

N:o 164.

Ank. till Riksd. kansli den 7 maj 1909, kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning af Kungl. Maj:ts proposition om anslag
för anläggning af ny farled mellan Vänersborg och
Göteborg. (R. A.)*

I en den 19 sistlidne mars till Riksdagen aflåten proposition, n:r 130, har Kungl. Maj:t, under åberopande af propositionen bifogadt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att

för anläggning af en ny farled mellan Vänersborg och Göteborg, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med styrelsens för Trollhätte kanal- och vattenverk i statsrådsprotokollet omförmälda förslag, anvisa ett belopp af 22,800,000 kronor samt

bemyndiga riksgäldskontoret att af dessa medel på rekvisition tillhandahålla Kungl. Maj:t under år 1909 1,000,000 kronor och under år 1910 3,000,000 kronor.

Med anledning af denna Kungl. Maj:ts proposition har herr *G. Strömberg* i en inom Andra Kammaren väckt motion n:r 227 hemställt, att Riksdagen, därest den bifölle propositionen, äfven måtte taga hänsyn till de husägare i Trollhättan, som till följd af ett dylikt beslut måste lämna sina på statens mark uppförda boningshus, samt tillerkänna dem, oafsedt den inskränkande bestämmelsen i arrendekontrakten, full ersättning för husens värde efter värdering jämlikt lagen om skiljemän den 28 oktober 1887.

Af det i Kungl. Maj:s förevarande proposition åberopade statsrådsprotokollet vill utskottet, under hänvisning till protokollets innehåll i öfrigt, här endast meddela hvad föredragande departementschefen —

efter att hafva i korthet redogjort för hvad i ärendet förekommit samt fullständigt återgifvit det betänkande, som afgifvits af den utaf Kungl. Maj:t den 12 januari 1909 för frågans utredning tillsatta kommissionen — slutligen för egen del yttrat. Detta departementschefens yttrande är af följande lydelse:

»Trollhätte kanal har en synnerligen stor betydelse för vidsträckta delar af vårt land. Den sätter Sveriges största insjö Vänern i förbindelse med hafvet och möjliggör sålunda direkt fraktfart till hafvet ej blott från Vänerns stränder utan jämväl från alla orter, hvilka genom kanaler eller segelleder äro förbundna med detta inhaf. På sådant sätt kunna till Trollhätte kanals direkta trafikområde räknas ej blott de af segelbara vattenvägar genomskurna delarna af Värmland och Dalsland, utan äfven Vätterns stränder och delar af Göta kanal samt därmed sammanhängande mindre sjösystem. Men dessutom måste till Trollhätte kanals trafikområde räknas alla de trakter, som hafva järnvägsförbindelser till hamnarna vid Vänern och därmed förbundna segelleder, och hvilka ligga på sådant afstånd från dessa hamnar, att transporten på järnväg direkt till kusten blir mindre förmånlig än den blandade transporten på järnväg och vattenväg. Motsvarande blir naturligtvis förhållandet vid transporter från kusten in i landet. Dock har kanalen för närvarande sin största betydelse för exporten, hvilket framgår däraf, att godsmängden i riktning mot kusten är omkring dubbelt så stor som i motsatt riktning. Trollhätte kanals trafikområde måste emellertid räknas ännu vidsträcktare, än hvad nyss påpekade faktorer gifva vid handen, och detta af det skäl, att Göteborg såsom export- och importhamn gifvetvis erbjuder synnerligen stora fördelar, och att godset därför äfven från aflägsnare orter har benägenhet att söka sig väg öfver denna hamn. Trafikområdet kan sålunda anses omfatta ej allenast stora delar af Bohuslän, Västergötland och Dalsland samt så godt som hela Värmland utan äfven afsevärda delar af Dalarne, Härjedalen, Västmanland och Närke samt mindre delar af Södermanland, Östergötland och Småland.

Bland de varor, för hvilka kanalen utgör den naturliga befodringsvägen, intaga trävarorna med deras förädlingsprodukter, pappersmassa och papper, främsta rummet. Detta framgår tydligt däraf, att dessa varor för närvarande utgöra omkring 60 procent af kanalens hela godsmängd. För stenkolsimporten till de inom upplandet belägna industriella anläggningarna har kanalen gifvetvis äfven stor betydelse, och denna betydelse förringas ej, om vattenkraften i större utsträckning kommer till användning, ty stenkol eller koks blifva ändock nödvändiga för ett stort antal fabrikationer. Då den värmländska bruksindustrien har behof af

Norrbottens malm, hvilken billigast fraktas öfver Narvik och Göteborg, komma motsvarande transporter allt mer att ske på kanalen, i synnerhet om den förbättras. Bland öfriga för trafikområdet viktiga godsslag, hvilkas befordran lämpligen äger rum på vattenväg, må nämnas järn, spannmål, gödningsämnen, naturlig och konstgjord sten samt råvaror för fabrikerna.

Det framgår häraf, att ifrågavarande vattenvägsförbindelse är af största vikt för de betydande industrierna inom kanalens uppland.

Emellertid har den af Trollhättestyrelsen verkställda utredningen angående trafikförhållandena å Trollhätte kanal gifvit vid handen, att den nuvarande farleden icke bekvämligen kan tillgodose en afsevärdare ökning af trafiken utöfver den år 1906 och 1907 iakttagna. I sådant afseende ber jag få nämna, att kanalen approximativt beräknats kunna utan olägenhet genomsläppa omkring 80 fartyg om dygnet, en siffra, som dock under vissa omständigheter kan höjas. Denna gräns har under åren 1903—1905 nåtts och under åren 1906 och 1907 till och med öfverskridits.

