

Nr 60.

Godkänd av första kammaren den 29 mars 1917.

Godkänd av andra kammaren den 29 mars 1917.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av väckta motioner om åtgärder för anskaffande av en isbrytare till uppehållande av seglationen å Vänern.

(Statsutskottets utlåtande nr 36.)

Till Konungen.

I två inom riksdagen väckta likalydande motioner har hemställts, att riksdagen måtte besluta uti skrivelse till Eders Kungl. Maj:t begära, att Eders Kungl. Maj:t snarast låter utreda, huru genom samverkan mellan staten och kommuner det må kunna anskaffas en lämplig isbrytare för uppehållande av seglationen å Vänern så lång tid som möjligt av vintermånaderna, och därefter framlägga förslag till riksdagen i berörda syfte.

Till stöd för detta förslag har i motionerna anförts följande:

»Sedan nu förlidna höst Trollhätte kanal efter utvidgning öppnats för trafik, medgivande Nordsjöfartygs ingående i Vänern, så ligger otvivelaktigt i statens intresse, som ägare av nämnda kanal, likaväl som i trafikanternas, att denna farled hålles öppen så lång tid av året som möjligt.

Utän tvivel är det möjligt med en kraftig isbrytare forcera Väterns is så att seglationen kan uppehållas betydligt längre tid under hösten liksom att på våren öppna densamma avsevärt tidigare.

Trafikförmågan hos järnvägarna synes för länge sedan överskriden och på grund av dess otillräcklighet försaka godsanhopningar och förluster för industrin.

Det betydande trafikområde som Vänern omfattar intresserar staten ännu mera, sedan även Mora—Vänerns järnväg nu befinner sig i dess ägo och hela dess godstrafik skall transporteras över Vänern ut genom Trollhätte kanal.

Ännu medan denna järnväg var i enskilda händer, ägde järnvägen dels prämar dels en bogserbåt för att upprätthålla denna trafik över Vänern till Göteborg. Oaktat denna bogserbåt ej var nog kraftig att under längre tid kunna hålla seglationen öppen, kunde den dock förlänga densamma under vissa år avsevärt.»

På därom i vederbörlig ordning gjord framställning hava vattenfallsstyrelsen, järnvägsstyrelsen och Vänerns seglationsstyrelse i ärendet avgivit särskilda yttranden, vilka bifogas denna skrivelse (bil. A, B och C.)

De av motionärerna till stöd för den gjorda framställningen förbragta skälen, jämte vad av ovannämnda ämbetsverk anförts, synas riksdagen giva vid handen angelägenheten av att den ifrågasatta utredningen må komma till stånd.

Riksdagen, som sålunda funnit sig böra bifalla motionärernas förslag, vill emellertid redan nu framhålla såsom påtagligt att, därest en blivande utredning skulle ådagalägga behovet av en isbrytare för uppehållande av seglationen å Vänern, kostnaderna härför böra, på sätt jämväl vattenfallsstyrelsen och ordföranden i Vänerns seglationsstyrelse synas förutsetta, fördelas på, förutom staten, samtliga de kommuner, bolag eller andra affärsföretag, hvilka kunna anses hava ett mera väsentligt intresse av att åtgärden i fråga kommer till stånd.

På grund av vad sålunda anförts, får riksdagen anhålla, det Eders Kungl. Maj:t täcktes låta verkställa utredning angående behovet av anskaffande av en isbrytare för uppehållande av seglationen å Vänern så lång tid som möjligt av vintermånaderna och därefter för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen må föranleda.

Stockholm den 29 mars 1917.

Med undersätlig vördnad.

Bilaga A.

Till Konungen.

I nådigt brev den 9 februari 1917 har vattenfallsstyrelsen anbefallts av-giva yttrande angående en inom riksdagens andra kammare väckt motion om anskaffande av en isbrytare för Vänern, och får vattenfallsstyrelsen härom i underdånighet anföra följande.

Alltsedan beslutet fattades om Trollhätte kanals ombyggnad har det för vattenfallsstyrelsen stått klart, att en av de viktigaste åtgärderna för att förbättra kanaltrafiken vore att förlänga seglationsåret. Hittills har i allmänhet kanalen hållits avstängd för trafik under nära 4 månader av året från jul till omkring den 15 april. Till följd härav måste trafikanterna disponera upplagsutrymmen för denna tidsperiod eller också med avsevärt ökade kostnader dirigera trafiken järnvägsledes. Det är uppenbart, att detta utgjort ett svårt hinder för en lö-nande kanaltrafik. Orsaken till dessa långa uppehåll på vintern har förutom issvårigheterna i Vänern varit den, att isbrytning icke kunnat ske i den synner-ligen trånga och krokiga Bergkanalen vid Trollhättan och svårigheterna att hålla de förutvarande 16 st. mycket trånga slussarna i drift under vintern. Då numera Bergkanalen i Trollhättan rätats och gjorts avsevärt bredare än förut samt slussar-nas antal minskats till 6 st. av betydligt större dimensioner, ha möjligheterna för vintertrafik å kanalen blivit helt andra än förut.

