

Nr 250.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående utvidgning av den mellan Maren och Saltsjön belägna delen av Södertälje kanal; given Stockholms slott den 11 april 1913.*

Under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen besluta,

att Södertälje kanal å sträckan från Maren till Saltsjön må för en kostnad, icke överstigande 600,000 kronor, utgrävas för 5,5 meter djupgående fartyg jämte särskild fördjupning för pansarbåt.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas Riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Axel Schotte.*

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans  
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å  
Stockholms slott den 11 april 1913.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAAFF,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve EHRENSVÄRD,  
Statsråden PETERSSON,  
SCHOTTE,  
BERG,  
BERGSTRÖM,  
friherre ADELSSVÄRD,  
PETRÉN,  
STENSTRÖM,  
LARSSON,  
SANDSTRÖM.

---

Departementschefen, statsrådet Schotte anförde:

I anledning av Kungl. Maj:ts proposition i ämnet har 1912 års Riksdag, under förbehåll av upplåtelse av mark m. m. enligt viss i statsrådsprotokollet för den 19 april 1912 närmare omförmäld utfästelse, beslutat dels att fortsätta arbetet med utläggning av ytterligare ett järnvägsspår mellan Rönninge och Järna och därvid framdraga banan över Södertälje kanal på bro av 26 meters fri höjd med rörlig öppning (klaff) söder om nuvarande järnvägsövergången samt anordna station å Näset, dels att utlägga bispår till Södertälje stad och ombygga stationen därstädes allt i huvudsaklig överensstämmelse med Södertäljekommissionens förslag och för en beräknad kostnad av 5,074,200 kronor, däri inberäknad viss kostnad för Norra Södermanlands järnvägs

anslutning till stationen å Näset, samt för ändamålet beviljat ett anslag för år 1913 av 2,900,000 kronor, med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis redan under år 1912 av tillgängliga medel utanordna högst 1,250,000 kronor.

I samband härmed har Riksdagen uttalat önskvärdheten av att vid järnvägsanläggningen erforderliga sidoschakt måtte på föreslaget sätt kunna uttagas vid södra delen av kanalen samt att Kungl. Maj:t beträffande detta gemensamma järnvägs- och kanalarbete, vilket enligt Riksdagens mening syntes böra utlämnas å entreprenad, vidtoge sådana anordningar, att arbetsledningen utövades på lämpligaste sätt i syfte att på samma gång som en effektiv och sakkunnig ledning vunnes, olägenheter ej måtte befaras genom att arbetet kunde sägas beröra flera myndigheters verksamhetsområde.

Med anledning av detta Riksdagens uttalande har Kungl. Maj:t vid föredragning den 10 juni 1912 av detta ärende uppdragit åt en kommission att i enlighet med av Kungl. Maj:t samma dag utfärdad instruktion och övriga av Kungl. Maj:t meddelade föreskrifter i såväl tekniskt som ekonomiskt hänseende omhändervå de järnvägs- och kanalarbeten, som äro förenade med utförandet av ombyggnaden av statsbanan mellan Rönninge och den punkt söder om Ström, där det av 1912 års riksdag beslutade dubbelspåret sträckning sammanfaller med den förutvarande statsbanelinjen.

Till ordförande i denna kommission har Kungl. Maj:t förordnat landshövdingen, friherre G. O. R. Lagerbring samt till ledamöter byråchefen, överstelöjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren Frans Birger Stafsing, överingenjören, majoren i väg- och vattenbyggnadskåren Hjalmar Fogelmarck samt vattenfallsdirektören, f. d. översten i samma kår Fredrik Vilhelm Hansen.

Jag tillåter mig vidare erinra därom, att 1912 års riksdag, efter därom avlåten proposition, medgivit, att Kungl. Maj:t finge genom avtal i huvudsaklig överensstämmelse med det i statsrådsprotokollet över civilärenden för den 22 mars 1912 omförmålta köpekontrakt förvärva Södertälje kanal- och slussverksaktiebolags däri omförmålta egendom, ävensom beslutat, att kanalen och den övriga egendom, som genom köpet förvärvades, med undantag av vad som åtginge till köpeskillningens gäldande, skulle stå under vattenfallsstyrelsens förvaltning.

