

## Nr 83.

Ankom till riksdagens kansli den 7 augusti 1914 kl. 3 e. m.

*Utlåtande, i anledning av väckta motioner om anslag och låneunderstöd för byggande av den s. k. Nyköpings kanal.*  
(4:e avd.)

I två motioner, väckta den ena inom första kammaren (nr 23) av herr *E. Lindblad* och den andra inom andra kammaren (nr 24) av herr *J. M. Juhlin*, har hemställts, att riksdagen ville besluta att till byggande av den s. k. Nyköpings kanal från sjöarna Naten och Yngaren till Östersjön enligt av majoren *Fr. Enblom* upprättat och år 1912 reviderat förslag bevilja dels ett lån å 966,000 kronor, dels ock ett anslag å 967,000 kronor, samt att ej mindre lånet måtte fördelas att utgå under fem år från och med 1915, än även att av anslaget måtte på extra stat för 1915 anvisas 150,000 kronor.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sitt förslag, hänvisas till dels förberörda av herr *Lindblad* väckta motion, dels ock två vid innevarande års förra riksdag i samma ämne väckta motioner, nr 53 i första kammaren samt nr 152 i andra kammaren.

Av tillgängliga handlingar har utskottet i detta ärende inhämtat följande.

År 1903 väcktes hos Kungl. Maj:ts befallningshavande i Södermanlands län förslag om upptagande av en kanaliserad farled till Östersjön från Båven, Yngaren och Långhalsen m. fl. sjöar. Vid därefter på kallelse av Kungl. Maj:ts befallningshavande hållet sammanträde med om-

bud för Nyköpings stad och vissa vid ifrågavarande sjöar liggande socknar ävensom för kanalföretaget intresserade enskilda personer beslöt hemställa, att Kungl. Maj:ts befallningshavande måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om undersökning på statens bekostnad rörande den ifrågasatta farleden. I enlighet härmed gjorde Kungl. Maj:ts befallningshavande den 24 december 1903 framställning till Kungl. Maj:t, varvid anfördes, att den föreslagna vattenkommunikationen otvivelaktigt skulle bliva av betydande allmänt gagn, så mycket mera som en stor del av ifrågavarande trakter i förhållande till sin belägenhet i mitten av vårt land, ännu vore jämförelsevis i saknad av lättare kommunikationer.

Efter att i ärendet hava hört väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som ansåg företaget vara av stor vikt och till stort gagn för det allmänna, anvisade Kungl. Maj:t den 22 juni 1904 från handels- och sjöfartsfonden högst 6,000 kronor, att, sedan ytterligare samma belopp för ändamålet insamlats på enskild väg, användas till undersökning på föranstaltande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av en farled av 2,1 m. djup från Båven, Lidsjön, Yngaren, Hallbosjön och Långhalsen till Östersjön jämte upprensning av ån mellan Naten och Båven och farledens utsträckning från Yngaren genom Åkforsån till Forssjö bruk.

Sedan genom bidrag av Nyköpings stad och enskilda insamlats erforderliga 6,000 kronor, överlämnade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdraget att verkställa ifrågavarande undersökning åt nuvarande majoren i väg- och vattenbyggnadskåren F. Enblom. I augusti 1906 framlade Enblom arbetsplan med ritningar och kostnadsförslag för kanalföretagets utförande. Erforderliga slussar föreslogos erhålla en storlek av 2 m. djup, 6,5 m. bredd och 38 m. längd. Kostnaden beräknades till 2,410,000 kronor.

Ytterligare utredningar befunnos emellertid nödvändiga. Dels upprättades av byrådirektören i järnvägsstyrelsen A. d'Ailly trafikberäkning och bärighetskalkyl för företaget, enligt vilka nettoinkomsten av farleden beräknades till omkring 72,000 kronor årligen. Dels utfördes av majoren Enblom såväl teknisk utredning av kanalföretagets fördelar för strandägarna och dess inverkan på värdet av de särskilda verken i vattenleden som ock en undersökning om den förändring av kanalens sträckning genom Nyköpings stad, som nödvändiggjordes av statsbanan Järna—Nyköping—Norrköping.

