

## Nr 80.

Ankom till riksdagens kansli den 5 maj 1916 kl. 3 e. m.

*Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts i punkt 89 under sjätte huvudtiteln av statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till utredning angående inre vattenvägar.*  
(3:e avd.)

Kungl. Maj:t har i punkt 89 under sjätte huvudtiteln av den till riksdagen den 14 januari 1916 avlåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov föreslagit riksdagen att för påbörjande av en allmän utredning rörande Sveriges inre vattenvägar, i huvudsaklig överensstämmelse med av chefen för civildepartementet skisserad plan, på extra stat för år 1917 anvisa ett belopp av 50,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 281—294 av det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet över civilärenden för nämnda dag.

Departementschefen har i sitt yttrande till statsrådsprotokollet framhållit, att frågan om en allmän vattenvägsutredning för närvarande uppbäres av ett synnerligt vittutgrenat intresse, som bland annat visat sig däruti, att av landsting, kommuner, korporationer och enskilda tecknats bidrag till betäckande av kostnaden för en sådan utredning till ett belopp av 61,200 kronor. Sedan därefter redogjorts för de åtgärder, som hittills vidtagits beträffande utvecklingen av de inre vattenvägarna, har departementschefen anfört följande:

»Allt detta synes mig peka på, att en enhetlig utredning av riktlinjerna för våra inre vattenvägars utveckling nu bör komma till stånd. Denna utredning borde vara såväl av teknisk som kanske framför allt av ekonomisk art. Först sedan dylika riktlinjer föreligga färdiga, kunna,

såsom vattenfallsstyrelsen påpekar, vederbörande ur det allmännas synpunkt riktigt bedöma behoven av förbättrade vattenvägar och värdet av framkomna förslag till nya sådana. Först därigenom kan också en möjligast genomförd standardisering av farledsmåtten vinnas. Denna omständighet är givetvis av största betydelse för transportkostnaderna, då därigenom samma fartyg får möjlighet att trafikera en större del av vattenvägsnätet och sålunda en ekonomisk transitotrafik från den ena kanalen till den andra kan uppstå. Därigenom kan man ock få en överblick av kostnaderna, av trafikspörsmålen och av den inverkan, vattenvägarna utöva på andra intressen i vattendragen, såsom vattenkraftens utnyttjande, flottningen, möjligheterna till vattenavledning m. m. Ödesdigra misstag kunna på sådant sätt förebyggas.»

Efter att hava omnämnt, att flerstädes i utlandet dylika utredningar igångsatts, har departementschefen vidare yttrat:

»Då jag sålunda kommit till den övertygelsen, att en allmän utredning angående våra inre vattenvägar bör komma till stånd, och tillåter mig förorda en sådan, anser jag mig till ytterligare stöd för mitt förslag böra med några ord belysa vattenvägarnas nationalekonomiska betydelse och de synpunkter, som med hänsyn härtill vid en utredning böra vinna noga beaktande.

De inre vattenvägarnas huvudsakliga syfte ur nationalekonomisk synpunkt måste vara att gentemot andra samfärdsmedel, närmast järnvägarna, åstadkomma en besparing i transportkostnaderna, med andra ord att, såsom den tekniska termen lyder, förkorta det »ekonomiska avståndet». Transportkostnaderna äro ur nationalekonomisk synpunkt en utgift, som med hänsyn till att den varken frambringar nya eller förbättrar befintliga värden bör såvitt möjligt nedbringas inom skäligen gränser, och varje ekonomiskt möjlig minskning är av betydelse för industri, handel och näringar. Varje kanalplan bör sålunda i främsta rummet vara inriktad på en minskning av det »ekonomiska avståndet» och bedömas med hänsyn härtill. Man kommer då omedelbart in på problemet om konkurrensen mellan järnväg och vattenväg, och det gäller att undersöka, huruvida en ny eller förbättrad vattenväg kan inverka skadligt på en tävlande, redan befintlig järnväg. Så behöver emellertid ej vara fallet. Det finnes många exempel på, att ett motsatsförhållande i verkligheten ej existerar mellan de båda samfärdsmedlen. I sådant avseende må endast erinras därom, att på båda sidor längs Rhenfloden, på vilken oerhörda godsmängder framföras, löpa mäktiga järnvägslinjer med väldig trafik. Ett annat exempel är Trollhätte kanal och den jämlöpande Bergslagsbanan. En snart övergående av-

mattnings av kanaltrafiken uppstod efter banans anläggning, men sedan ökades bådass trafik i rask takt. Det är nämligen så, att järnvägar och vattenvägar genom den av dem åstadkomna ökade rörelsen och utvecklingen på olika områden skapa trafik åt varandra, och så småningom sker en bestämd artuppdelning av godset dem emellan. Det »ekonomiska avståndet» är olika för olika slags gods. På vattenvägarnas del faller det tunga, skrymmande godset, som huvudsakligast har behov av låg transportkostnad, och därjämte i viss mån sådant styckegods, för vilket transporttiden ej spelar någon mera avgörande roll. Resten kommer järnvägarna till godo. Vattenvägarna befordra sålunda med fördel i huvudsak trä och dess förädlingsprodukter, malm, spannmål, oljor, socker, stenkolk, koks, ved, torv, sten, tegel, grus, gödningsämnen och dylikt massgods. Såsom exempel må nämnas, att av trafiken på Trollhättekanal omkring 40 % består av trävaror och pappersmassa och omkring 25 % av stenkolk och koks. Lapplandsmalm tillföres bruken i Värmland via Narvik, Göteborg och Trollhätte kanal. Järnvägsfrakten Lappland—Värmland är för denna vara så betydande, att den verkar prohibitiv. Vid utredningen om en vattenväg måste man sålunda söka göra sig en föreställning om arten av det gods, som med hänsyn till upplandets beskaffenhet kan komma att befordras, liksom självfallet om den mängd gods, som kan väntas komma att fraktas på vattenvägen. I detta sammanhang bör uppmärksammas, i vad mån s. k. kombinerade transporter, d. v. s. transport delvis på vatten, delvis på järnväg, kunna åstadkommas genom ordnande av lämpligt utrustade och belägna omlastningsplatser, lämplig tariffiering och dylikt.