I den skrivelse, varuti detta Riksdagens beslut meddelades, framhöll Riksdagen tillika, att den ifrågasatta ombyggnaden av Södertälje kanal, såsom i propositionen anförts, stode i ett intimt samband med frågan om järnvägens framdragande å sträckan Rönninge—

Saltskog, i det att möjlighet erbjödes att utan någon ersättning kunna för järnvägsomläggningen uttaga erforderliga sidotag i de nuvarande kanalslänterna och sålunda utan särskild kostnad få en del av kanalutvidgningen utförd redan i sammanhang med järnvägsanläggningen.

I det entreprenadkontrakt, som den 11 oktober 1912 upprättats mellan kommissionen och Nordiska järnvägsbyggnadsaktiebolaget angående utförande av omförmälta dubbelspår m. m., föreskrives också, att alla bankfyllningar, som ej tagas ur skärningar i linjen, skola hämtas ur kanalslänterna i södra delen av nuvarande kanalen med doseringar till ett plan 5,8 meter över Stockholms slusströskel, vilket plan motsvarar nuvarande vattenytan i denna del av kanalen.

Byggnads-  
kommissi-  
onens fram-  
ställning.

I skrivelse den 12 mars 1913 har nu ovannämnda kommission gjort framställning om utvidgning i samband med järnvägsanläggningen av den mellan Maren och Saltsjön belägna delen av Södertälje kanal. Kommissionen har därvid till en början anfört, att gjorda beräkningar hava givit vid handen, att i Södertälje kanals sidoslänter på den ifrågasvarande sträckan Maren—Saltsjön ovanför planet 5,8 meter över Stockholms slusströskel inom den för 5,5 meters seglationsdjup utvidgade kanalen finnes tillgängliga 445,000 kubikmeter fyllnadsmassa. Såsom av en åberopad specifikation framgår, utgör emellertid numera hela behovet av sidoschakt för järnvägsanläggningen 650,000 å 680,000 kubikmeter. För fyllandet av behovet av sidoschakt för hela järnvägsanläggningen erfordras alltså omkring 205,000 å 235,000 kubikmeter mer än som över nämnda plan finnes inom kanalsektionen tillgänglig.

Det sålunda föreliggande sakförhållandet har, säger kommissionen, framhävt fördelen av att omedelbart fortsätta utschaktningen av kanalen å ifrågasvarande del. I och med detsamma att för järnvägsanläggningens utförande erforderliga fyllnadsmassor sålunda erhöles, bleve nämligen en avsevärd del av arbetet med den utvidgning av Södertälje kanal utförd, som inom en nära framtid torde komma att ske, och detta under gynnsamma omständigheter.

Det är sålunda, fortsätter kommissionen, möjligt att åstadkomma en betydande kostnadsbesparing för det allmänna. Enligt kommissionens mening skulle arbetet bäst ordnas så, att sidoschakten ifråga upptoges med de maskinella anordningar, som kommissionens entreprenör, Nordiska järnvägsbyggnadsaktiebolaget, redan vidtagit för uttagande av sidoschakten invid kanalen. Kommissionen framhåller tillika, att frågans snara avgörande med hänsyn härtill är av synnerlig vikt.

Förhållandet är nämligen, säger kommissionen, att om arbetet med sidoschakten utmed kanalen med den stora grävmaskinen bedrivs på på det för det nuvarande entreprenadavtalets fullgörande fördelaktigaste sätt, eller så att med den 22 meter långa skoplänksanordningen sidoschaktet i kanalen på en gång uttages till planet på höjden 5,8 meter över Stockholms slusströskel, så kan den i kanalens normalsektion under nämnda plan befintliga massan icke utan stora kostnader uppfordras till den höjd, som erfordras för uttransporten å banvallen med transporttågen. Detta kan däremot ske, om grävningen från början utföres i två omgångar, så att först massan uttages endast ned till ett plan omkring 8,4 meter över Stockholms slusströskel och därefter grävmaskinen placeras å detta nya plan, från vilket transporttågen kunna föras upp i järnvägslinjen, och grävningen bedrivs ned till önskad kanalbotten, under det massan kan transporteras ut i banlinjen som fyllnadsämne.

Då grävmaskinen redan är tagen i bruk för uppschaktning av massor ur kanalslänterna, har kommissionen funnit det lämpligt att redan nu företaga en utredning i saken och med entreprenören förhandla om de ytterligare fyllnadsmassornas uttagande.