Äfven kommissionen har funnit ådagalagdt, att Trollhätte kanal numera i det närmaste nått gränsen för sin trafikförmåga. Det torde därför vara uppenbart, att något bör göras för att förbättra trafikförhållandena för de delar af vårt land, som nu betjäna sig af kanalen. Den tanken har därvid framkastats, att det ökade behofvet af transportmedel lämpligen skulle kunna tillgodoses genom att mellan Vänern och Kattegatt anlägga en ny dubbelspårig järnbana eller genom att ombygga någon af de redan befintliga järnvägarna. Såsom skäl härför har åberopats, att anläggning af en inlandskanal i allmänhet medför betydligt högre kostnad per kilometer än byggande af en dubbelspårig järnväg. Emellertid skulle man genom realiserande af en sådan tanke icke ernå de fördelar, som vinnas genom en ny tillräckligt stor kanal. Järnvägar kunna nämligen ingalunda i alla afseenden ersätta kanaler.

Vattenvägarna utgjorde i vårt land länge ett af de viktigaste kommunikationsmedlen, och intresset för byggande af kanaler var också stort såväl hos statsmakterna som bland allmänheten. Med järnvägarnas tillkomst inträdde en förändring härutinnan. Det nya snabba kommunikationsmedlet, som kunde användas lika väl om vintern som under andra årstider, ansågs så öfverlägset de dittills varande kanalerna, att man uteslutande koncentrerade sig på järnvägsbyggande. Sedan 1850-talet, då järnvägar började anläggas i vårt land, har man i Sverige byggt järnvägar för inemot en milliard kronor, under det föga gjorts för anordnande af nya vattenvägar eller förbättring af redan befintliga.

I de stora kulturländerna, där man liksom hos oss under en tid låtit leda sig af den tanken, att järnvägarna skulle göra kanalerna mindre behöfliga, och där mäktiga järnvägsbolag för hindrande af konkurrens inköpt och rent af fyllt igen vissa kanaler, har ett omslag i tänkesättet numera ägt rum. Man har lärt sig inse, att vattenvägarna allt fortfarande hafva en viktig uppgift att fylla, och att de äro ett nödvändigt komplement till järnvägarna.

Vattenvägnas stora betydelse ligger däri, att de, då fråga är om transporter på längre afstånd, i allmänhet medgifva väsentligt lägre fraktkostnader än järnvägarna. Kaptenen i väg- och vattenbyggnadskåren Ingemar Petersson har i en på kommissionens föranstaltande gjord utredning angifvit några af anledningarna härtill. Han har därvid först framhållit det mindre behof af dragkraft, som fordras för framforsling af gods å kanaler. För att draga fram en viss last behöfves sålunda, om transporten sker å vattenväg, blott $\frac{1}{25}$ till $\frac{1}{40}$ af den dragkraft, som erfordras, då transporten äger rum medelst järnväg, allt under förutsättning af lugnvatten i förra fallet och rak horisontal bana i andra fallet samt vanlig hastighet i båda fallen. Vidare utgör en järnvägsvagns vikt omkring 50 å 60 procent af maximilasten, under det vid vattentransporter motsvarande vikt hos fartyget kan nedgå till 20 å 25 procent. Anskaffningskostnaden för rörlig materiel å järnvägar uppgår till omkring 250 kronor för lastton, under det samma utgift för inre vattenvägar endast belöper sig till mellan 40 och 60 kronor. Slutligen kräfver sjötrafiken betydligt mindre personal än järnvägstrafiken.

Alla dessa omständigheter göra, att kanaler äro särskildt lämpade att på längre afstånd mellan konsumtions- och produktionsdistrikt transportera skrymmande och tunga råvaror, hvilka å de ställen, där de skola användas eller förädlas, icke kunna säljas nog billigt, om man för deras fortskaffning måste begagna de jämförelsevis dyra järnvägarna. Järnvägarna åter användas till att samla eller fördela godset inom distrikten, till att utföra sådana transporter, som måste ske snabbt och på noggrant bestämda tider, äfvensom till att fortskaffa de af råvarorna förfärdigade industrialstren samt lifsförnödenheter och manufakturvaror m. m., särskildt då det är fråga om mindre kvantiteter.

I ett afseende äro kanalerna underlägsna järnvägarna såsom trafikmedel nämligen däruti, att de tillfrysa under vintern. Kontinentens vattenvägar äro emellertid stängda af is nästan lika länge som våra kanaler, men detta hindrar icke, att man där under senare tiden offrat milliarder kronor på vattenvägnas utveckling. Industrin har nu en gång inrättat sig så, att transportererna delvis ligga nere under vintern.

Om det alltså får anses utredt, att järnvägar icke kunna i alla afseenden ersätta kanaler, utan att det fastmer är nödvändigt, att Sveriges samfärdsmedel genom anordnande af goda vattenvägar någorlunda likställas med utlandets, så att en framgångsrik täflan med dess produkter i den allmänna marknaden underlättas, gäller det att afgöra, på hvad sätt en bättre vattenvägsförbindelse mellan Vänern och Kattegatt lämpligen bör anordnas, då, såsom förut omförmälts, Trollhätte kanal numera i det närmaste nått gränsen för sin trafikförmåga.

