sammanbinder såsom nämnt Dalarnes och Västmanlands största vattendrag med Mälaren och genomskär trakter, vilka för landets industri och särskilt dess järnhantering är av största betydelse. I omedelbar närhet av kanalen ligga sålunda följande betydande industriella verk och anläggningar:

Morgårdshammars mekaniska verkstads aktiebolag,
 Smedjebackens valsverks aktiebolags järnbruk med martinugnar, stål-
 gjuteri, tackjärnsgjuteri, mekanisk verkstad, valsverk,
 Flatenbergs hytta,
 Västerby hytta,
 Barkens sågverks aktiebolag,
 Fagersta bruks aktiebolags järnbruk med masugnar, martinverk, vals-
 verk, smedja, linslageri, gjuteri, mekanisk verkstad, kvarn, såg,
 Gruvfälten vid Västanfors,
 Engelsbergs oljefabrik,
 Virsbo aktiebolag med ångsåg, snickerifabrik, mekanisk verkstad,
 Ramnäs bruks aktiebolags järnbruk med valsverk och kättingfabrik,
 såg, kvarn,
 Surahammars bruks aktiebolag med järnbruk, kvarn, såg, tegelbruk,
 Hallstahammars aktiebolag med martinverk och axelverkstad,
 Bultfabriks-aktiebolaget i Hallstahammar,
 Rallsta tegelbruk,
 Bredmossens torvströfabrik,
 Mölntorps aktiebolag med smides- och stålpressningsfabrik,
 Sörkvarns fabriks aktiebolag med kvarn,
 Sörstafors pappersbruk, m. fl.

Det är av det förestående uppenbart, av vilken betydelse Strömsholms kanal måste vara särskilt för den nordligaste delen av Västmanlands och den södra delen av Dalarnes bergslag. För dessa bergslager är kanalen

nämligen den enda naturliga sjötransportleden till Mälarstäderna och huvudstaden.

De olika godsslag, som huvudsakligast fraktas å kanalen, framgår av följande översikt:

Uppgift rörande viss trafik å Strömsholms kanal och därför erlagda kanalavgifter.

	År 1906.		År 1912.	
	Deciton	Kronor	Deciton	Kronor
Handelsvaror deciton	42,680,00	4,679: 52	47,296,00	3,827: 91
Gjutgods	889,29	50: 88	646,71	21: 54
Järnvägshjul och ringar	2,602,95	87: 86	184,78	5: 73
Plåt.....	2,598,50	102: 67	1,676,50	73: 18
Skrotjärn	55,680,43	2,922: 52	78,327,99	3,707: 96
Smältjärn	20,766,15	958: 25	13,705,76	196: 27
Spik	433,59	37: 86	339,05	14: 39
Stål.....	642,38	18: 38	1,477,25	42: 09
Stångjärn	54,386,43	3,705: 78	31,439,74	1,832: 61
Svartsmide	8,510,60	270: 03	7,864,69	230: 74
Tackjärn.....	112,548,34	4,872: 63	70,888,71	2,902: 95
Ämnen.....	—	—	884,00	32: 91
Malm.....	73,367,22	862: 28	7,885,80	200: 17
Mjöl och spannmål	26,120,00	1,406: 59	14,874,35	682: 60
Oljor	3,336,56	701: 56	2,485,06	456: 99
Saltvaror, kött och dylikt	6,439,15	699: 73	2,697,99	261: 08
Stenkol.....	169,253,18	1,812: 31	108,503,94	205: 77
Trävaror:				
Plank och bräder	74,625,52	3,162: 36	111,898,00	4,363: 47
Timmer	85,277,58	1,512: 35	53,875,00	601: 95
Ved.....	71,081,30	1,061: 15	77,043,53	1,716: 01
Summa gods och kronor	1,101,208,00	30,663: 73	879,139,42	22,891: 40
Passagerare	—	94: 49	—	97: 66
Fartyg	—	6,072: 30	—	4,271: 66