Under ovannämnda höjd av 5,8 meter över Stockholms slusströskel finnes räknat för ett seglationsdjup av 5,5 meter, å sträckan Maren—Saltsjön en massa av omkring 300,000 kubikmeter. Enligt det entreprenadkontrakt, som redan den 26 februari 1912 avgivits av ovannämnda entreprenadfirma, är densamma villig upptaga och uttransportera dessa schaktningsmassor i järnvägslinjen för ett belopp av 560,000 kronor. Sedermera har det väckts på tal, att kanaldjupet borde tagas så stort, att det av Södertäljekommissionen ifrågasatta utrymmet i kanalen för framförande av pansarfartyg av största nu tillämpade typ bereddes. Åstadkommandet av denna sistnämnda fördjupning på ifrågavarande sträcka erfordrar upptagandet av omkring 25,000 kubikmeter.

Vid sådant förhållande har man vid underhandlingarna utgått från det redan erhållna erbjudandet med tillägg för sistnämnda kvantiteter. Förhandlingarna hava resulterat i ett med Nordiska järnvägsbyggnadsaktiebolaget upprättat förslag till tilläggsavtal, slutande på en summa av 600,000 kronor eller, om stembeklädnad i vattenlinjen och matjordsbeklädnad i slänterna ej medtagas, 540,000 kronor. För detta tilläggsbelopp är, anför kommissionen, entreprenören villig att utföra hela arbetet med uttagandet av kanalsträckan Maren—Saltsjön till full sektion för 5,5 meters seglationsdjup jämte fördjupning för största pansarbåtstypen,

samt att av dessa massor utföra erforderliga extra fyllningar i sjön Flaten och å Näsets samt Södertälje stationer, ävensom i såväl huvudlinjen som sidolinjerna mellan Näset och Södertälje samt mellan Näset och Norra Södermanlands järnväg.

Kommissionen erinrar härefter, att samtliga redan kontraherade och nu ifrågasatta arbeten å kanaldelen Maren—Saltsjön hava, utförda för sig och utan samband med järnvägsanläggningen, i Södertäljekommissionens betänkande upptagits till omkring 1,900,000 kronor. Genom att med det pågående järnvägsarbetet kombinera upptagandet av *dels* de i kontraktet med entreprenören ingående sidoschakt ovan planet 5,8 meter över Stockholms slusströskel, utgörande 445,000 kubikmeter, *dels ock* de nu ifrågasatta sido- och bottenschakten, omkring 325,000 kubikmeter, skulle alltså, säger kommissionen, arbetet med ifrågavarande kanaldel kräva en kostnad, som med 1,300,000 kronor understiger det belopp, som Södertäljekommissionen beräknat för detsamma, utfört för sig.

Jämlikt föreskrift i den för kommissionen utfärdade nådiga instruktionen har kommissionen sedermera inhämtat vattenfallstyrelsens yttrande i denna fråga.

Uti sitt utlåtande har vattenfallsstyrelsen anført, att styrelsen ansåge det vara lämpligt, att ytterligare sidoschakt toges vid kanalen. På sådant sätt komme nämligen en avsevärd del av det arbete, som måste ske för kanalens ombyggnad, redan i sammanhang med dubbel-spårsanläggningen till utförande, varigenom givetvis en betydande besparing för det allmänna uppstode. Då vidare kanalslänterna icke räcka till för anskaffande av ifrågavarande fyllningsmassor, har det synts styrelsen lämpligt, att såsom föreslagits, kommissionen jämväl låter upptaga en del av kanalens våta sektion. Emellertid har vattenstyrelsen på det bestämdaste häfdat, att kanalsträckan i fråga icke nu bör upptagas efter den sektionsform, som i den s. k. Södertäljekommissionens förslag angivits såsom norm för en farled för 5,5 meters seglaktionsdjup med tillägg av det utrymme, som ansetts erforderligt för framförande av större pansarbåtar. Det är nämligen, säger vattenfallsstyrelsen, ännu icke bestämt, på vad sätt en utvidgning eller ombyggnad av kanalen skall äga rum. Kungl. Maj:t har fastmer den 15 november 1912 givit styrelsen uppdrag att verkställa utredning och avgiva förslag till kanalens ombyggnad, och hänför sig denna utredning huvudsakligast till spörsmålet om kanaldjupet. Vid sådant förhållande kan det enligt vattenfallsstyrelsens förmenande icke gärna ifrågakomma att nu föregripa statsmyndigheternas beslut angående kanaldjupet och

