

## N:o 60.

Ank. till Riksd. kansli den 24 april 1900, kl. 3 e. m.

*Utlåtande, i anledning af gjorda framställningar om anslag dels för undersökningar af mindre hamnar m. m., dels ock för undersökningar af åtskilliga kanal- och segelleder m. m. i mellersta Sverige.* (R. A.)

1:o.

Uti den till Riksdagen aflåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kongl. Maj:ts under sjetten hufvudtiteln föreslagit <sup>Under-</sup> <sup>sökningar af</sup> Riksdagen att på extra stat för år 1901 anvisa ett anslag af 10,000 kronor <sup>mindre hamnar</sup> <sup>m. m.</sup> till undersökningar af mindre hamnar och farleder äfvensom till upprättande af planer till anläggning eller ombyggnad af broar, då dylika arbeten icke äro förenade med vägföretag.

För nämnda ändamål har Riksdagen på extra stat beviljat för hvart af åren 1894—1898 ett anslag af 5,000 kronor och för hvarterdera af åren 1899 och 1900 10,000 kronor.

Utskottet, som emot Kongl. Maj:ts förevarande framställning icke haft något att erinra, hemställer,

att Riksdagen må på extra stat för år 1901 anvisa ett anslag af 10,000 kronor till undersökningar af mindre hamnar och farleder äfvensom till upprättande af planer till anläggning eller ombyggnad af broar, då dylika arbeten icke äro förenade med vägföretag.

2:o.

Under-  
sökning af  
åtskilliga  
kanal- och  
segelleder m.m.  
i mellersta  
Sverige.

Kongl. Maj:t har vidare i statsverkspropositionen föreslagit Riksdagen att, till bestridande af kostnaderna för undersökning samt upprättande af planer och kostnadsförslag dels för om- eller nybyggnad af Göta kanal, Svea kanal mellan Mälaren och Venern, Hjelmare kanal, segelleden genom Mälaren från Hjelmare kanals mynning till Stockholm samt Södertelge och Strömsholms kanaler, dels ock för reglering af vattenståndet i Venern, bevilja ett anslag af 173,000 kronor och deraf på extra stat för år 1901 anvisa ett belopp af 44,000 kronor.

I sammanhang härmed har utskottet haft att behandla en inom Andra Kammaren af herr K. *Almqvist* väckt motion (n:o 52), deruti föreslagits, att Riksdagen måtte besluta:

- 1) att i skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det tacktes Kongl. Maj:t i sammanhang med den föreslagna undersökningen af ombyggnad af segelleden genom Mälaren låta verkställa undersökning samt upprätta plan och kostnadsförslag för en reglering af Mälarens vattenstånd i syfte att hålla vattnet i nämnda sjö så vidt möjligt i en konstant nivå, närmast öfverensstämmande med nuvarande medelvattenstånd; samt
- 2) att för nämnda ändamål bevilja ett anslag af 10,000 kronor.

Enligt hvad af det vid statsverkspropositionen fogade utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 13 sistlidne januari inhemtas, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i skrifvelse af den 17 november 1898 hos Kongl. Maj:t gjort framställning om aflåtande af proposition till Riksdagen om statsanslag till undersökning af åtskilliga kanal- och segelleder i mellersta Sverige.

Dervid hade styrelsen till en början erinrat, hurusom styrelsen redan i sitt den 15 juli 1895 till Kongl. Maj:t afgifna utlåtande rörande undersökning för ombyggnad af Trollhätte kanal varit i tillfälle framhålla, att, sedan såväl i de flesta kulturländer som ock i Sverige ett storartadt arbete på jernvägarne tagit ländernas krafter i anspråk, det derunder varit lika naturligt som nödvändigt, att arbetet på vattenvägarnes förbättring och utvidgning fått afstanna. En bidragande orsak härtill hade äfven varit att söka i den allmänna opinionens inträdda förändring från en öfverskattning till ett underskattande af vattenvägarnes betydelse i förhållande till jernvägarne och den öfverdrifna fruktan för en för de senare farlig konkurrens emellan dessa båda samfärdsmedel. Efter jernvägsnätens hufvudsakliga fullbordan hade emellertid numera de flesta länder i Europa sedan omkring 20 år tillbaka lärt sig inse felaktigheten i all-

mänhet af denna uppfattning och återgått med förnyadt intresse till utvidgande af sina vattenvägar, på hvilkas anläggning exempelvis Tyskland och Frankrike under nämnda tid utfört ett jättearbete för den inre samfärdseln. Erfarenheten hade nemligen gifvit vid handen, att dessa vattenleder utgjorde det kraftigaste medel såväl att underlätta de egna näringsarnas kamp mot den utländska konkurrensen som att tillföra jernvägarne ökade godsmängder och nya godsslag.

Styrelsen hade derefter anfört, att den korta tid, som förflutit, sedan detta utlåtande afgifvits, hade bevittnat en fortsatt liflig utveckling af de inre farlederna inom flere af Europas länder samt en än lifligare verksamhet för åvägabringande af nödiga undersökningar och utredningar rörande ifrågakända kanal- och flodregleringsanläggningar af allt större dimensioner.

Äfven bland fackmän och närmast intresserade näringsidkare hade åsigtorna om nödvändigheten för ett land att underlätta icke blott den yttre, utan äfven den inre sjöfarten, såsom bundsförvandt och komplement till jernvägsnäten, vunnit alltmera stadga och utbredning och, bland annat, gifvit sig uttryck på de sista internationella sjöfartskongresserna i sådana uttalanden som att det vore de stora fartygen, lämpade för fraktande af de största laddningarna öfver hafven och på de inre segellederna, hvilka utöfvade det väsentligaste inflytandet på ett lands ekonomiska utveckling, att öfvervigten i detta hänseende vid den internationella täflingskampen tillföle de länder, som förskaffade sig de bästa anordningarna för sjöfarten och de djupast in i landet ledande maritima segellederna, samt att fartygens storlek jemte hamnarnes och segelledernas deraf framkallade djup under det sista halfseklet utvecklats så hastigt, att de fartyg, som vid nybyggnad tillhört den största förefintliga typen, inom kort tid befunnit sig endast bland de medelstora, hvarför det vore af vigt att öka de äldre segelledernas mått och att vid ny- och ombyggnad deraf noga beakta dessa omständigheter.