Åren närmast efter det kanalen ombyggts bedrevs rörelsen på densamma nästan uteslutande förmedelst segelfartyg. Småningom började dock ångbåtar, som bogserade pråmar, att användas, medan samtidigt segelfartygen minskades i antal. Hurudana förhållandena härutinnan i medeltal varit framgår av nedanstående översikt för åren 1895, 1906 och 1912:

År	Ångfartyg				Segelfartyg				Pråmar		Timmer	Kanaltrafiken		Avgifter
	Lastade		Olastade		Lastade		Olastade		Last.	Olast.		flotta	började	
	Re-sor	Ton	Re-sor	Ton	Re-sor	Ton	Re-sor	Ton	Re-sor	Re-sor	Re-sor			Re-sor
1895	741	24,638	462	3,696	469	14,304	306	9,333	1,837	598	94	1 maj	2 dec.	85,864: —
1906	350	11,638	412	3,296	202	6,161	159	4,697	1,355	662	276	28 »	4 »	36,830: —
1912	197	6,550	476	3,808	26	701	21	640	1,257	654	370	28 apr.	5 »	27,261: —

Kanalverkets bruttoinkomster hava sedan år 1898 varit:

Bruttoinkomster 1898—1912.

År.	Kronor.	År.	Kronor.	År.	Kronor.
1898	97,802	1903	65,909	1908	56,446
1899	91,662	1904	62,761	1909	52,953
1900	78,884	1905	64,515	1910	63,219
1901	49,564	1906	68,752	1911	62,122
1902	61,432	1907	64,892	1912	61,115

Bruttoinkomsterna hava förutom ränta å kanalverkets reparationsfond m. m. huvudsakligast utgjorts av de direkta sluss- och kanalinkomsterna, vilka för ovannämnda år uppgått till följande belopp:

Sluss- och kanalinkomster 1898—1912.

År.	Kronor.	År.	Kronor.	År.	Kronor.
1898	82,370	1903	34,587	1908	25,409
1899	75,214	1904	33,173	1909	22,170
1900	56,015	1905	34,553	1910	32,902
1901	34,533	1906	36,831	1911	31,231
1902	33,360	1907	31,408	1912	27,261

Orsaken till nedgången i bruttoinkomster torde väsentligen härröra av tillkomsten av nya järnvägar inom kanalens trafikområde, vilka järnvägar dragit till sig en stor del av de godstransporter, som under tidigare år ombesörjts av kanalen. Emellertid synes järnvägarnas inflytande å kanalens inkomster icke hava nämnvärt ökats, i det att sluss- och kanalinkomsterna under de senare åren bibehållit sig tämligen konstanta.

Kanalverkets driftkostnader ha under samma tidsperiod varit:

Driftkostnader 1898—1912.

År.	Kronor.	År.	Kronor.	År.	Kronor.
1898	64,692	1903	45,193	1908	46,632
1899	64,686	1904	48,322	1909	43,621
1900	62,709	1905	49,618	1910	49,467
1901	41,329	1906	51,966	1911	56,708
1902	38,930	1907	52,326	1912	50,446

År 1906 gjorde direktionen för Strömsholms kanal underdånig hemställan till Kungl. Maj:t, att staten måtte till sig lösa kanalverket med dess egendomar och vattenfall. Denna framställning grundades i huvudsak därpå, att till följd av ett flertal sammanstötande omständigheter — i första hand järnvägarnas onaturliga konkurrens — kanalbolaget icke såg sig i stånd att i alla delar fullgöra sina åtagna förpliktelser eller till fromma för industrien på ett tillfredsställande sätt uppehålla kanaltrafiken.

I framställningen betonades särskilt, att kanalbolaget icke genom egna åtgärder eller någon som helst uraktlåtenhet vid vården av kanalens angelägenheter föranlett de svårigheter, vari bolaget råkat, utan att myndigheterna av hänsyn till andra statsintressen faktiskt kringkurit bolagets oktroj å ifrågavarande trafikled och därigenom vållat kanalbolagets brydsamma läge.