detta så mycket mindre, som den för dubbelspårsanläggningen behöfliga massan (upp till 200,000 kubikmeter) kan erhållas ur kanalen, även om densamma icke upptages till så stort djup, som ifrågasatts. Om blott kanalslänterna utgrävas efter den föreslagna sektionen, kan, säger styrelsen, en eventuell fördjupning sedermera lätt ske i sammanhang med övriga arbeten för kanalombyggnaden. Vattenfallsstyrelsen anser därför, att kanalsträckan mellan Maren och Saltsjön i detta sammanhang icke bör upptagas till större djup än cirka 0,5 meter under slusströskeln, varigenom med någon utsträckning av bottenupprensningen utöver sträckan 1 + 000 — 2 + 020 de erhållna massorna synas bliva tillräckliga för järnvägsanläggningens uppgivna behov, på samma gång som på detta sätt erhålles en kanalsträcka, som erhåller riklig bredd för dubbelspår med nuvarande kanaldjup.

I anledning av vad vattenfallsstyrelsen sålunda anfört erinrar kommissionen, att den ur berörda kanalsträcka utschaktade massan 325,000 kubikmeter, såsom av det föregående framgår, med 120,000 till 90,000 kubikmeter skulle överskrida den för järnvägsanläggningens fyllnadsbehov erforderliga massan 205,000—235,000 kubikmeter; och meddelar kommissionen tillika, att, därest arbetet begränsas till den av vattenfallsstyrelsen föreslagna omfattningen, enligt det av entreprenören avlämnade anbudet en reducering av omkring 138,000 kronor kan göras i det belopp av 600,000, respektive 540,000 kronor, varå anbudet ursprungligen lyder. Härtill borde då läggas kommissionens administrationskostnader för arbetets utförande, efter sedvanlig grund beräknade till 10 % å kostnaden för företaget. Kostnaden för arbetets utförande skulle alltså, säger kommissionen, belöpa sig till, för det fullständiga förslaget 540,000 kronor och för det mindre förslaget 402,000 kronor, samt med inräknande av administrationskostnader m. m. enligt angiven grund det förra till 600,000 kronor och det senare till 440,000 kronor, vartill i bägge fallen skulle komma eventuellt tillägg av 60,000 kronor för stenbeklädning i vattenlinjen och matjordsbeklädning i slänterna. Rhuru den djupare utgrävningen, på sätt ovan sagts, icke skulle vara erforderlig för dubbelspårsanläggningens behov, har kommissionen likväl ansett sig böra framlägga båda anbuden till Kungl. Maj:ts prövning.

Beträffande tiden för det ifrågasatta anslagets anvisande har kommissionen meddelat, att detsamma icke syntes erfordras förrän under år 1915, enär de till järnvägsanläggningen anvisade medlen torde kunna tagas i anspråk för arbetets påbörjande. Någon ändring i den nu upprättade statsregleringen skulle sålunda icke påkallas.

Beträffande den fördelning av kostnaderna på respektive järnvägs- och kanalförvaltningar, som bör göras mellan de under kommissionens ledning stående samhörande järnvägs- och kanalarbetena, har kommissionen slutligen framhållit, att, då det ej på förhand kan exakt beräknas, huru mycket fyllning m. m., som ur kanalschakterna krävas för järnvägsanläggningen, särskilt vid Rönninge, denna fördelning enligt kommissionens mening lämpligen bör anstå, till dess arbetet fullbordats. Fördelningen skulle då utan svårighet kunna ske, enär kommissionen under arbetets gång medelst särskild litterering i räkenskaperna komme att särskilja de olika slagen av arbeten, som tillhöra järnvägsanläggningen och de, som uteslutande tillhöra farfedena.

Med åberopande av vad sålunda anförts, har kommissionen hemställt, det Kungl. Maj:t ville *dels* föreslå Riksdagen, att för utvidgande av den mellan Maren och Saltsjön belägna delen av Södertälje kanal bevilja det anslag, som Kungl. Maj:t vid ärendets prövning kunde finna skäligt, att ställas till kommissionens förfogande under år 1915, *dels ock* be- myndiga kommissionen att träffa avtal med Nordiska järnvägsbyggnads- aktiebolaget inom anbudssumman angående arbetets utförande.

Vattenfalls-  
styrelsens  
utlåtande.