Äfven om dessa uttalanden icke vore omedelbart tillämpliga på svenska förhållanden, särskildt i afseende på landets kanaler, som under en del af året tillfröse, voro de dock beaktansvärda äfven för vårt land, hvilket vore rikt på vattendrag och sjöar af stor utsträckning, hvaraf två betecknades såsom innanhaf. Om man kunde införa sjögående fartyg till deras stränder och andra landets inre delar, skulle i många hänseenden uppvägas de olägenheter, som vore en följd af landets ogynsamma läge på sidan af världshandelns stråkvägar.

Insigten om den stora betydelsen af dylika samfärdsmedel, särskildt

hvad anginge Venern, Vettern, Hjelmaren och Mälaren, hade tidigt vunnit insteg hos framstående män redan under slutet af medeltiden. Det stora verket började utföras under Vasakonungarne, om än likasom på försök, men kunde ej med kraft fortsättas förr än mot slutet af förra århundradet och början af det innevarande, dock under så ogynsamma förhållanden, att det med kanaliseringen afsedda ändamålet af transitofart och fraktfart med sjögående fartyg aldrig ens från början uppnåts i följd af otillräckliga dimensioner på slussar och kanaler, fartygens ändrade mått i följd af ångans användande m. m.

För att en gång uppnå sistnämnda för hela riket så eftersträfvansvärda och under många sekler eftertraktade mål, erfordrades att ombygga och utvidga de viktigaste af de äldre kanalerna med tidsenliga dimensioner och att bygga nya kanalleder.

På de senare tiderna hade äfven i landet visat sig tecken till ett vaknande intresse för utvecklandet i sagda syfte af landets vattenvägar, och styrelsen vore förvissad, att den tid snart skulle inträda, då man allmänt skulle inse fördelen och nödvändigheten — till och med från jernvägssynpunkt — att utsträcka och förbättra vattenvägarne, både de helt konstgjorda och de naturliga, till fraktfart med sjögående eller eljest lämpliga fartyg. Först sedan detta genomförts, vore landets samfärdsmedel någorlunda likställda med utlandets och i stånd att underlätta en framgångsrik täflan med dess produkter, synnerligast i fråga om råvaror samt tungt och skrymmande gods, som utan vattenvägar icke kunde komma i marknaden. Till dylikt gods vore jemväl att hänföra jordbrukets oförädlade alster och dess behof af gödslings- och jordblandningsmedel m. m., som icke tålde långa jernvägstransporter.

Då styrelsen med anledning häraf nu ansett tiden vara inne att hemställa om åtgärder till förberedande af det afbrutna kanalarbetets återupptagande, då tiden dertill kunde finnas gysam, syntes frågan härom icke med fog kunna anses såsom för tidigt väckt eller såsom ny. Lång tid kräfdes i alla händelser, ej så mycket för undersökningsarbetena som icke mer för att lemna allmänheten tillfälle att pröfva förslagen och derom bilda sig en bestämd tanke, hvarförutan så omfattande företag icke kunde genomföras.

Styrelsen hade ansett lämpligt, att de afsedda undersökningsarbetena omfattade, förutom nedan uppräknade befintliga kanaler, jemväl två föreslagna segelleder, nemligen den genom Mälaren samt den mellan Hjelmaren och Venern, hvilken tillämnade led benämnts Svea kanal och redan förut undersökts. Ehuru icke af nutiden allmänt känd, vore denna kanalplan likväl förtjent af att revideras och att det å nyo toges under

ompröfning, huruvida och på hvilket sätt den kunde och borde komma till utförande med tidsenliga dimensioner. Styrelsen hade vidare ansett sig böra föreslå, att förslagen uppgjordes alternativt med segeldjup af 4, 5 och 6 meter och öfriga mått derefter afpassade, såsom blifvit bestämdt för undersökningen af Trollhätte kanal för dess ombyggnad, med undantag för Strömsholms kanal, som borde beräknas alternativt till 3 och 4 meters djup.

De kanallinier, som enligt styrelsens åsigt borde underkastas undersökning, vore dels Göta kanal, deri inbegripet en alternativ linie mellan Norsholm och Norrköping, dels Hjelmare kanal jemte segelleden derifrån till Stockholm genom Mälaren, dels Södertelge och Strömsholms kanaler, hvartill skulle komma undersökning för reglering af vattenhöjden i sjön Venern, såsom inverkan både å Trollhätte samt å Svea och Göta kanaler, samt Svea kanal från Hjelmaren till Venern.

Längden å dessa segelleder utgjorde särskildt för de bearbetade delarne af kanalerna och särskildt för de naturliga vattendragen:

	Bearbetad del	Naturlig del	Hela längden
Göta kanal	86.220	103.499	189.719
alternativ deraf från Norsholm till Norrköping	20.000	13.000	33.000
Svea kanal	33.650	84.350	118.000
Hjelmare kanal	8.522	55.608	64.130
segelled genom Mälaren från Hjelmare kanals mynning till Stockholm	17.000	—	17.000
Södertelge kanal	2.078	2.989	5.067
Strömsholms kanal	14.369	86.096	100.465
Summa km.	181.839	345.542	527.381

Då kostnaden för dessa undersökningar uppginge i medeltal till 300 kronor för kilometer för hela längden af segelleden, skulle för de afsedda nya kanalplanernas utarbetande erfordras en summa af i jernadt tal 158,000 kronor, fördelad på 4 år, under hvilken tid arbetena borde kunna fullbordas, hvartill komme för utredningen rörande reglering af Venerns vattenstånd, hvaraf förenämnda kanalarbeten berodde, 15,000 kronor.