Två särskilda förslag till frågans lösning föreligga, dels Trollhättestyrelsens att ombygga Trollhätte kanal dels ock Vattenbyggnadsbyråns angående anläggning af en ny kanal mellan Vänern och Uddevalla. Vid utarbetande af de båda förslagen hafva användts i hufvudsak samma grunder, och man kan därför få en tillförlitlig jämförelse mellan de olika kostnaderna. Det har därvid visat sig, att då det är fråga om djup å 5 meter och därunder det blir afgjordt billigare att ombygga Trollhätte kanal än att anlägga en kanal till Uddevalla. Vid 6 meters djup och därutöfver blir däremot förhållandet annorlunda.

Jag tillåter mig här lämna en sammanställning af de beräknade kostnaderna för en kanalled mellan Vänern och Kattegatt med olika mått enligt de föreliggande alternativen.

Kanalalternativ.	Anläggningskostnad.			
	Trollhätte leden.	Uddevalla leden.		
		Öfverhöjd kanal.	Nivåkanal.	
<i>Enkelled, men med dubbla slussar i slusstrappa:</i>				
9 meters seglationsdjup	—	89,00 milj. kr.	123,50 milj. kr.	
7 » »	68,40 milj. kr.	55,93 » »	76,16 » »	
6 » »	47,14 » »	43,70 » »	60,07 » »	
5 » »	32,23 » »	37,06 » »	46,29 » »	
4 » » med				
5 m. slussar	25,65 » »	30,50 » »	40,00 » »	
4 meters seglationsdjup	22,28 » »	27,94 » »	38,19 » »	
<i>Helt enkelled:</i>				
4 meters seglationsdjup med				
5 m. slussar	22,80 » »	—	—	
<i>Dubbelled:</i>				
4 meters seglationsdjup	22,81 » »	31,76 » »	39,66 » »	
3 » »	16,58 » »	25,96 » »	34,03 » »	

Hvad nu först angår måtten å en ny farled mellan Väneren och Kattégatt, har kommissionen genom sina utredningar visat, att man vid bestämmande af dessa mått icke torde behöfva taga hänsyn till storleken å en möjligen blifvande kanal från Väneren öfver Hjälmaren till Mälaren. Utförandet af planen att tvärs genom Sverige anlägga en kanal för stora oceangående fartyg har visat sig medföra så oerhörda kostnader, att en sådan kanal icke kan tänkas under nu öfverskådlig framtid komma till stånd. Kommissionen synes äfven hafva gifvit fullgiltiga skäl för sin åsikt, att den förbättrade farleden mellan Väneren och Kattégatt icke bör gifvas större djupgående än 4 till 5 meter.

Hvad angår kanaler med mindre djupgående, har kanalflorens ångfartygsbefälhafvaresällskap uttalat den åsikten, att den nuvarande leden för 2,7 meter djupgående fartyg borde bibehållas, och att endast på alla ställen, där slussar förekomma, dessa borde med undantag för Åkersström göras dubbla men med samma mått som för närvarande. Kommissionen har meddelat, att en sådan tillbyggnad af slussar sannolikt komme att medföra en utgift, uppgående till omkring 6,000,000 kronor, samt förklarat sig icke kunna tillstyrka, att penningar nedläggas härpå, enär trafikutvecklingens kraf blott för några få år därigenom skulle kunna tillfredsställas. Den af kommissionen sålunda uttalade åsikten delar jag till fullo.

Däremot har kommissionen ansett, att förslaget att i samma sträckning som den nuvarande Trollhätte kanal för en beräknad kostnad af omkring 16,600,000 kronor bygga en dubbelspårig 3 meters led skulle medföra en ganska afsevärd förbättring. Kommissionen har emellertid framhållit, att härigenom endast skulle skapas en farled, som hufvudsakligen blefve en inlandskanal, och att man följaktligen endast skulle nå ett af de mål, som under frågans föregående behandling ansetts böra vinnas genom en förbättrad farled mellan Väneren och Kattégatt. Det andra målet eller att erhålla en kanal för verkligt sjögående fartyg skulle icke förverkligas.

En utväg att vinna sistnämnda mål utan alltför betungande kostnader har kommissionen funnit ligga uti att bygga en enkelspårig 4 meters led med slussar och vissa andra arbeten afsedda för 5 meter djupgående fartyg. En sådan farled mellan Vänersborg och Göteborg har beräknats kosta 22,800,000 kronor. När framdeles så behöfdes kunde leden, utan att kostnaderna blefve större än om arbetet verkställdes från början, fördjupas till 5 meter i dess helhet och göras dubbelspårig. Ehuru berörda summa, 22,800,000 kronor, med ett så stort belopp som omkring 6 millioner kronor öfverstiger kostnaden för en dubbelspårig 3 meters led, har kommissionen dock ansett dess utgifvande väl

kunna försvaras, då därigenom, utöfver hvad som vinnes genom en led af sistnämnda slag, skulle ernås högst väsentliga fördelar. I sådant hänseende har kommissionen framhållit, att fartyg, som äro konkurrens-kraftiga å de Sverige närbelägna hafven, skulle kunna gå direkt upp i Väneren, samt att industrin i trakterna omkring denna sjö skulle erhålla det uppsving, som lägre frakter alltid pläga medföra.

Särskildt för Värmland skulle det blifva af betydelse, att dess mass-gods till stor del icke skulle behöfva omlastas i Göteborg, utan kunna å sjögående fartyg eller prämar forslas direkt från eller till Vänerhamn.