Över framställningen hördes vederbörande myndigheter, som i fråga om lämpligheten och önskvärldheten av kanalens inlösande av staten tillstyrkte kanalbolagets underdåniga hemställan, varefter Kungl. Maj:t den 27 mars 1908 därom avlät nådig proposition till riksdagen. Statsutskottet hemställde emellertid, att ifrågavarande proposition icke måtte vinna riksdagens bifall, vilket ävenledes blev riksdagens beslut. I Kungl. Maj:ts proposition — liksom också vid behandlingen av frågan i riksdagen — påvisades, att Strömsholms kanalbolags egendom hade särskilt värde för staten genom vattenfallen i kanalen och de efter kanalen belägna jordegendomarna. Därest vid en ny utredning skulle framgå, att staten med hänsyn till detta borde inlösa kanalen, så vore därmed vunnet, såväl att trafikleden kunde för framtiden uppehållas efter växande fordringar som också att nämnda kraftkällor och egendomar i det livliga industridistriktet skulle vid behov finnas till statens disposition.

Av den utredning kanalbolaget lämnade i sin förstnämnda framställning om kanalens inlösen av staten, framgick, att konkurrensen från järnvägarnas sida var av sådan beskaffenhet, att kanalbolaget i en framtid kunde se sig ur stånd att tillfredsställande uppehålla kanaldriften, och

skulle kanalen, som ju icke kan vara uteslutet — komma att övergå i de enskilda järnvägarnas ägo — är den möjligheten ej heller osannolik, att kanaldriften komme att inskränkas eller måhända helt nedläggas.

Då ifrågavarande kommunikationsled som nämnts utan tvivel kraftigt bidragit och bidrager till blomstringen och utvecklingen av ortens näringsgar, bergsbruket och den stora industri, som har sitt säte inom kanalens trafikområde, måste det onekligen vara ett statsintresse att tillse, att denna farled bibehålles och att densammas trafikförmåga vidmakthålles och utvecklas på ett tillfredsställande och betryggande sätt.

Redan år 1898 avlät väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en skrivelse den 17 november till Kungl. Maj:t om anvisande av anslag för utförande av en statistisk och teknisk utredning jämte planer och kostnadsförslag till om- eller nybyggnad av vissa segelleder, däribland Strömsholms kanal.

Proposition i ärendet framlades inför riksdagen. I skrivelse av den 7 maj 1900 till Kungl. Maj:t anförde riksdagen, att frågan om utvidgning och förbättring av de inre vattenvägarna i vårt land otvivelaktigt vore av den betydelse, att det måste anses önskvärt, att genom statens försorg åtgärder vidtogos för vinnande av den närmare utredning, som erfordrades för att bedöma i vad mån viktiga företag för berörda ändamål lämpligen borde komma till utförande. Då likväl beslutad undersökning för utvidgning och ombyggnad av Trollhätte kanal ännu icke var fullbordad, ansåg riksdagen lämpligast, att, först efter det att fullständig utredning angående ombyggnad av denna kanal blivit framlagd, frågan om verkställande av undersökningar rörande andra kanal- och segelleder borde upptagas.

Då numera Trollhätte kanals ombyggnad blivit fastställd och kanalarbetet nära nog slutförts, torde tiden vara inne att fullfölja den plan för de inre vattenvägarnas utvidgning och förbättring, varåt riksdagen givit sitt erkännande.

Med stöd härav och på grund av vad i övrigt anförts får jag härmed vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t göra framställning, det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda, huruvida och under vilka förhållanden staten bör vidtaga åtgärder för betryggandet av Strömsholms kanals uppehållande och förbättrande som trafikled.

Stockholm den 5 februari 1914.

Alfred Stårner.