Enär flere af dessa kanaler tillhörde enskilda bolag, hvilka icke kunde förvänta någon särskild fördel af kanalernas ombyggnad, men tvärtom möjligen komme att befara förluster deraf, och på den grund icke torde vara villiga att bidra till undersökningen, så torde något bidrag från dessa bolag till undersökningarnas bekostande i allmänhet icke vara att påräkna.

På grund af hvad sålunda anförts hade styrelsen hemställt, att Kongl. Maj:t täcktes af Riksdagen äska ett anslag af 173,000 kronor, deraf för första året af undersökningen 44,000 kronor, att ställas till Kongl. Maj:ts disposition, för utförande af en statistisk och teknisk utredning jemte planer och kostnadsförslag dels till om- eller nybyggnad af följande segelleder, nemligen: Göta kanal med en alternativ linie mellan Norsholm och Norrköping, Svea kanal, Hjelmare kanal, segelleden genom Mälaren från Hjelmare kanals mynning till Stockholm samt Södertelge och Strömsholms kanaler, dels för reglering af vattenståndet i Venern.

I sammanhang härmed hade styrelsen föreslagit, att följande vilkor för statsanslagets utgående skulle stadgas, nemligen: att planer och kostnadsförslag skulle upprättas alternativt för ett segeldjup af 4, 5 och 6 meter utom för Strömsholms kanal, hvars djup skulle beräknas alternativt till 3 och 4 meter, samt att öfriga dimensioner å kanaler och slussar m. m. skulle bestämmas i vanlig proportion till dessa djup och att utredningen skulle ställas under öfverinseende af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som egde förordna lämplig undersökningsförrättare och för denne utfärda instruktion.

Efter det Kongl. Maj:t genom remiss den 15 december 1898 anbefalt kommerskollegium att, sedan Kongl. Maj:ts befallningshafvande i de län. som berördes af ifrågavarande förslag, blifvit hörde, i ärendet afgifva utlåtande, hade kollegium i utlåtande den 3 oktober 1899 meddelat, att kollegium till åttlydnad häraf anmodat Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Stockholms, Upsala, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Elfsborgs, Skaraborgs, Vermlands, Örebro, Vestmanlands och Kopparbergs län att en hvar inom sitt län lemna intresserade tillfälle att öfver förslaget, i hvad länet anginge, sig yttra samt att derefter med de yttranden, som kunde varda afgifna, jemte eget utlåtande i ämnet till kollegium inkomna, hvarjemte kollegium lemnat tillfälle för direktionerna öfver Göta kanalverk, öfver Södertelge kanal- och slussverksbyggnad och för Strömsholms nya kanalbolag, styrelsen öfver Hjelmare kanal- och slussverksaktiebolag samt styrelsen för betryggande af sjöfarten å Venern att afgifva yttranden öfver väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ifrågavarande framställning, samt att till kollegium inkommit ej mindre utlåtanden öfver förslaget af Kongl. Maj:ts samtliga ofvanbemälda befallningshafvande, dervid tillika öfverlemnats, af Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Östergötlands, Jönköpings, Skaraborgs och Örebro län skriftliga yttranden af åtskilliga ortsmyndigheter, föreningar, kommuner och enskilda personer samt af Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Elfsborgs och Vermlands län protokoll, hållna vid sammanträden inför dessa länsstyrelser med intresserade, än äfven yttranden i ärendet af direk-

tionen för Strömsholms nya kanalbolag samt styrelsen för betryggande af sjöfarten å Venern.

Öfver hvad sålunda förekommit hade kommerskollegium lemnat följande redogörelse:

I intet af de afgifna yttrandena hade mot förslaget om en sådan utredning, som blifvit af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagen, gjorts någon erinran, och i det öfvervägande flertalet af samma yttranden hade den ifrågasatta utredningen lifligt förordats, hvarjemte kraftigt betonats ej mindre det gagn, en om- och tillbyggnad till föreslaget omfång af meranämnda kanalleder skulle medföra för landets handel och industri, än äfven de fördelar, sagda arbeten äfvensom den ifrågasatta regleringen af Venerns vattenstånd skulle för jordbruksnäringen medföra särskildt genom förvandling af betydande sträckor vattendränkt eller vattensjuk jord till odlingsbar mark. I fråga om den föreslagna Svea kanal hade från de län, som skulle deraf beröras, uttalats ett synnerligen lifligt intresse för sagda kanalled — för hvilken emellertid uti ett af de från Örebro län inkomna yttranden föreslagits delvis annan sträckning, än tidigare ifrågasatts — och enahanda intresse hade i samtliga från Östergötlands län inkomna yttranden gjort sig gällande beträffande den föreslagna ombyggnaden af Göta kanal, dervid enhälligt förordats alternativet Norsholm—Norrköping, hvarjemte i ett yttrande uttalats farhågor för, att utan en sådan ombyggnad Norrköpings och hela Östergötlands handelsintressen skulle, derest Svea kanal komme till stånd, blifva lidande. Beträffande den föreslagna regleringen af Venerns vattenstånd hade betonats nödvändigheten deraf, att regleringen så ordnades, att skada ej tillskyndades vare sig jordegarne eller ortens hamnanläggningar och sjöfart. Från Östergötlands och Jönköpings län hade uttalats den önskan, att, utöfver ofvan ifrågasatta arbeten, måtte vidtagas en reglering af Vetterns vattenstånd. Vissa betänkligheter i fråga om de föreslagna kanalarbetena hade uttalats af Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Jönköpings län och hamndirektionen i Jönköping i det hänseende, att på vissa ställen svårighet måhända skulle uppstå att alltid hafva full tillgång på vatten till slussningen i de stora slussar, som de föreslagna farlederna måste hafva, hvilken omständighet ock föranledt bemälda hamndirektion att ifrågasätta, att, äfven om större kanaler för oceanångare inrättades, de nuvarande kanalerna dock skulle bibehållas för de mindre fartygens bättre fortkomst. Slutligen hade i ett af Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Örebro län insändt yttrande Hjelmarens och Qvismarens sjösänkingsbolag, jemte erinran, att bolaget hade sig ålagdt, bland annat, att vid vissa Hjelmarens hamnar hålla vattnet vid bestämdt djup, framställt det förbehåll, att genom

den föreslagna Svea kanal icke måtte bolaget åläggas nya eller större skyldigheter, ej heller anspråk ställas på vissa bolagets för angifna ändamål afsatta medel.