Efter fullbordandet av förberörda utredningar i frågan, stiftades i november 1911 Nyköpings kanalaktiebolag. Sedan det upprättade kost-

nadsförslaget underkastats en förnyad revision, enligt vilken kostnaden för företaget, fränsett den ursprungligen tänkta bileden Yngaren—Forssjö bruk, vilken ansetts tills vidare böra lämnas åsido, skulle uppgå till 2,900,000 kronor, hava stiftarna av detta bolag den 22 januari 1912 i en till Kungl. Maj:t ingiven skrivelse hemställt, att Kungl. Maj:t täcktes av riksdagen äska dels ett extra anslag å 967,000 kronor, att utgå under åren 1913—1915, dels ock ett statslån å 966,000 kronor, att ställas till Nyköpings kanalaktiebolags förfogande för anläggning av en 2,1 meter djup farled från sjöarna Naten och Yngaren till Östersjön i enlighet med de av majoren Enblom uppgjorda arbetsplaner och ritningar.

Över denna hemställan hava inhämtats utlåtanden av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i ärendet hört Kungl. Maj:ts befallningshavande i Södermanlands län, ävensom av vattenfallsstyrelsen, järnvägsstyrelsen och statskontoret.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i ärendet bland annat anfört följande.

Genom den planerade kanaleden skulle utan tvivel stora fördelar komma att beredas Södermanlands län och Nyköpings stad. Det vidsträckta vattensystem, som, beläget i hjärtat av länet, med djupt ingående vikar sträcker sig inom 19 kyrksocknar och med en strandlinje av  $54\frac{1}{2}$  mil har ett trafikområde, som omfattar större och mindre delar av 26 socknar, skulle genom denna farled sättas i direkt förbindelse med havet samt i bättre förbindelse med de järnvägar, som genomgå länet. De avlägsna stränderna kring detta omfattande vattensystem skulle erhålla i hög grad underlättade möjligheter till avsättning av skogs- och lantmannaprodukter och direkt införsel av för jordbruket behövliga förnödenheter, varigenom detta skulle höjas och länets utveckling befrämjas. Betydande fördelar skulle genom kanalledens utförande komma att beredas jord- och vattenverksägarna kring sjöarne och de förenade vattendragen i första hand genom förbättrade kommunikationer, men äfven genom högvattnets hastigare avrinnande och ökning av den tillgängliga vattenkraften genom reglering av vattenavrinningen. Ehuru väl flere järnvägar förefinnas inom länet, vilka skapat goda trafikförbindelser för vissa trakter kring det ifrågavarande vattensystemet, äro bygderna kring detsamma likvisst till största delen i saknad av dylika förbindelser. Dessa bygder skulle nu genom en upprensning av de naturliga vattendragen mellan de vidsträckta sjöarne på en sammanlagd längd av endast cirka 3 mil erhålla en utfartsled av icke mindre än cirka 16 mil, allt för en kostnad av endast cirka 18,125 kronor pr kilometer eller endast  $\frac{1}{3}$  av kostnaden för 16 mil järnvägar. Kommunikationsbehovet inom dessa trakter skulle sålunda för jämförelsevis ringa kostnad komma att tillgodoses till utbrett gagn för länet.

Då vidare den tillärnade kanaleden skulle bliva till direkt nytta även för

staten såsom ägare av Fjällvedens kronopark samt skog och fastigheter inom kanaledens trafikområde, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för sin del ansett sig böra på det kraftigaste tillstyrka den ifrågavarande framställningen.

Vattenfallsstyrelsen har ansett det föreliggande trafikbehovet vara av den art, att statsmakterna borde kraftigt medverka till dess fyllande, ävensom framhållit, att detta trafikbehov lämpligast tillgodoses genom vattenvägar. På detta och i övrigt anförda skäl har styrelsen tillstyrkt bifall till den gjorda framställningen, därvid styrelsen dock ansett sig böra hemställa, att Kungl. Maj:t måtte taga under övervägande, huruvida icke såsom villkor för beviljande av de ifrågasatta understöden borde föreskrivas, dels att staten skall vara berättigad att med tillämpning av de bestämmelser Kungl. Maj:t prövar erforderliga och lämpliga när som helst inlösa kanalanläggningen med vad därtill hör, dels ock att av företagets genomförande intresserade kommuner och enskilda ikläda sig förbindelse, att i den omfattning, Kungl. Maj:t finner erforderlig, ansvara för framtida uppehållande av kanaltrafiken.