Vattenfallsstyrelsen har dessutom vid ombyggnaden av kanalen med tanke på ökad vintertrafik anordnat isutspolningar ovanför slussarna. Därjämte bör framhållas, att sjöfarten å Göta älv mellan Göteborg och Ström hittills i all-mänhet kunnat hållas i gång med de bogserbåtar, som disponeras av därvaran-de industrier. Även övriga kanalsträckor torde i allmänhet kunna hållas trafikabla jämväl större delen av vintern. Det bör påpekas, att vattenfallsstyrelsen för några år sedan anskaffade en ny kraftig bogserbåt, som även är avsedd för is-brytning på kanalen. Det torde således kunna sägas, att trafiken å *Trollhätte kanal* hädanefter i allmänhet kan hållas i gång under avsevärt längre tid än förut. För isbrytningen å *Vänern* fordras emellertid givetvis kraftigare fartyg än nyssnämnda fartyg och de, som nu trafikera Vänerhamnarna. Med hjälp av en kraftig isbrytare torde man kunna avsevärt förlänga seglationsåret och detta i synnerhet genom att börja trafiken tidigare än den 15 april, ty redan under första hälften av mars månad pläga väderleksförhållandena vara sådana, att en då uppbruten ränna icke åter tillfryser med stark is. Om trafiken på våren skulle besväras av drivis, kan därvid isbrytaren assistera.

De intressenter, som hava nytta av en ökad vintertrafik, äro städerna vid Vänern, industrien i upplandet och järnvägarna till hamnarna. Även staten så-som ägare till Trollhätte kanal och till Mora—Väners järnväg har direkt intresse av frågans lösning. Slutligen må erinras, att Väners seglationsstyrelse, som enligt sin instruktion har till uppgift att befrämja sjöfarten på Vänern, bör hava ett livligt intresse för frågan.

För frågans befordran och de olika intressenas rättvisa tillgodoseende synes det riktigt, att staten sätter sig i spetsen och bekostar en fullt opartisk utredning om, huru frågan lämpligast bör lösas och de blivande kostnaderna fördelas.

Vattenfallsstyrelsen får därför i underdånighet tillstyrka bifall till det väckta förslaget.

Stockholm den 20 februari 1917.

Underdånigst

F. Wilh. Hansen.

Axel Ekwall.

Bilaga B.

Till statsrådet och chefen för kungl. civildepartementet.

I skrivelse den 9 februari 1917 har herr statsrådet infordrat järnvägsstyrelsens yttrande över en inom riksdagens andra kammare väckt motion, nr 205, angående anskaffandet av en isbrytare för Väneren.

Med anledning härav får järnvägsstyrelsen vördsamt anföra följande.

Det första skäl, med vilket motionären stöder sitt förslag, eller det nuvarande ojämna förhållandet mellan det allmänna transportkravet och järnvägarnas transportförmåga, synes även järnvägsstyrelsen beaktansvärt, ehuru detta tillstånd ju måste betraktas såsom övergående. Genom åtgärder för ökning av transportkapaciteten samt därigenom att trafiken efter kristiden otvivelaktigt kommer att något nedgå, torde väl järnvägarnas transportförmåga inom jämförelsevis kort tid åter komma i rättare förhållande till transportkravet, men det oaktat torde, med hänsyn till den alltjämt växande ut- och införseln över Göteborg, anordningarna för trafiken över denna ort böra vara föremål för all uppmärksamhet från statsmakternas sida. Det är givet, att samfärdseln på Göteborg kommer att betydligt underlättas och förkovras, därest farleden till Vänerhamnarna kan hållas öppen under så stor del av året som möjligt. Man kan visserligen ej med säkerhet påstå, att förmågan hos samtliga i Göteborg utmynnande trafikleder alltid kommer att fullt ut tagas i anspråk, men att så i stor utsträckning kommer att bli fallet är ganska visst, och av stor betydelse är under alla förhållanden den med framställningen ifråga åsyftade fördelen, att samtliga trafikleder bli tillgängliga så stor del av året som möjligt, och att rörelsen å de olika transportvägarna kan hållas jämnare samt att alltså den hårda belastning av järnvägarna, som alltid inträder, då trafiken på Göta älv stänges, icke oväsentligt lättas.

För statens järnvägars del har förverkligandet av motionärens tanke även en särskild betydelse. Ett längre öppethållande av sjöfarten på Väneren skulle möjliggöra att längre tid än annars kan ske båtledes befordra ända till Kristinehamn de betydande mängder stenkol, som där erfordras för statens järnvägars räkning, och vilka på grund av sjöfartsförhållandena ofta till större eller mindre delar icke anlända till Göteborg, förrän sent på hösten och efter det att de inre vattenvägarna redan tillfrusit.