För egen del hade kommerskollegium anfört:

Lika med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåge kollegium, att, derest om- och nybyggnad af ifrågakvarande kanaller komme att verkställas, i enlighet med hvad för Trollhätte kanal redan föreslagits, till dimensioner, som dels medgäfv, åtminstone under större delen af året, direkt sjöfartsförbindelse med utlandet utan den nu vanligen erforderliga tidsödande omlastningen i kusthamn med deraf följande kostnader, dels ock erbjöde för jordbruksalster och andra mera skrymmande varuslag ett billigare befordringssätt, än nu vanligen stode till buds, sådant måste för Sveriges handel, industri och jordbruk medföra synnerliga fördelar, bland annat, genom beredandet åt dessa näringsgrenar af en gynsamare ställning gent emot den utländska konkurrensen, än eljest vore möjligt. Väl måste så vidtomfattande företag jemte den i samband dermed ifrågasatta, jemväl önskvärda regleringen af Venerns vattenstånd medföra högst betydande svårigheter och kostnader, hvilka torde ökas än mera deraf, att de för ändamålet nödiga arbetena å redan befintliga kanaler borde till förekommande af allt för stora hinder för samfärdseln samt förlust för såväl kanalegare som trafikerande bedrifvas med största möjliga skyndsamt. Men dessa omständigheter syntes kollegium gent emot ett förverkligande af det så viktiga önskemålet, att landet till industriens och handelns främjande försåges med utvidgade och förbättrade inre vattenvägar, ingalunda böra verka afhållande från företagandet af en undersökning i det syfte, hvarom nu vore fråga. Deremot syntes det kollegium vara af vikt, att i sammanhang med den ifrågasatta undersökningen rörande regleringen af Venerns vattenstånd blefve utrönta ej mindre djupförhållandena i de hamnar, som af kanalerna jemte vattenståndsregleringen berördes, än äfven de vilkor, på hvilka dessa förhållanden i mån af behof kunde på ett tillfredsställande sätt ordnas, helst som, enligt kollegii mening, ändamålet med den ifrågasatta undersökningen eljest skulle i väsentlig mån förfelas.

Kollegium, som ej hade något att erinra mot det i ärendet ifrågasatta anslagsbelopp eller mot de för anslagets åtnjutande föreslagna vilkor, instämde alltså uti den af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i ärendet gjorda hemställan om anslag af statsmedel för undersökning i angifna hänseenden m. m., med den utsträckning i undersökningens omfattning, som beträffande vissa hamnars djupförhållanden ofvan antyds, samt med



beaktande, så vidt sig göra läte, jemväl af de under ärendets behandling från skilda håll framställda olika önskemål.

I anledning af de önskemål, som berörts såväl i kommerskollegii utlåtande som ock i några dervid fogade yttranden, hade statsrådet och chefen för civildepartementet begärt närmare upplysningar från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen; och hade till svar derå uti afgifven promemoria vederbörande föredragande i styrelsen meddelat, bland annat, att styrelsen i sin förberörda framställning ej afsett undersökning af djupförhållandena i de hamnar, som af kanalerna jemte regleringen af Venerns vattenstånd berördes, i vidare mån än genom angifvande för de viktigaste hamnarne af de allmännaste hufvuddragen därför; att, derest för sådant ändamål skulle uppgöras fullständiga förslag, hvilket ansetts tillkomma vederbörande hamnförvaltningar, förhöjning erfordrades i undersökningsanslaget med i medeltal 1,500 kronor för hvarje hamn; att i sammanhang med undersökningen för ombyggnad af Trollhätte kanal utan statsmedel undersöktes hamnarna vid Karlstad och Kristinehamn, vid Norselvens och Byelvens utlopp samt vid Lidköping, Åmål, Råbäck och Hönssäter; att, derest fullständiga undersökningar skulle ske för flera hamnar, dessa skulle kunna inskränkas till de af kanalerna icke omedelbart berörda hamnarna vid Upsala, Enköping, Vesterås, Strömsholm, Köping, Arboga, Strengnäs, Vadstena, Hästholmen, Jönköping, Hjo, Askersund och Mariestad, under hvilken förutsättning undersökningskostnaden komme att ökas med 20,000 kronor; samt att hvad i de angifna yttrandena anförts i allt väsentligt förtjenade att beaktas vid undersökningen, dock med iakttagande, att sättet för lösningen af i yttrandena omförmälda spörsmål blefve beroende på den noggrannare kannedom om förhållandena, som genom undersökningen vunnes.

Efter att hafva redogjort för hvad sålunda i ärendet förekommit har föredragande departementschefen till statsrådsprotokollet yttrat följande:

»Jag tillåter mig till en början erinra, att Eders Kongl. Maj:t genom nådigt bref den 27 juni 1896 anvisat ett belopp af 20,000 kronor att användas, bland annat, till undersökning rörande segelled emellan Venersborg och Göteborg samt upprättande af kostnadsförslag för sådan segelled med alternativa djup af 4, 5 och 6 meter samt med derefter afpassade mått å kanal och slussar äfvensom till sådan undersökning rörande segelled mellan Venersborg och Uddevalla, att med ledning deraf kunde bedömas, huruvida en segelled med denna sträckning och med ofvan angifna alternativa djup borde med fästadt afseende vid de svårigheter, som mötte,

och de fördelar, som kunde beredas, blifva lika fördelaktig som eller fördelaktigare än leden till Göteborg.