Till följd av nådig remiss har vattenfallsstyrelsen den 19 mars 1913 avgivit utlåtande i ärendet. Vattenfallsstyrelsen har därvid hänfört sig till ovan omförmälda, till kommissionen avgivna yttrande, och har styrelsen åter uttalat såsom sin mening att kanalsträckan ifråga ej nu bör upptagas för 5,5 meters seglationsdjup med tillägg av det utrymme, som ansetts erforderligt för framförande av största tillämpade pansarbåtstyp, enär *dels* beslut om kanalens blivande djup ännu ej fattats utan frågan tvärtom vore under utredning genom vattenfallsstyrelsens försorg, *dels icke* samtliga de massor, som för erhållande av det större djupet skulle upptagas, erfordrades för dubbelspårsanläggningens behov. Om kanaldjupet bibehålles vid det nuvarande, men sidorna avschaktas enligt den tvärsektion, som motsvarar 5,5 meters seglationsdjup, lära enligt tillgängliga uppgifter, säger styrelsen, de för järnvägsanläggningen erforderliga massorna kunna fås ur kanalsektionerna. En djupare upprepning redan nu skulle därför, fortsätter styrelsen, motiveras med, att kostnaderna för densamma bliva mindre, om den verkställes i sammanhang med övriga pågående grävningsarbeten och med begagnande av maskinella redskap, som i allt fall äro eller komma att tagas i användning. Vattenfallsstyrelsen kan emellertid för sin del ej finna, att upprepningen i fråga behöver kräva större kostnad, om den göres senare i sammanhang med kanalombyggnaden



i övrigt, för vars utförande jämväl lämpliga redskap lära komma i bruk. Någon avsevärd fördel för sjöfarten torde, enligt vattenfallsstyrelsens uppfattning, det större djupet på ifrågavarande del av kanalen icke medföra, innan även den återstående västra delen av kanalen får motsvarande djup. Att ett eller annat större fartyg dessförinnan skulle kunna inkomma i Maren, lär, säger styrelsen, i betraktande av detta vattenbäckens ringa storlek, dess läge i förhållande till de industriella anläggningarna och hamnplatsernas beskaffenhet knappast motivera en omedelbar upprensning till det större djupet, i synnerhet som tilläggsplats för större fartyg i anknytning till järnvägsspår står till buds å näset vid Hallsfjärden.

På grund av det sålunda anförda har vattenfallsstyrelsen icke ansett sig kunna tillstyrka det större alternativet utan måst för det närvarande förorda kanalsträckans utgrävande till omkring 0,5 meter under Stockholms slusströskel, vilket plan motsvarar nuvarande kanaldjup.

I detta sammanhang har vattenfallsstyrelsen påpekat, att kanalprismats breddande medför avsevärda fördelar ur trafiksynpunkt, även om kanaldjupet sedermera eventuellt skulle bestämmas till mindre än 5,5 meters seglationsdjup med pansarbåtsfördjupning. Tillika har styrelsen framhållit, att den upprepade gånger vid kanalfrågans behandling hävdad, att kanalen, för att kunna tillgodose en livlig trafik, förr eller senare bör göras »dubbelspårig» på delen mellan Maren och Saltsjön, så att fartyg där kunna mötas, och att styrelsen i ett till byggnadskommissionen för dubbelspåret Rönninge—Ström den 10 oktober 1912 avgivet yttrande påpekat, att den nya järnvägsbron med hänsyn därtill bör givas en fri öppning i vattenlinjen av 30 meter eller ungefär samma bredd, som kanalsträckan enligt det mindre grävningssalternativet skulle få i botten.

Väljes detta alternativ, anser styrelsen, att slänternas beklädnad med matjord eller torv och deras besåning med gräsfrö liksom ock stenbeklädnaden vid vattenlinjen tills vidare kan och bör anstå. En sedermera skeende fördjupning *kan* nämligen inverka på dessa arbeten. Blir kanalen så bred, som nu är i fråga, lära, enligt styrelsens mening, de jämförelsevis små båtar, som tills vidare trafikera densamma, ej heller åstadkomma sådana vågrörelser, att de avsevärt skada de i allmänhet av grovt grus bestående slänterna. Skulle emellertid en strandskoning visa sig erforderlig, kan densamma sedermera lätt anordnas. I allt fall bör dock dragväg ordnas på kanalens norra sida.