Kommissionens uttalande rörande fördelarna att anlägga en 4 meters farled med slussar och vissa andra arbeten afsedda för 5 meters fartyg biträder jag till alla delar. Då man nu går att lösa den länge omdebatterade frågan om åstadkommande af en förbättrad farled mellan Väneren och Kattegatt, lärer nogå böra tillses, att för rimliga kostnader vinnes så godt resultat som möjligt. Hvad som nu göres är afsedt att räcka för en tid af åtminstone 40 till 50 år, och då bör man ock taga i betraktande sjöfartens sannolika utveckling under en sådan tidrymd. Det vore därför i hög grad beklagligt, om slussarnas mått bestämdes så att, såsom var fallet med den år 1845 afslutade anläggningen af nya slussar vid Trollhätte kanal, dessa kort tid efter utförandet befinnas för små.

Om man i likhet med kommissionen anser, att anordnande af en dubbelspårig 3 meters led är det minsta, som kan göras, och att staten alltså i alla händelser måste utgifva en summa af omkring 16,600,000 kronor, synes det vara missriktad sparsamhet att icke taga steget fullt ut och anlägga en farled, som kan befaras af verkligt sjögående fartyg. Skillnaden i kostnad, ehuru betydande, uppgår ju dock icke till högre belopp än omkring 6,000,000 kronor. Jag anser, att man så mycket mindre bör tveka att offra ytterligare denna summa, som det är fråga om ett produktivt företag.

Trollhättestyrelsen har visat, att den för en 4 meters led med dubbla slussar hela vägen beräknade kostnaden, 24,640,000 kronor, äfven om därtill läggas dels räntor under byggnadstiden dels värdet af den nuvarande kanalen vid byggnadstidens slut, skulle efter en räntefot af 3,6 procent hinna amorteras inom 40 år, utan att nuvarande kanalafgifter höjas. Styrelsen har därvid förutsatt, att trafikens tillväxt blir sådan som dess sannolikhetsberäkningar visat, och som nära sammanfaller med tillväxten under föregående period, samt att, i enlighet med antaganden, som legat till grund för de tyska kanalplanerna, underhåll, onera och drift kräfva en kostnad af en procent på anläggningskapitalet. Om man

då, såsom kommissionen föreslagit, nedbringa kostnaden till 22,800,000 kronor, bör man kunna hoppas, att företaget skall blifva räntabelt, äfven om den ränta, staten nödgas erlägga å de erforderliga medlen, skulle blifva något högre än 3,6 procent.

Jag tillåter mig vidare framhålla, att missräkningen inom stora delar af Vänerns uppland framför allt i Värmland säkerligen skulle blifva mycket stor, om man icke nu erhöle de väsentligt lägre frakter, som blifva en följd af att verkligt hafsgående fartyg kunna gå upp i Vänern. Den nuvarande Trollhätte kanal kan endast passeras af båtar, som lasta högst omkring 300 ton. Ehuru frakterna på sådana båtar blifva jämförelsevis höga, pläga de dock i vissa fall befraktas till närbelägna hamnar vid Östersjön och Nordsjön. En moderniserad 3 meters led kan befaras med båtar af prämtyg, som lasta ända till 800 ton. Dessa båtar måste dock göras så långa i förhållande till sitt djupgående, att de icke blifva sjödugliga. De varor, som å dem fraktas, måste därför omlastas i Göteborg. Sjödugliga fartyg med 3 meters djupgående kunna ej lämpligen konstrueras för större lastdrygheit än 550 ton.

En 4 meters led kan däremot framsläppa verkligt sjödugliga fartyg, som lasta upp till 1,300 ton. Såsom bevis på hvilka stora fördelar härigenom skulle åstadkommas, kan exempelvis meddelas, att för en resa från Göteborg till Kristinehamn driftkostnaden för en 800 tons båt beräknas uppgå till omkring 38 öre per ton (0,16 öre per tonkilometer), under det samma kostnad för ett 1,300 tons fartyg endast belöper sig till omkring 29 öre per ton (0,12 öre per tonkilometer). Genom att använda 1,300 tons fartyg, uppstår alltså en besparing af icke mindre än 9 öre för hvarje ton last, motsvarande inemot 24 procent.

Därtill kommer den högst betydliga fördel, som omlastningens bortfallande i Göteborg innebär. Under antagande att kostnaden för denna omlastning uppgår till 25 öre per ton, hvilket af fackmän uppgifvits kunna beräknas såsom medelpris, skulle således, om ytterligare 960,000 ton kunde transporteras direkt till destinationsorten utan att behöfva underkastas omlastning i Göteborg, det belopp, som härigenom besparas, motsvara 4 procent ränta å de 6 millioner kronor, hvarmed kostnaden för en farled för verkligt sjögående fartyg öfverstiger utgiften för en dubbelspärig 3 meters led.

Man torde icke heller behöfva befara att, om en 4 meters led inrättas, denna icke kommer att trafikeras af fartyg, som hafva däremot svarande djupgående. Statistiken för Göteborgs hamn för år 1906 visar, att af de 7,215 fartygsresor, som antecknats för fartyg, hvilka icke gingo i transatlantisk fart, ej mindre än 1,182 utförts af båtar med

en lastdrygheit, hvilken enligt moderna principer svarar mot ett djupgående af 3—4 meter. I själfva verket har hamnen dock säkerligen angjorts af ett ännu större antal fartyg med nämnda djupgående. En stor del af de nu använda fartygen är nämligen af äldre konstruktion och därför i förhållande till lastdrygheten mera djupgående än moderna fartyg. Lägges härtill, att medeltonnaget är i raskt stigande, och att den klass af fartyg, som nu är i majoritet i Göteborgs hamn, d. v. s. sådana, som hafva mindre djupgående än 3 meter, sålunda icke kommer att ökas i samma mån som de större fartygen, torde man kunna vara förvissad om, att den fördjupade kanalen kommer att befaras af ett stort antal för densamma afpassade fartyg, och att detta antal alltjämt kommer att ökas.