Enligt mig meddelad upplysning lär denna undersökning, i sammanhang hvarmed flertalet af Venerns viktigare hamnar, dock utan anlåtande af statsbidrag, undersökts, vara i det närmaste fullbordad. Det synes mig därför lämpligt, att en undersökning nu verkställes beträffande landets öfriga mera betydande kanalleder för deras framtida om- eller nybyggnad med tidsenliga dimensioner.

Myndigheterna hafva redan framhållit de inre vattenvägarnes nytta för landet. Sverige är af naturen i flera afseenden synnerligen väl danadt för anordnande af dylika transportleder, i främsta rummet genom sina många, delvis mycket stora sjöar men ock genom det stora antalet floder, som dels äro dels kunna göras segelbara. Härigenom blifva de konstgjorda delarne af kanallederna jmförelsevis korta. Af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens redogörelse synes, att af Göta kanals hela längd mer än 54 procent är naturlig, icke bearbetad del. Vid Hjelmare kanal utgör den naturliga delen mer än 87 procent, vid Strömsholms kanal 86 procent, vid den tillämnade Svea kanal mer än 70 procent. För jmförelses skull må ock nämnas, att vid Dalslands kanal den naturliga delen utgör omkring 95 procent af hela längden. Det förtjenar ock att beaktas, att till följd af de af kanaler genomlupna sjöarnes vidsträckta ytor kanaltrafiken kommer i omedelbar beröring med betydligt större strandområden än vid flodfart eller ren kanalfart blifver förhållandet. Man behöfver härvid endast tänka sig, hvilka stora strandområden sattes i direkt förbindelse med hvarandra, då kanal öppnades mellan Venern och Vettern. Man har räknat ut att medan längden å Sveriges samtliga kanalleder utgör omkring 1,740 kilometer, hela det för kanaltrafiken tillgängliga strandområdet inom riket uppgår till en längd af mer än 5,000 kilometer.

Å andra sidan får man icke förbise, att höjdskilnaderna mellan de genom kanaler förbundna sjöarne här i riket ofta äro ganska betydliga, så att de svenska kanalerna måste vara försedda med ett jmförelsevis stort antal slussar. Göta kanal har sålunda 58 slussar, och dess högsta punkt, sjön Viken, ligger 91 meter öfver hafvet; Strömsholms kanal har 31 slussar för att stiga 100 meter öfver Mälarens yta. Ett gynnsamt naturligt läge medför emellertid, att äfven för de högst belägna slussarne tillräcklig vattentillgång för slussning kunnat utan svårighet beredas. Ur trafikekonomisk synpunkt bör ock bemärkas, hurusom den för sjelfva transporten menliga höjdskilnaden i sin ordning gifver upphof till större och mindre vattenfall, hvilka mer och mer tagas i anspråk för industriella ändamål, så att i kanalernas omedelbara närhet allt större trafikbehof uppstå.

Det har blifvit framhållet, att dimensionerna å de svenska kanalerna väl kunnat vara någorlunda tillfredsställande vid de tider, då de byggdes, men att sedan dess sjöfartsförhållandena så fullständigt omdanats, att dessa dimensioner numera äro alldeles otillräckliga. Vattendjupet i kanalerna är för närvarande i Göta kanal 2,97 meter, i Hjelmare kanal 2,08 meter\*, i Strömsholms kanal 1,48 meter och i Södertelge kanal 3,55 meter. I den mån man påfordrar, att kanalerna skola kunna medföra den förmånen, att större fartyg kunna deri framgå, så att omlastningar må kunna undvikas, motsvara de svenska kanalerna således icke ens de mest anspråkslösa fordringar.

Att ingenting afsevärdt vidgjorts för att råda bot för denna olägenhet har, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmärker, uppenbarligen sin rot deruti, att under de fyra, fem senaste årtiondena det hufvudsakliga kommunikationsintresset här, liksom annorstädes, rigtat sig på jernvägsbyggnader. Först på de senaste årtiondena har man i främmande länder börjat uppmärksamma, att jernvägarne icke göra kanalerna mindre behöfliga, utan att tvärtom dessa båda samfärdsmedel ömsesidigt förutsätta och komplettera hvarandra samt — jemte det de naturligtvis ömsevis beröfva hvarandra trafik — i många fall bereda hvarandra ökade trafiktillfällen, såsom exempelvis då utmed vattenvägarne uppstå industrier, hvilka för sina råvaror anlita fartyg men på jernvägarne försända sina färdiga produkter. Varornas tyngd eller ock det mindre behovet af skyndsamt vid förflyttningen hänvisar hela grupper af varor till kanaltransport såsom den lämpligaste. Sådant är förhållandet med spannmål, kol, ved, trävaror, kalk, sten, maln och andra råvaror äfvensom gödselämnen, torfströ o. d.

Beträffande förhållandet mellan jernvägar och kanaler såsom transportmedel torde det tillåtas mig meddela några få uppgifter från handlingarna rörande undersökningen för det under nästlidna år framlagda stora förslaget till kanalanläggning mellan Rhen och Elbe. Det har beräknats, att under de sista 20 åren resultatet af kanal- och flodfarten (Binnenschiffahrt) ökat från 2,900 millioner tonkilometer till 7,500 millioner, alltså med 159 procent, under det att trafiken å jernvägarne ökat från 10,900 till 26,500 millioner tonkilometer eller med 143 procent. Af hela varuutbytet inom Tyskland falla för närvarande omkring 78 procent på jernvägarne och omkring 22 procent på vattenvägarne.

Jag torde icke behöfva betona, att det nu föreliggande förslaget icke får tillmätas större omfattning än det i sjelfva verket har. Det är icke

\*) Genom feltryck har i det vid statsverkspropositionen fogade utdraget af protokollet influtit annan uppgift å vattendjupet i Hjelmare kanal.

meningen att börja hvad man skulle kunna kalla en kanal-æra i vårt kommunikationsväsendes historia. Det är endast afsigten att undersöka de brister, som vidlåda vårt nuvarande kanalsystem, och att efterse, om vi böra komplettera detta med förslagsvis en enda ny kanal.