Järnvägsstyrelsens utlåtande avser framställningen huvudsakligen allenast i vad densamma berör statens järnvägars intressen. Styrelsen uttalar bland annat, att kanalens tillkomst ej kan antagas komma att medföra någon menlig inverkan av nämnvärd omfattning å statens järnvägars ekonomi, vadan från styrelsens sida ur denna synpunkt intet varit att erinra mot företaget. Styrelsen har vidare föreslagit vissa villkor för bifall till framställningen, i avseende å kanalens korsning med statsbanan Järna—Norrköping. Slutligen har styrelsen uttalat, att det av vattenfallsstyrelsen ifrågasatta villkoret om åtagande från de för företaget intresserade kommunernas ävensom enskildas sida att ansvara för framtida uppehållande av kanaltrafiken, enligt styrelsens mening innebär ett alltför stort krav på kommuner och intressenter. Styrelsen har för denna sin uppfattning åberopat det förhållandet, att, då statslån lämnas järnvägsföretag, såsom garanti för driftens uppehållande ej ifrågakommer annat villkor, än att Kungl. Maj:t äger förordna om trafikens besörjande av staten eller annan med användande av järnvägens materiel och övriga tillhörigheter med rätt för järnvägens ägare att erhålla den behållna avkomsten av banan.

Statskontoret har i sitt utlåtande framhållit, att därest ifrågavarande företag skulle anses vara av beskaffenhet att böra erhålla understöd i form av dels anslag, dels lån från det allmännas sida, anvisande av dessa understöd bör av riksdagen äskas. För den händelse Kungl. Maj:t

emellertid skulle anse, att någon del av lånet borde utgå från handels- och sjöfartsfonden, har statskontoret meddelat, att erforderliga medel av fondens tillgångar lätt kunna göras disponibla.

Såväl av de utav vederbörande myndigheter i förberörda ärende avgivna yttranden som ock av de upplysningar angående ifrågavarande kanalföretag, som utskottet på annan väg inhämtat, har det syns utskottet framgå, att företaget är av stort allmänt intresse, vadan statsunderstöd för detsammats utförande synes böra kunna ifrågakomma. Såsom av den förut lämnade redogörelsen inhämtas, hava emellertid stiftarna av kanalaktiebolaget hos Kungl. Maj:t gjort framställning om erhållande av statsunderstöd för kanalföretagets utförande.

Vid sådant förhållande och då skäl icke lärer föreligga för riksdagen att genom att nu fatta beslut i ämnet i av motionärerna angiven riktning föregripa Kungl. Maj:ts prövning av frågan, får utskottet hemställa,

att förevarande motioner icke må till någon riksdagens vidare åtgärd föranleda.

Stockholm den 7 augusti 1914.

Å statsutskottets vägnar:

F. CL:SON WACHTMEISTER.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar greve *F. Cl:son Wachtmeister*, *O. Jonsson*, *H. F. Lamm*, greve *Ph. O. L. Klingspor*, *O. M. Strömberg*, *A. N. Hahn*, *C. G. Ekman*, *A. Åström*, *G. M. H. Ekelund*, *F. Berglund* och *I. E. G. Svensson*; samt

från andra kammaren: herrar *A. Ekman*, *C. Persson* i Stallerhult, *K. V. Rydén*, *J. Ström*, *G. Odqvist*, *N. E. Lindberg*, *J. B. Eriksson* i Grängesberg, *A. P. Gustafsson* i Örebro, *H. Anderson* i Råstock, *A. R. Lundblad*, *H. Lemke* och *S. Bengtsson* i Norup.

---