Ett annat arbete, som enligt vattenfallsstyrelsens mening jämväl bör anstå, är borttagandet av det sammanhängande bergparti, som enligt verkställda undersökningar lär förefinnas i kanalsträckans närmast Hallsfjärden belägna del. Meningen torde nämligen vara, säger styrelsen, att detsamma skall bortsprängas på det torra, sedan platsen instängts med fångdammar. Härav nödvändiggöres emellertid, enligt styrelsens uppfattning, säkerligen en fullständig avstängning av kanaltrafiken, och styrelsen påpekar, att byggnadskommissionens entreprenör, vilken avgivit anbud på kanalutvidgningens utförande, även fordrat ganska vidsträckt befogenhet härutinnan. Vattenfallsstyrelsen anser emellertid, att trafiken icke bör avstängas annat än om så är oundgängligen nödvändigt, och finner det olämpligt, att trafiken skall ställas i allt för stort beroende av en entreprenörs ekonomiska intressen. Styrelsen finner det därför lämpligast att bortsprängning av ifrågavarande bergparti verkställas genom styrelsens försorg, då den kan ske utan annan avstängning av kanaltrafiken än som vintertiden utan större olägenhet kan åstadkommas, samt i fall av behov fördelas på flera sådana avstängningsperioder. Det efter utgrävningen i sektioner utskjutande bergpartiet får givetvis, till dess det undanskaffats, utprickas, så att risk för kanalens trafikering ej uppstår.

Med nu nämnda undantag anser sig vattenfallsstyrelsen kunna tillstyrka en utvidgning av kanalsträckan i fråga till ett ungefärligt djup av 0,5 meter under slusströskeln i enlighet med byggnadskommissionens förslag. Styrelsen förutsätter därvid, att vid arbetets utförande i trafiksäkerhetens intresse iakttages stor försiktighet och entreprenören tillförbindes efterkomma de föreskrifter, som för dess tillgodoseende av vattenfallsstyrelsen lämnas, liksom att fullständig avstängning av trafiken icke får ske annat än dels under vintertiden, dels därutöver på kortare del av ett dygn, allt efter anvisning av vattenfallsstyrelsen.

Vad till sist beträffar kostnaden, har styrelsen icke yttrat sig om densamma i annan mån, än att styrelsen påpekat önskvärdheten av, att Kungl. Maj:t ville i princip fastslå grunderna för kostnadens fördelning mellan järnväg och kanal.

Departements-  
chefen.

Såsom jag ovan omnämnt är entreprenören enligt det med honom upprättade entreprenadkontraktet skyldig att uttaga bankfyllnader till planet 5,8 meter över Stockholms slusströskel. Dessa fyllnadsmassor beräknas utgöra 445,000 kubikmeter. Emellertid har nu behov för järnvägsanläggningen uppstått av ytterligare massor, enligt kommissio-

nens uppgift 205,000 till 235,000 kubikmeter. I sammanhang därmed har inom kommissionen väckts fråga att kombinera anskaffningen av dessa massor med fördjupning av kanalen å sträckan Maren—Saltsjön till 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> meters seglationsdjup jämte särskild fördjupning för största pansarbåt. De massor, som härigenom bliva tillgängliga, beräknas utgöra till 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> meters djup 300,000 kubikmeter och genom nämnda fördjupning ytterligare 25,000 kubikmeter. De med fördjupningen erhållna kvantiteterna överstiga alltså behovet för järnvägsanläggningen med 120,000 respektive 90,000 kubikmeter. Kostnaderna för uttagning och uttransport av 325,000 kubikmeter utgöra enligt avgivet entreprenad-  
anbud 540,000 kronor, vartill anses böra komma cirka 10 procent för administrationskostnader, eller således tillhoppa omkring 600,000 kronor. Frånräknas massorna för pansarbåtsrännan, minskas entreprenadsumman med omkring 40,000 kronor.

Av vattenfallsstyrelsen har gjorts gällande, att uttagning ur kanalslänterna icke för närvarande borde ske till större djup än kanalens nuvarande. Därigenom skulle enligt en mig från arbetschefen tillhandakommen uppgift kunna vinnas cirka 200,000 kubikmeter fyllnadsmassor, en kvantitet, som med 5,000 respektive 35,000 kubikmeter understiger järnvägens behov. Kostnaderna för detta alternativ uppgå enligt av entreprenören lämnat anbud till 402,000 kronor eller med tillägg för administrationskostnader till omkring 440,000 kronor.