Den första åtgärden för igångsättandet af en dylik temporär öfverflyttning af kommunikationsarbetet är emellertid att anordna en omfattande undersökning ur trafikstatistisk och teknisk synpunkt af såväl de bestående kanalförbindelserna som ock de ytterligare arbeten, som behöfvas för att komplettera och ytterligare utveckla vårt inrikes sjötransportväsen och att med stöd af en sådan undersökning upprätta en enhetlig plan för blifvande kanalarbeten. På detta sätt synes man mig bäst fullgöra hvad som kan fordras för att vara väl rustad att påbörja ett arbete af synnerligen stor nationel betydelse, då tidpunkten därför befinnes lämplig, och såväl erfarenheten från utlandet som ock resultaten af de verkställda undersökningarna gifva vid handen, att de anslag, som då kunna beviljas, skola komma landet till verklig nytta.

Undersökningen är afsedd att omfatta, förutom åtskilliga befintliga kanaler, en redan på 1840-talet ifrågasatt kanalanläggning mellan Hjelmaren och Venern, den s. k. Svea kanal. För denna kanalanläggning, om hvilken på senare tider icke varit mycket tal, verkställdes på enskild bekostnad undersökning och upprättades plan, enligt hvilken kanalen, som var afsedd att erhålla ett djup af 7 fot (2,08 meter), skulle utgå från Hjelmaren vid Hjelmarsberg och derefter dragas parallelt med och på något afstånd från Svartåns södra strand till Vintrosa samt derifrån, delvis följande Svartån, till sjöarne Teen, Toften, Lilla och Stora Björken och fram till Letelfven vid Degerfors. Derifrån skulle kanalen följa Letelfven ned till sjön Skagern och från denna sjö i närheten af Gullspång dragas fram till Venern vid Otterbäcken. Sedan undersökningen fullbordats, förekom förslag om kanalens anläggning vid riksdagarne åren 1840—41 och 1844, men föranledde ej till någon åtgärd i afseende å kanalens utförande, hvarefter detta kanalförslag fått hvila. Då fråga nu väckts om undersökning af landets förnämsta kanalleder, anser jag skäl föreligga att återupptaga förslaget om anläggning af denna kanal, som, derest densamma i framtiden kommer till utförande, måste ega betydelse såsom förbindelselänk närmast mellan Hjelmaren och Mälaren å ena, samt Venern å andra sidan, äfvensom derigenom att densamma kommer att bereda en i någon mån förkortad sjöväg mellan Stockholm och Göteborg. Äfven synes intresset för denna kanalled i de orter, genom hvilka densamma är afsedd att framdragas, vara synnerligen starkt, att döma af de af-

gifna yttrandena i synnerhet af myndigheter och invånare inom Örebro län.

Att emellertid den gamla planen behöfver omarbetas är alldeles gifvet. Redan det nu behöfliga vida större kanaldjupet medför med nödvändighet en grundlig förnyad undersökning. De ingifna yttrandena hänvisa ock derpå, att i väsentliga delar fördelaktigare sträckningar för kanalen kunna vinnas, afseende dels förkortning af väglängden dels och möjligheten att gå genom Örebro i stället för att på något afstånd passera denna stad. Från flera håll har dervid uppmärksamheten fästats derå, att, om man å längre sträcka följde Svartåns strömfåra, man genom den då nödvändiga regleringen af Svartåns vattenflöden skulle kunna samtidigt bereda en välbehöflig befrielse från öfversvämning för stora vidder bördig jord kring vattendraget.

Såsom bevis på intresset inom orten för en kanalanläggning i dessa trakter torde det tillåtas mig erinra om ett ärende, som den 29 mars 1899 anmäldes inför Eders Kongl. Maj:t.

Representanter för större egendomar och industriella verk utefter Letelfvens och Gullspångselfvens vattendrag hade hemställt om anvisande af ett anslag af allmänna medel för undersökning genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg för en kanal från sjön Möckeln genom Letelfven, sjön Skagern och Gullspångselfven förbi Gullspångsfallen till Venern, och hade sökandena jemväl erbjudit sig att med en viss penningssumma bidraga till undersökningskostnaderna. Såsom synes skulle denna kanalled från Degerfors vid Letelfven till Venern i hufvudsak sammanfalla med Sveakanalens tidigare föreslagna sträckning i denna del.

Sedan Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Skaraborgs, Vermlands och Örebro län förordat ansökningen, behagade Eders Kongl. Maj:t, uppå tillstyrkan af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, föreskrifva, att af de medel 10,000 kronor, som för år 1899 anslagits till undersökning af mindre hamnar och farleder m. m., skulle användas ett belopp af 3,000 kronor för undersökning samt förslags uppgörande till farled mellan Venern och Möckeln, under förbehåll att sökandena tillsköte hvad derutöfver erfordrades för bestridande af handtlangning och öfrig undersökningskostnad, äfvensom anbefalla väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att draga försorg om undersökningens verkställande.

Såsom förut meddelats, skulle den nu af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatta undersökningen komma att afse jemväl reglering af vattenhöjden i sjön Venern, såsom inverkan både å Trollhätte samt å Svea och Göta kanaler. Beträffande innebörden af den åsyftade regleringen har föredraganden inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i förut-

nämnda promemoria meddelat, att dermed afsåges vattenvariationens minskning, d. v. s. sänkning af högvattenståndet, begränsning och möjligen någon höjning af lågvattenståndet, men framför allt en jemnare fördelning af afrinningen från Venern, således minskning af flödesmängden och höjning af lågvattensmängden. Med högvattenytans sänkning skulle naturligtvis uppstå fördelar för strandegare och med lågvattnets begränsning en viss trygghet för sjöfarten å sjön och dermed jemnhöga, af Venern beroende vatten. Afrinningens jemnare fördelning skulle slutligen vara till fördel ej mindre för sjöfarten å Trollhätte kanal och Göta elf än afven för dem, som egde vattenrätt i elfven nedanför Venern.