Exempel från utlandet visa äfven, att ett djupgående af 4 till 5 meter är ett lämpligt mått, då man vill anlägga kanaler för hafsgående fartyg utan att dock vidkännas de mycket stora kostnader, som blifva en följd, om kanalerna, såsom till exempel Suezkanalen och Kejsar Wilhelmkanalen, göras så djupa, att de kunna befaras af oceanångare.

Sålunda hafva de kanaler, som förbinda de stora amerikanska sjöarna med Lawrencefloden och därigenom med hafvet, ett djup på sluss-tröskeln af 4 $\frac{1}{2}$ meter. Samma djup är afsedt för den nya förbindelsen mellan Eriesjön och Ohiofloden samt Mexikanska viken. Rhen kan mellan hafvet och Köln under vanliga vattenståndsförhållanden befaras af 4 meter djupgående fartyg. Jag tillåter mig också nämna, att, enligt hvad som inhämtas af en till utrikesdepartementet ingifven rapport från vicekonsulatet i Riga, i Ryssland utarbetats kostnadsförslag och detaljerad byggnadsplan för en omkring 4,2 meter djup kanal mellan Östersjön och Svarta hafvet, och stor sannolikhet lär finnas för att företaget inom en snar framtid kommer till utförande. Det är uppenbart, af hvilken betydelse det skulle blifva för vår export på Ryssland, om, sedan en 4,2 meter djup farled mellan Östersjön och Svarta hafvet blifvit färdig, fartyg med motsvarande djupgående kunde vid de blifvande stora industriområdena vid Väneren och Trollhättan intaga direkta laster till orter i det inre Ryssland. Till följd af de låga frakter, som därigenom kunde beräknas, skulle vi hafva betydligt lättare än eljest att konkurrera med andra nationer på den ryska marknaden.

En 4 meters enkelspårig kanal kan, om kanalen är öppen 250 dagar om året samt hela dygnet, genom sina slussar, som äro bestämmande för trafikförmågan, genomsläppa en trafikmängd af omkring 4,5 millioner ton om året. Då emellertid erfarenheten visar, att slussarnas genomsläppningsförmåga aldrig fullt kan utnyttjas, blifver den praktiskt

genomförbara trafikmängden omkring 3,2 millioner ton per år. Härvid är taget i beräkning medeltonnaget för de båtar, som trafikera Göteborgs hamn och icke hafva större djupgående än 4 meter.

Den nuvarande slussleden vid Trollhättan, som under ganska lång framtid kommer att tjänstgöra vid sidan af den nya, kan icke genomsläppa afsevärdt mer än 1,25 millioner ton om året.

I likhet med kommissionen anser jag det icke böra ifrågasättas att göra äfven slussarna med blott de dimensioner, som erfordras för 4 meter djupgående fartyg. Jag tillåter mig åberopa hvad kommissionen härutinnan yttrat liksom hvad kommissionen anfört beträffande fördjupning af Vänerens hamnar.

Om man bestämmer sig för att anlägga en 4 meters farled, följer af de väsentligt olika kostnaderna, att farleden bör få sin ändpunkt vid Göteborg. En enkelspårig kanal mellan Vänersborg och Göteborg med 4 meters seglationsdjup men med slussar och vissa andra arbeten afsedda för 5 meter djupgående fartyg har, såsom förut omförmäls, beräknats kosta 22,800,000 kronor, under det en enkelspårig kanal med samma dimensioner mellan Vänersborg och Uddevalla skulle betinga, om den byggdes såsom öfverhöjd kanal, 30,500,000 kronor och, ifall den utfördes såsom nivåkanal, 40,000,000 kronor. Härtill kommer vid öfverhöjd kanal kostnaden för pumpningsarbetet för anskaffande af slussvatten. Ehuru den så betydligt lägre kostnaden för en kanal till Göteborg enligt min åsikt ensamt för sig är afgörande för kanalens sträckning, finnas, såsom kommissionen framhållit, äfven andra skäl för att kanalen bör få sin ändpunkt vid Göteborg, och får jag härutinnan hänvisa till hvad kommissionen anfört.

Kommissionen har vidare framhållit, att kostnadsberäkningarna för ombyggnad af Trollhätte kanal afse en farled från Väneren till Bohusbanans bro vid Göteborg, under det att kostnadssiffrorna för en kanal mellan Vänersborg och Uddevalla afse en farled ända ut till hafvet. Kommissionen har emellertid ansett, att det aldrig med fog kan ifrågasättas annat, än att Göteborg skall bekosta den nödvändiga uppmuddringen af Göta älf nedanför Bohusbanans bro samt påpekat, att i det uppgjorda förslaget till ny hamn för Göteborg ingår äfven Göta älfs uppmuddring till nämnda bro till ett djup af minst 4 meter.