Slutligen har på min begäran verkställtts beräkning och inforrats entreprenadanbud för uttag till 4 meters seglationsdjup. Detta har resulterat i en kvantitet av cirka 249,000 kubikmeter och en entreprenadsumma av 465,000 kronor eller med tillägg för administrationskostnader ett utgiftsbelopp av omkring 500,000 kronor. Järnvägens behov av fyllnadsmassor överstiges i detta fall med 44,000 respektive 14,000 kubikmeter.

I intet av dessa fall ingår i entreprenaden torv-, matjords- och stenbeklädnad å slänterna, vilka arbeten beräknats i varje fall öka entreprenadsumman med 60,000 kronor.

För att lämna en lättare tillgänglig översikt av de olika siffrorna, hänvisar jag till följande tablå, av vilken framgår, huru stora fyllnadsmassor, som utvinnas genom kanalsträckans uttagande enligt de olika alternativen, massornas tillräcklighet i förhållande till det av kommissionen angivna behovet samt kostnaden för arbetet enligt erhållna anbud.

Arbetets omfattning.	Erhållna fyllnadsmassor under planet 5,8 meter över Stockholms slusströskel i kubikmeter.	Överskott i förhållande till behovet för järnvägsanläggningen. i kubikmeter.	Underskott i förhållande till behovet för järnvägsanläggningen. i kubikmeter.	Kostnad kronor.
Uttagande av sidoschakten för kanal med 5,5 m:s seglationsdjup men med bibehållande av nuvarande kanaldjupet .....	200,000	—	5,000—35,000	440,000
Uttagande av sidoschakten för kanal med 5,5 m:s seglationsdjup och bottenchakten för 4 m:s seglationsdjup ...	249,000	14,000—44,000	—	500,000
Uttagande av såväl sido- som bottenchakt för 5,5 m:s seglationsdjup ...	300,000	65,000—95,000	—	550,000
D:o med s. k. pansarbåtsfördjupning ...	325,000	90,000—120,000	—	600,000

Vore det nu klart, för vilket djup kanalen skulle ombyggas, vore därmed också sagt, vilket av de föreliggande alternativen man skulle välja. Såsom jag framhöll i mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 19 april 1912 i fråga om förvärvet av kanalen för statsverket, hänför sig emellertid den ytterligare utredning av ombyggnadsfrågan, som jag då ansåg påkallad, huvudsakligast till spörsmålet, för vilket vattendjup kanalens ombyggnad bör ske, varvid hänsyn jämväl måste tagas till de viktigaste Mälarhusnarnas beskaffenhet och eventuella utbyggnadsmöjligheter. Då Kungl. Maj:t den 15 november 1912 på min hemställan anmodade vattenfallsstyrelsen att verkställa utredning och avgiva förslag till ombyggnad av kanalen, framhöll jag också till statsrådsprotokollet, att det för vinnande av lämpligaste djup och övriga mått för kanalen erfordras undersökning av trafikbehovet inom Södertälje kanals uppland och av hamnar, farleder m. m. i och invid Mälaren ävensom av trafikens fördelning på olika från Mälaren och dess uppland förande trafikleder. Denna utredning är ännu icke avslutad.

I den situation, som sålunda föreligger, har jag för min del känt en viss tvekan. Det synes mig ovisst, om kanalfördjupningen utan entreprenad, uppgjord i samband med järnvägsbyggnaden kan verkställas för så låg kostnad som den, varå nu anbud föreligger, även om man genom att kombinera denna uttagning med kanalombyggnaden i övrigt kan komma ned till lägre belopp än dem, varmed Södertäljekommissionen kalkylerat i sina beräkningar. Kommer åter den ombyggnad av kana-

len i dess helhet, som jag under alla förhållanden förutsätter, att stanna vid mindre djup än  $5\frac{1}{2}$  meter, riskerar man att nu besluta en utgift, som framtiden skulle visa varit onödig.

Vid sådant förhållande och då jag hoppas, att vid nästa års Riksdag frågan om kanalens ombyggnad skall föreligga i slutligt utrett skick, har jag varit inne på den tanken, att man för närvarande skulle kunna besluta utgrävning till det djup, som under alla förhållanden är det lägsta ifrågasatta för ombyggnaden, nämligen 4 meter, och som tillika enligt uppgifter i byggnadskommissionens skrivelse lämnar tillräckliga massor för järnvägsanläggningen, men att i blivande entreprenadkontrakt borde göras det förbehåll, att entreprenören är skyldig att, om Kungl. Maj:t före den 1 juli 1914 framställer yrkande därom, uttaga kanalen till  $5\frac{1}{2}$  meters djup för ett belopp, icke överstigande det i nu avgivna anbud föreslagna priset 540,000 kronor.