Då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit undersökning jemväl af segelleden genom Mälaren från Hjelmare kanals mynning till Stockholm, anser jag mig till undvikande af missförstånd böra framhålla, att denna undersökning skulle stanna vid Stockholm, så att densamma icke skulle innefatta någon plan för ombyggnad af Stockholms sluss, hvarför fullständig plan redan finnes uppgjord, ej heller befatta sig med den på dagordningen stående frågan om beredande af farled mellan Mälaren och Saltsjön närmast söder om Stockholm genom Årstaviken och Hammarbysjön.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag skall utredningen blifva icke blott teknisk utan äfven statistisk. Denna sistnämnda sida af utredningen är påtagligen af synnerlig vikt.

En sådan statistisk undersökning skall till en början afse sammanförande och bearbetning af tillgängligt eller i vissa fall särskildt anskaffadt statistiskt material rörande befolknings- och näringsförhållanden i de orter, som af befintliga eller föreslagna kanalleder beröras. Vidare skall tillses, huruvida befintliga kommunikationsleder, jernvägar, landsvägar, vattenvägar, kunna anses tillgodose de bestående näringarnes behof, och i hvilken mån förbättrade vattenvägar må kunna antagas befordra utvecklingsmöjligheten i dessa hänseenden utan att i särskilda fall alltför mycket skada de befintliga kommunikationsanstalterna. Särskild uppmärksamhet torde dervid böra egnas åt frågan, huruvida de billigare transportkostnaderna å vattenvägarne, i jemförelse med jernvägsfrakterna, kunna anses för olika slag af varor uppväga den långsamhet i befordringen och det jemförelsevis långa totala uppehåll under vintern, som äro förenade med kanaltrafik.

Undersökningen bör ock afse att utröna, i hvilken mån inkomsterna af kanalerna må kunna beräknas gifva afkastning å de på om- eller nybyggnad nedlagda kapital, dervid hänsyn jemväl bör tagas till frågan om

lämpliga belopp för kanalafgifter och de hamnafgifter, som icke kunna undvikas.

Genom dessa och dylika utredningar skulle man söka så fullständigt som möjligt utröna, icke blott hvilka bland befintliga kanaler böra ombyggas och hvilka nya kanaler anläggas, utan äfven hvilken af ifrågasatta dimensioner bör vid hvarje särskild kanal komma till utförande.

Häraf följer att åt ledningen af en blifvande undersökning bör lemnas så fria händer som möjligt i afseende å framställandet af förslag beträffande alternativa linier. Det skulle uppenbarligen vara att gå undersökningen, såväl den tekniska som den statistiska, i förväg, om man på förhand bestämde, huruvida exempelvis Svea kanal i sin vestliga del bör hafva den tidigare föreslagna riktningen eller en numera framkastad rakare sträckning, eller om Göta kanal tilläfväntys bör i stället för sin nuvarande riktning från Norsholm dragas efter Motala ström till och genom sjön Glan samt vidare till Norrköping, eller slutligen om kanalförbindelsen mellan Mälaren och Hjelmaren bör ledas utefter Hjelmarens naturliga utlopp, Eskilstunaån. Likaså bör åt en blifvande undersökning öfverlemnas att pröfva, hvilket afseende må kunna fästas vid ett framkommet förslag, att de befintliga kanalerna, åtminstone å vissa sträckor, icke skulle ombyggas utan vid sidan af de nya djupare kanalerna bibehållas till gagn för den mindre, företrädesvis lokala trafiken.

Mot de af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna alternativa kanaldimensioner, efter hvilka undersökningarna skulle ställas, har jag intet att erinra. Lika med styrelsen anser jag ock, att utredningen bör ställas under öfverinseende af styrelsen, som jemväl lärer böra förordna förrättningsman eller förrättningsmän och för denne eller desse utfärda instruktion.

Kommerskollegium har ifrågasatt jemväl undersökningar beträffande djupförhållandena i de hamnar, som beröras af kanalerna och af regleringen af Venerns vattenstånd, hvilka undersökningar skulle, såsom ofvan meddelats, medföra en ökning i undersökningskostnad af omkring 20,000 kronor. Jag anser dock, att dessa undersökningar böra bekostas af vederbörande intresserade i likhet med hvad som skett i sammanhang med undersökningen för ombyggnad af Trollhätte kanal med flertalet af Venerns viktigare hamnar. Öfriga under ärendets gång framställda önskemål böra, så vidt sådant kan ske och pröfvas lämpligt, vid undersökningen beaktas.

Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit och på af denna styrelse anfördt skäl anser jag, att något bidrag till undersökningens bekostande från vederbörande kanalbolag ej är att förvänta. Den ifråga-

sätta undersökningen torde sålunda böra helt och hållet bekostas med statsmedel. Jag tror icke heller, att det vid detta omfattande undersökningsföretag skulle vara lämpligt att, såsom vid mindre undersökningar plägar ske, påfordra, att enskilde skulle ansvara för all handtlangningskostnad. På långa sträckor, särskildt utefter redan befintliga kanaller, torde svårighet möta att finna enskilde, som äro benägna åtaga sig dessa kostnader.

Mot det begärda anslaget storlek har jag ej något att erinra. Då en del af Svea kanal, såsom förut nämnts, redan är föremål för undersökning, bekostad af anvisade eller enskildt tillskjutna medel, kunde väl deraf någon nedsättning i totalbeloppet böra föranledas. Men då denna undersökning afser endast ett mindre vattendjup och då i allt fall vid ett så omfattande företag som det ifrågasatt en minskning på ett håll lär komma att motsvaras af ökning å andra håll, exempelvis för de alternativa undersökningar, som ifrågastälts efter det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afgifvit sitt förslag i ärendet, finner jag icke uti den anförda omständigheten tillräcklig anledning att föreslå någon minskning uti det af styrelsen äskade anslaget belopp, hvilket lämpligen torde, såsom styrelsen med hänsyn till tillgängliga arbetskrafter föreslagit, böra fördelas på fyra år.