Tiden har icke medgifvit att från Göteborgs stad infordra yttrande rörande dess ståndpunkt i denna fråga. Då emellertid Göteborgs stad får stor fördel af att kanalens ändpunkt förläggas till Göteborg och icke

till Uddevalla, lärer man kunna utgå från den förutsättningen, att Göteborgs stad säkerligen icke undandrager sig att bestrida kostnaden för uppmuddringen. Enligt meddelande från afdelningschefen hos Göteborgs hamnstyrelse, löjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren Wolmar Fellenius, skulle för öfrigt kostnaden för uppmuddring af Göta älf till 4,8 meters djup under lågvattenstånd och 40 meters bottenbredd nedanför Bohusbanans bro och till den plats, där större djup och bredd redan nu förefinnes, kunna beräknas högst till 150,000 kronor.

Beträffande Bohusbanans bro öfver Göta älf, medgifver den genomfart för 4 meter djupgående fartyg, och Trollhättestyrelsen har beräknat, att för en kostnad af omkring 200,000 kronor åtgärder kunna vidtagas, som göra det möjligt äfven för 5 meter djupgående fartyg att passera bron.

Hvad som särskildt föranleder mig hemställa, att Eders Kungl. Maj:t redan till innevarande års Riksdag aflåter proposition i ämnet, är, att, om Riksdagen nu beviljar medel till kanalens påbörjande, en afsevärd del af den personal, som är sysselsatt vid den snart afslutade kraftstationsanläggningen vid Trollhättan, skulle kunna få fortsatt arbete vid kanalaneläggningen. Med anläggningen af kraftkanalen och därmed sammanhängande arbeten äro för närvarande, förutom ett stort antal ingenjörer och förmän, sysselsatta omkring 1,300 arbetare. I detta antal ingår icke den arbetsstyrka, som användes vid husbyggnader och dylikt, samt ej heller entreprenörernas arbetare. Då ifrågavarande arbeten väntas blifva färdiga i slutet af detta år, lärer det vara en gifven fördel, om den personal, som fått särskild vana vid dylika arbeten, erhåller liknande sysselsättning, liksom att de dyra maskiner och redskap, som för arbetena anskaffats, omedelbart få fortsatt användning.

Därtill kommer en annan omständighet, som jag tillmäter afgörande betydelse. Under nuvarande tryckta ekonomiska tider, då en mängd enskilda arbetsgifvare måste afskeda en del af sina arbetare af brist på beställningar, skulle det säkerligen blifva förenadt med stor svårighet för de entledigade arbetarna att få ny sysselsättning och detta så mycket mer, som ett afsevärdt antal industriarbetare för närvarande hafva sysselsättning just med beställningar för Trollhättans kraftverk. Följden blefve därför antagligen, att de arbetslösas skaror ökades. Vid sådant förhållande lärer det, då lämpliga arbeten finnas, som ändock under en nära liggande framtid måste utföras, vara statens plikt att tillse, att dessa

arbeten snarast möjligt igångsättas, och sålunda skapas ökade arbetstillfällen.

Det förslag till förbättrad farled mellan Vänern och Kattegatt, som jag i likhet med kommissionen anser mig böra förorda, afser, såsom förut nämnts, att i hufvudsakligen samma sträckning som den nuvarande Trollhätte kanal anordna en 4 meters enkelspårig led med slussar och vissa andra arbeten afsedda för 5 meter djupgående fartyg. En farled med sådana mått har beräknats kosta 22,800,000 kronor.

Vattenfallsstyrelsen, som efterträdde den förutvarande Trollhättestyrelsen, har tänkt sig, att arbetena skulle så bedrifvas, att farleden blefve färdig 1915. Emellertid har för mig uppgifvits, att, därest omständigheterna så påkalla, byggnadstiden kan förlängas, utan att kostnaden därigenom ökas. För innevarande år skulle enligt vattenfallsstyrelsens beräkning behövas 1,000,000 kronor och för år 1910 3,000,000 kronor.

Då anläggningen afser ett produktivt företag, synas lånemedel böra anlitas för detsamma. Så ägde äfven rum, då staten år 1904 för 5,800,000 kronor inköpte Nya Trollhätte kanalbolags egendom. Därvid beslöt Riksdagen på Kungl. Maj:ts framställning, att af kanalverkets inkomster skulle till riksgäldskontoret årligen öfverlämnas 3,6 procent af den i svenska statens 3,6 procent obligationer erlagda köpeskillingen, samt att återstoden af den årliga inkomsten af kanalverket skulle öfverlämnas till handels- och sjöfartsfonden.

Enär det icke kan väntas, att den ombyggda kanalen skall under de första åren, sedan den blifvit färdig, kunna förränta hela kostnaden för dess anläggning, torde vara lämpligast att, såsom äger rum, då Riksdagen beviljar medel till järnvägsanläggningar, icke någon ränta betalas till riksgäldskontoret, utan att behållningen å kanälrörelsen inlevereras till statskontoret. Detta hindrar icke, att kanalafgifterna bestämmas så, att företaget blifver fullt räntabelt. De första årens förluster få ersättas af de senare årens vinster. Jag erinrar dock, att kanalafgifterna enligt beräkning skulle äfven med detta mål för ögonen kunna i stort sedt lämnas orubbade.

Det skulle kunna ifrågasättas att, sedan riksgäldskontoret tillhandahållit lånemedel för påbörjande af anläggningen af den nya kanalen, behållningen å den nuvarande Trollhätte kanal skulle inbetalas till statskontoret för att användas till statsskuldens förräntning. Intill dess den nya kanalen blifver färdig, lär emellertid ingen förändring böra göras

beträffande det af 1904 års Riksdag lämnade medgifvandet, att behållningen af Trollhätte kanal må, sedan föreskrifven räntebetalning ägt rum, öfverlämnas till handels- och sjöfartsfonden. Det skulle nämligen kunna befaras, att, om denna inkomst för fonden plötsligen upphörde, fondens afkastning icke skulle förslå till bestridande af de utgifter, som Kungl. Maj:t för de närmaste åren anvisat till utgående från densamma. En lämplig öfvergångstid lärer därför böra bestämmas.