I anslutning till vad ovan anförts, får styrelsen vördsamt uttala sin anslutning till motionärens syfte.

Stockholm den 20 februari 1917.

Kungl. järnvägsstyrelsen

Axel Granholm.

Carl Olofsson.

Bilaga C.

Till riksdagens andra kammars tredje tillfälliga utskott nr 3.

Med anledning av en till Vänerens seglationsstyrelse insänd av herr v. Hofsten m. fl. väckt motion, nr 205, med begäran om dess yttrande rörande nämnda motion, får undertecknad, med anledning av svårigheten att sammankalla styrelsen, härmed avgiva följande meddelande.

Att det för såväl staten som för trafikanter ligger stort intresse uti att sjöfarten å sjön Väneren så länge som möjligt hålles öppen *höst och vår* säger sig självt.

Visserligen har det även framkastats den tanken, att seglationen å sjön Väneren med tillhjälp av en kraftig isbrytare skulle kunna hållas öppen hela vintern. Denna tanke är i teori visserligen utförbar, men i praktiken nog omöjlig att utföra. Visserligen finnes år, då trafiken skulle kunna upprätthållas en stor del av vintern medelst tillhjälp av en kraftig isbrytare, men måste då framkastas den frågan, vem som skall bekosta densamma.

I regel avstannar trafiken av sig själv i medio av december i brist på frakter samt öppnas åter omkring den 15 april.

För några enstaka trafikanter vore nog önskligt att trafiken kunde hållas öppen hela året, men synas dessa trafikanter ej ha tagit i betraktande vilka svårigheter, risker och kostnader som denna trafik skulle medföra.

Vad svårigheterna angå, ligga desamma ej allenast i de olika hamnarnas isförhållanden utan även i själva sjön, där meterdjupa isband ofta nog ej kunna forceras.

Vad risken angår, ligger densamma i att trafikera de många, krokiga och trånga skärgårdslederna, vars prickar och sjömärken av is lätt kunna förflyttas eller på annat sätt förstöras.

Vad kostnaderna angå, kan det svårligen begäras att ett 80-tal fyrar skola hållas tända, fyrskepp och dyrbara lysbojar tillspillogivas, samt tillsynen av ca 1,200 prickar och sjömärken bekostas, detta endast för några få enskilda trafikanters intresse.

Visserligen ligger det i seglationstyrelsens stora intresse att så mycket gods som möjligt transporteras över sjön Vänern, men kringskurna som vi äro av järnvägar på alla håll med dess under seglationstiden reducerade frakter gör, det konkurrensen reglerar det hela. Visserligen frambålla motionärerna, det järnvägarnas trafikförmåga är överskriden, men borde denna brist lätt vara avhjälpt, om nödig materiel anskaffas.

Om Mora—Vänerns järnväg, sedan den kommit i statens ägo, skulle tillföra seglationen avsevärda mängder gods för transport genom Trollhätte kanal och Vänern får framtiden utvisa.

Under enskild ägo besörjde järnvägsbolaget all trafik medelst ett ordnat pråmsystem till Göteborg. Detta system är nu tillspillogivet och lär väl statens järnvägars styrelse så ordna, det gods, en gång på dess vagnar, utan omlastningar, tidspillan, risker på sjön m. m. få rulla på dess vagnsaxlar till avsättningsorten.

Med de nya anordningarna vid Trollhätte kanal, för den mera djupgående trafiken, lär väl måhända en och annan båt lastad med kol eller järnmalm anlöpa Vänerhamn samt i returfrakt taga trävaror och trämassa — om sådant finnes att få.

Till belysande av denna trafik meddelas, det *hela två*, säger 2, fartyg sedan dess öppnande lär ha passerat slussarna.

Att Göteborgs stad med dess reguliera trader på utlandet, dess ordnade lossnings- och lastningsförhållandena samt därtill i allo bättre resurser, lämna trafikanterna trygghet, som ej kan erhållas uppe i landet, bör lätt kunna inses.

Under en lång följd av år blir nog det gamla systemet det gällande.

Då det sålunda för statsverket, Kristinehamns stad, Karlstads stad, Nora—Karlskoga järnvägs aktiebolag (Otterbäcken), Uddeholms aktiebolag (Skoghall), Slottsbrons sulfidfabrik m. fl. kan vara av intresse, det sjöfarten hålles öppen så länge som möjligt, får jag under förutsättning, det isbrytaren på grund av den förlängda, fördyrade och försvårade seglationstiden, efter anmodan, får skyldighet att inbogsra eller biträda med intagande av fyrskepp och lysbojar m. m. — samt under förutsättning det statsverket och nämnda korporationer samt de, som därav anse sig få nytta, anskaffa, underhålla och bekosta den ifrågasatta isbrytaren, *tillstyrka den gjorda framställningen.*

Säfte den 3 mars 1917.

Fr. Skjöldebrand.

Ordf. i Vänerns seglationstyrelse.