Då hela det ifrågasatta anslagsbeloppet utgör 173,000 kronor, finnes uppenbarligen ingen möjlighet att taga denna summa från det sedvanliga årsanslaget, 10,000 kronor, för undersökning af mindre hamnar och farleder m. m. Den fråga, som genom undersökningarna skall utredas, är ock af ett så allmänt statsekonomiskt intresse, att särskildt anslag synes mig böra anvisas för de nödvändiga undersökningarna och förslagen.»

Beträffande de skäl, som till stöd för det i ofvan omförmälda motion väckta förslaget blifvit anförda, tillåter sig utskottet att hänvisa till sjelfva motionen.

---

Frågan om en utvidgning och förbättring af de inre vattenvägarna i vårt land är otvifvelaktigt af den betydelse, att det måste anses önskvärdt, att genom statens försorg åtgärder vidtagas för vinnande af den närmare utredning, som erfordras för att kunna bedöma, i hvad mån viktigare företag för berörda ändamål lämpligen böra komma till utförande. Till någon del hafva ock under de senare åren förberedande undersökningar i detta syfte blifvit på statens bekostnad iverksatta. Såsom af



statsrådsprotokollet inhemtas, har nemligen Kongl. Maj:t, med anledning af ifrågasatt ombyggnad af Trollhätte kanal, år 1896 anvisat medel för undersökning rörande segelleder dels mellan Venersborg och Göteborg, dels ock mellan förstnämnda stad och Uddevalla, och denna undersökning, dervid förslag skall upprättas med alternativa segeldjup af 4, 5 och 6 meter samt derefter afpassade mått å kanaler och slussar, lärer numera vara i det närmaste fullbordad. Det synes utskottet, som om denna undersökning, hvaraf torde framgå i hvad mån större sjögående fartyg lämpligen kunna beredas tillträde till Venerns vatten, måste blifva af i viss mån afgörande betydelse för förslagen om ny- eller ombyggnad af öfriga från denna vidsträckta insjö utgående kanalleder. Och äfven vid undersökning för utvidgning eller anläggning af andra farleder till det inre af landet, torde hvad särskildt beträffar de därför lämpliga dimensionerna, hvaraf åter farledens riktning i många fall måste vara beroende, ledning vara att hemta från de resultat, som förberörda utredning kommer att lemna. På grund häraf synes det utskottet lämpligast, att, först efter det fullständig utredning angående ombyggnad af Trollhätte kanal blifvit framlagd, beslut fattas om verkställande af undersökningar rörande andra kanal- och segelleder. Öfver hufvud torde någon olägenhet af ett sådant uppskof med undersökningarna icke vara att vänta. Särskilda omständigheter kunna emellertid påkalla, att undersökning redan tidigare verkställes rörande någon viss del af en kanalled. Så torde vara förhållandet, om fråga skulle uppstå att för industrielt behof anlägga nytt eller ombygga redan befintligt vattenverk i vattendrag, hvarest allmän farled synes kunna framdeles ifrågakomma. Derest nemligen de i sådant företag intresserade skulle önska att beträffande det sätt, på hvilket kanalaneläggning i vattendraget kunde komma att anordnas, erhålla närmare kännedom för att med hänsyn dertill utföra sitt byggnadsföretag, synes det utskottet önskligt, att den för berörda ändamål erforderliga undersökning af en viss kanalsträcka varder genom statens försorg utförd, utan att man afvaktar verkställandet af en fullständig undersökning och utredning rörande hela kanalleden. För det fall, som ofvan blifvit antydt, lärer emellertid Kongl. Maj:t icke underlåta att vidtaga de åtgärder, som kunna anses vara af omständigheterna påkallade.

Då utskottet af ofvan anförda skäl ansett sig icke böra för närvarande förorda verkställandet af de undersökningar rörande kanal- och farleder, som af Kongl. Maj:t föreslagits, har utskottet gifvetvis ej heller anledning att nu tillstyrka bifall till den af herr Almqvist väckta motionen om undersökning för reglering af Mälarens vattenstånd, en undersökning, som nära sammanhänger med den af Kongl. Maj:t föreslagna rörande segelleden

genom Mälaren och som enligt motionärens hemställan borde i förening dermed verkställas. Deremot synes det utskottet angeläget, att frågan om reglering af vattenhöjden i Venern må under den närmaste tiden vinna den utredning, som med Kongl. Maj:ts framställning åsyftas. Oafsedt den inverkan, som en sådan reglering skulle utöfva på Göta kanal och den ifrågasatta Sveakanalen, torde nemligen ombyggnaden af Trollhätte kanal vara i ej oväsentlig mån beroende på den jemnare fördelning af afrinnin-gen från Venern, som med berörda reglering afses. Med hänsyn härtill och då det synes vara af vigt att erhålla en, såvidt möjligt, fullständig utredning i fråga om Trollhätte kanals ombyggnad, anser sig utskottet böra tillstyrka, att Riksdagen för undersökning samt upprättande af plan och kostnadsförslag för reglering af vattenståndet i Venern för näst-kommande år anvisar det belopp af 15,000 kronor, som, enligt hvad af statsrådsprotokollet inhemtas, beräknats vara för detta ändamål erforderligt.

Utskottet hemställer alltså,

a) att Kongl. Maj:ts förevarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen, till bestridande af kostnaden för undersökning samt upprättande af plan och kostnadsförslag för reglering af vattenståndet i Venern, må på extra stat för år 1901 anvisa 15,000 kronor; samt

b) att herr Almqvists ofvan omförmälda motion icke må af Riksdagen bifallas.

Stockholm den 24 april 1900.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.