De medel, som från Trollhätte kanalverk inflyta till fonden, hafva, sedan kanalen från och med år 1905 öfvertagits af staten, uppgått till nästan lika stora belopp som räntan å fondens kapital, hvilket vid 1908 års utgång utgjorde omkring 4,750,000 kronor, samt fondens öfriga till några hundra kronor om året uppgående inkomster. Sålunda hafva från Trollhätte kanalverk till fonden öfverlämnats år 1906 125,326 kronor 29 öre, år 1907 159,055 kronor 23 öre och år 1908 147,126 kronor 15 öre, under det att fondens öfriga inkomster under samma år utgjort år 1906 187,762 kronor 34 öre, år 1907 167,832 kronor 74 öre och år 1908 177,384 kronor 33 öre.

Bland fondens öfriga inkomster under år 1906, 187,762 kronor 34 öre, ingår ett belopp af 37,556 kronor 52 öre, som utgör återstoden af den kronan tillkommande andelen i Nya Trollhätte kanalbolags inkomster för år 1904.

Hvad angår de ändamål, till hvilka medel från fonden anvisats, lämnas upplysningar härom i det hvarje år publicerade kapitalkontot till rikshufvudboken. Enligt uppgift från statskontoret kunna de ständiga utgifterna från fonden för närvarande beräknas uppgå till omkring 115,000 kronor om året. Därutöfver skola enligt Kungl. Maj:ts beslut, förutom mindre belopp, från fonden under den närmaste tiden utbetalas under åren 1909—1911 tillhoppa 300,000 kronor såsom bidrag till anläggning af en torrdocka i Malmö, under 5 år från och med år 1909 tillhoppa 275,000 kronor till Stockholms rederiaktiebolag Svea såsom bidrag för upprätthållande af regelbunden ångbåtsförbindelse mellan Sverige och Ryssland samt för hvar och ett af åren 1908 och 1909 60,000 kronor till arbeten m. m. för lotsverkets räkning, af hvilket sistnämnda belopp intet ännu utanordnats.

Sedan driften å den nya kanalen börjat, skulle däremot kanalverkets hela årliga behållning ingå till statskontoret på samma sätt som inkomsten af statens järnvägar».

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för det i herr Strömbergs motion framställda förslaget, tillåter sig utskottet att hänvisa till själfva motionen.

Den utredning, som nu framlagts i fråga om anordnande af en förbättrad farled mellan Väneren och Kattegatt, synes utskottet vara i flera afseenden synnerligen värdefull om ock, såsom utskottet framdeles vill påpeka, icke på alla områden så fullständig som önskligt vore. Af de genom utredningen vunna resultaten vill utskottet särskildt framhålla, hurusom genom densamma torde få anses fastslaget, att det under närvarande förhållanden hvarken af hänsyn till landets försvar eller ur nationalekonomisk synpunkt kan anses vara berättigadt att anlägga en sådan farled för stora hafsgående fartyg. Det på utredningen grundade förslaget går ut på en ombyggnad af farleden mellan Vänersborg och Göteborg, hvilken farled därvid skulle utvidgas till 4 meters seglationsdjup men med slussar och vissa andra arbeten afsedda för 5 meter djupgående fartyg. Kostnaderna för detta företag hafva beräknats till en summa af 22,800,000 kronor.

Utan att vilja bestrida, att beaktansvärda skäl blifvit anförda till stöd för detta förslag, kan utskottet dock icke undgå att hysa tvekan angående tillförlitligheten af de verkställda trafikberäkningarna. I den utredning, som af Trollhättestyrelsen framlagts rörande den sannolika utvecklingen af rörelsen å farleden efter dess ombyggnad, har uttryckligen framhållits ej blott att en uppskattning af väntad trafik alltid måste vara i hög grad osäker, utan äfven att för frågans noggranna bedömande skulle hafva erfordrats ett långt vidlyftigare material än det, som nu varit möjligt att uppbringa. Med fästadt afseende vid detta uttalande kan man ej annat än med stor försiktighet upptaga resultaten såväl af de verkställda beräkningarna öfver trafikens framtida tillväxt som ock af den därpå grundade kalkylen rörande anläggningskapitalets förräntning och amortering. Sistnämnda kalkyl utgår ifrån att de nuvarande kanalafgifterna skulle på det hela bibehållas oförändrade, och uppenbart är, att, om handel och näringar skola kunna beredas de fördelar, som med farledens förbättring afses, dessa afgifter åtminstone icke få höjas. Men vid detta förhållande och för att ej behöfva befara att staten skall komma att lida ränteförluster på de betydande belopp, som erfordras för företagets utförande, anser utskottet mera tillförlitliga beräkningar erforderliga, innan det kan tillstyrka företaget.