Jag utgick därvid från den uppfattningen, att entreprenören till nämnda datum icke skulle behöva större fyllnadsmassor ur slänterna, än att återstoden skulle kunna ekonomiskt uttagas, vare sig till 4 meters eller till  $5\frac{1}{2}$  meters djup. Emellertid har entreprenören på min förfrågan förklarat sig icke med en sådan anordning kunna stå vid entreprenad- anbudet, 540,000 kronor.

De olika alternativen synas mig då böra bedömas på följande sätt. Om man i framtiden skulle bestämma sig för att ombygga hela kanalen till  $5\frac{1}{2}$  meters djup, gör man genom den ifrågasatta kombinationen med järnvägsentreprenaden och uttagning av kanaldjupet å sträckan Maren—Saltsjön en besparing, som av byggnadskommissionen uppskattas till 1,300,000 kronor i jämförelse med de av Södertäljekommissionen beräknade kostnaderna. Motsvarande besparing synes knappast kunna vinnas vid den blivande ombyggnaden av kanalen i övrigt, vare sig å entreprenad eller genom statsverkets egen försorg. Stannar man åter framdeles vid 4 meters djup, är det sannolikt, att man å nämnda sträcka lagt ned en större eller mindre onödig kostnad, vilken att döma av det nu föreliggande entreprenadanbudet uppgår till omkring 100,000 kronor. I viss mån uppväges emellertid denna merutgift av fördelen att erhålla tillträde till Maren för stora fartyg, vilken fördel emellertid icke lär få skattas alltför högt. Ett uttagande slutligen av kanalens sidor allenast till nuvarande kanaldjupet lämnar icke tillräckliga fyllnadsmassor för järnvägsanläggningens behov.

Under dessa förhållanden har jag stannat vid att förorda ett beslut om fördjupning av kanalen till  $5\frac{1}{2}$  meters djup, vilket med hänsyn till den obetydliga merkostnaden bör ökas med den s. k.

pansarbåtsfördjupningen. Jag gör detta emellertid under framhållande av, att ett sådant beslut icke får anses bindande för djupet i farleden i övrigt. Till den senare frågan är jag icke beredd att för närvarande intaga någon bestämd ståndpunkt, och dess slutliga avgörande kan icke träffas, förrän den nu pågående tekniska och ekonomiska utredningen angående Södertälje kanals ombyggnad i sin helhet föreligger avslutad.

I detta sammanhang torde jag även få omnämna, att i de ovan omförmälda entreprenadsummorna ingår ersättning för uttagande av vissa bergmassor med växlande belopp allt efter de olika djupen. Detta åtagande synes emellertid vila på förutsättningen att entreprenören skulle kunna påfordra vissa inskränkningar i kanaltrafiken i huvudsaklig överensstämmelse med ett upprättat förslagskontrakt, vid äventyr att entreprenören eljest skulle bli berättigad till ersättning enligt skiljemäns bedömande. Då de föreslagna bestämmelserna synas kunna utöva ett alltför ofördelaktigt inflytande på kanaltrafiken, torde antingen bergmassorna få undantagas från entreprenaden, vilket emellertid kan vålla vissa svårigheter, eller ock annan överenskommelse beträffande kanaltrafikens förhållande till entreprenören böra träffas. För närvarande anser jag emellertid intet avdrag för bergmassorna böra ske å det belopp, 600,000 kronor, som beräknats för kanalens fördjupning å ifrågasvarande sträcka till 5 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> meters djup med tillägg av fördjupning för pansarbåt. Då en del av kostnaderna torde definitivt böra stanna å järnvägsanläggningen samt de erforderliga utgifterna under nästkommande år kunna bestridas av de för järnvägsbyggnaderna anvisade medel, påfordras icke å 1914 års budget något nytt anslag.

På grund av vad jag sålunda anfört, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen besluta,

att Södertälje kanal å sträckan från Maren till Saltsjön må för en kostnad, icke överstigande 600,000 kronor, utgrävas för 5,5 meter djupgående fartyg jämte särskild fördjupning för pansarbåt.

---

Till denna av statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen aflåtas.

Ur protokollet:

*Carl G. Edman.*

---