Såsom ofvan nämnts, har den föreslagna ombyggnaden af farleden

beräknats kosta 22,800,000 kronor. Men det synes vara ovisst, om statens utgifter för företaget komme att begränsas till denna summa jämte räntorna därå under byggnadstiden. Kostnadsförslaget afser nämligen endast farleden från Vänern till Bohusbanans bro vid Göteborg. Beträffande den behöfliga uppuddringen af Göta älf nedanför nämnda bro har departementschefen till statsrådsprotokollet uttalat, att Göteborgs stad säkerligen icke kommer att undandraga sig att bestrida kostnaden för detta arbete, men att tiden icke medgifvit att från staden infordra yttrande rörande dess ståndpunkt i denna fråga. Då Göteborgs stad komme att få stor fördel af att farledens ändpunkt förläggas dit, är det enligt utskottets mening icke mer än billigt, att staden bekostar uppuddringen å ifrågavarande sträcka, som för öfrigt torde komma att ingå i dess hamnområde; men denna sak borde vara ordnad, innan Riksdagen fattar beslut om anläggning af den utvidgade farleden, i annat fall föreligger alltid en risk, att staten betungas äfven med denna kostnad.

Äfven i ett annat hänseende är ärendet icke så förberedt, som erfordras för att med någon säkerhet kunna bedöma de kostnader, som företaget kan komma att ådraga staten. Såsom påpekats af den i ärendet hörda kommissionen måste, om en 4 meters kanal anlägges mellan Vänern och Kattegatt, en del af Väterns hamnar fördjupas för att kunna mottaga de större fartyg, som därefter komme att befara kanalen. I den mån vederbörande samhällen icke själfva förmå vidkännas kostnaderna för hamnarnas fördjupning, kan — yttrar kommissionen — staten möjligen blifva tvungen att träda emellan. Enligt kommissionens åsikt torde dock icke några afsevärdare utgifter därigenom komma att förorsakas statsverket, och här kommissionen med afseende härå anført, att det egentligen endast vore fyra angifna Vänerhamnar, som till en början behöfde kunna angöras af större fartyg, samt att kostnaderna för uppuddring af inseglingstrännor till vissa af dessa hamnar jämte åtskilliga därmed sammanhängande arbeten enligt uppgifter, som dock icke synas vara af kommissionen eller vederbörande ämbetsverk kontrollerade, beräknats uppgå till något mer än 400,000 kronor. Det torde icke kunna bestridas, att utredningen på detta område är ofullständig, och detta gäller äfven i fråga om segellederna på Vänern och de åtgärder, som behöfva vidtagas, för att 4 meters fartyg där skola kunna framgå. Och det torde knappast behöfva påpekas, att ändamålet med kanalens utvidgning för fartyg med nämnda djupgående måste anses förfeladt, om icke dessa fartyg äfven kunna befara Vänern och trafikera dess viktigare hamnar. Kostnaderna för de åtgärder, som till vinnande af sistnämnda syfte måste vidtagas, anser utskottet emellertid böra bestridas hufvudsakligen af kommuner och enskilda.

Då, såsom utskottet ofvan påvisat, åtskilliga för frågans bedömande viktiga förhållanden ännu icke erhållit tillräcklig utredning, kan utskottet icke anse det vara tillrådligt, att beslut nu fattas om utförande af en anläggning af den stora betydelse som den nu föreslagna.

Då utskottet alltså finner sig böra afstyrka Kungl. Maj:ts förevarande proposition, föranleder den af herr Strömberg i ämnet väckta motionen icke något utskottets yttrande.

I enlighet med det anförda får utskottet hemställa,

- a) att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke må af Riksdagen bifallas, och
- b) att herr Strömbergs i ämnet väckta motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 7 maj 1909.

På statsutskottets vägnar:

G. BILLING.

Reservationer:

af herrar grefve *A. F. Wachtmeister*, friherre *C. H. Falkenberg*, friherre *J. T. Gripenstedt*, grefve *C. O. Taube*, friherre *J. G. Beek-Friis*, *J. G. Richert*, *K. Starbäck*, *J. Ström*, *C. H. Wallentin* och *A. C. J. Christerns-son*, hvilka ansett, att utskottet bort göra följande hemställan:

a) att Riksdagen, under villkor *dels* att Göteborgs stad åtager sig att bekosta anläggning af farled i Göta älf nedanför Bohusbanans bro till sådant djup, att fartyg med 4 meters djupgående obehindradt kunna vid lågvatten där framgå, *dels ock* att kommuner eller enskilda förbinda sig att bestrida kostnaderna för de åtgärder, som behöfva vidtagas för att fartyg med nämnda djupgående skola kunna ingå till och angöra hamnar vid Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken och Ämål, må för anläggning af en ny farled mellan Vänersborg och Göteborg, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med styrelsens för Trollhätte kanal- och vattenverk i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 19 mars 1909 omförmälda förslag, bevilja ett belopp af 22,800,000 kronor samt bemyndiga riksgäldskontoret att af dessa medel på rekvisition tillhandahålla Kungl. Maj:t under år 1909 1,000,000 kronor och under år 1910 3,000,000 kronor; och

b) att Riksdagen i anledning af herr Strömbergs omförmälda motion må medgifva, att till innehafvare af sådan arrenderad tomt inom Trollhättans till stadsplan utlagda område, som i följd af anläggningen af ofvannämnda nya farled måste afträdas till kronan, må, utan hinder af bestämmelserna i arrendekontrakten, från förenämnda anslag utbetalas ersättning för å tomten nu befintliga åbyggnader med det belopp, hvartill efter värdering enligt lagen om skiljemän den 28 oktober 1887 byggnader af enahanda slag anses kunna uppföras, dock med afdrag för den värdeminskning ifrågavarande byggnader kunna anses hafva undergått i jämförelse med nya sådana;»

samt af herr *E. A. G. A. Wikander*.

Herr *F. W. Thorsson* har begärt få antecknadt att han icke deltagit i detta ärendes behandling inom utskottet.