Vid utredningen må ej heller förglömmas vattenvägarnas strategiska betydelse och de lokala fördelar, de kunna medföra för de trakter, de genomlöpa. Särskilt för jordägarna erbjuda de betydlig lättnad för transport av jordbrukets produkter och av ved, virke, grus, sten, gödningsämnen m. m. Ofta kunna genom en vattenvägs framdragande naturtillgångar av ringa absolut värde med fördel tillgodogöras, vilka förut till följd av för höga transportkostnader ej kunnat avyttras. En erfarenhet, som gjorts på många håll, är jämväl den, att vattenvägarna bjuda industrien lämpliga förläggningsplatser och bidra till en industriens decentralisation, som, bland annat, ur social synpunkt måste anses vara till stor fördel.

Vattenvägarna bidra sålunda till uppkomsten av nya och utvidgning av bestående industrier, till gagn för det allmänna och till gagn för de enskilda, ej minst för järnvägarna, vilka automatiskt erhålla sin betydande anpart av den ökade rörelsen. Förbigås må ej heller de

inre vattenvägarnas betydelse för samfärdseln under tider som de nuvarande, då järnvägarna icke kunna upptaga den väldiga trafiken, och sjöfarten på haven är utsatt för stora svårigheter och hinder.

En allmän utredning om våra inre vattenvägars utveckling bör i möjligaste mån taga hänsyn till nu omnämnda och andra liknande faktorer, så att en plan för denna utveckling, så gott den på förhand kan utformas, må komma till stånd.

Den utredning, jag nu ifrågasätter, borde, såsom jag förut angivit, enligt min mening närmast omfatta den senast väckta frågan om modernisering av Göta kanal eller vissa delar därav och vidare utveckling av det vattenvägssystem, som har mera direkt sammanhang med Vänern och Mälaren. Inom ramen av denna undersökning faller då även frågan om förbättring av vattenförbindelsen mellan Mälaren och Hjälmaren och mellan denna senare sjö och Vänern eller Vättern samt av Strömsholms kanal.

En dylik utredning tager givetvis, om den skall lämna pålitliga resultat, sin rundliga tid. Detta innebär emellertid, såsom jag redan förut haft tillfälle påpeka, icke att resultatet av hela utredningen med nödvändighet behöver avvaktas, innan viss del därav framlägges, om så befinnes ändamålsenligt. Å andra sidan är det icke min mening, att utredningen utan vidare skulle utmynna i förslag till utförande inom närmaste framtid av ett större moderniserat kanalnät; de ekonomiska förhållandena lära icke göra något sådant möjligt. Det är endast riktlinjerna, som jag anser önskligt, ja nödvändigt att få utan uppskov angivna, så att varje uppkommande lokalförslag må kunna bedömas ur synpunkten av det helas nytta.

Vad beträffar utredningens organisation, har vattenfallsstyrelsen föreslagit, att utredningen skall anförtros åt en särskild kommission, i vilken de båda centrala verk, vilka hava med kanaler att skaffa, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen, böra representeras. Inrättande av en sådan kommission synes mig i detta fall, då det gäller ett utredningsarbete, som bör taga hänsyn till många olika intressen, hava vissa fördelar för sig, gentemot ett gemensamt uppdrag till de berörda ämbetsverken. Särskilt bör en kommission kunna arbeta snabbare och mindre tvungen av de former, vilka i andra fallet verka bindande på arbetets gång. Emellertid torde beslut om utredningsarbetets organisation icke behöva av Kungl. Maj:t fattas, förrän riksdagen behandlat ärendet och eventuellt givit sitt bifall till utredningens föranstaltande.

Kostnaderna för utredningen har jag vid frågans behandling i statsrådet den 5 januari 1915 uppskattningsvis angivit komma att överskrida 200,000 kronor. En noggrann beräkning av dylika kostnader är av naturliga skäl synnerligen vanskelig att åstadkomma. Statsmakterna äga ju alltid möjlighet att kontrollera, att utredningen icke sväller till för stort omfång och vållar utgifter, vilka icke motsvaras av dess värde. Jag anser mig därför böra upptaga vattenfallsstyrelsens förslag, att anslag beviljas år från år, i den mån sådant efter erhållen redogörelse för utredningsarbetets fortgång och för plan till dess fortsättning prövas erforderligt. Statsmakterna hava då också i sin hand att giva nödiga direktiv för detsamma och tillse, att utgifterna givas lämplig begränsning.

Utredningen bör enligt min mening påbörjas under år 1916 särskilt med hänsyn därtill, att lämpliga arbetskrafter finnas disponibla under nämnda år, då åtskilliga statens arbetsföretag bliva slutförda eller nalkas sin fullbordan, samt att de tecknade bidragen redan under nämnda år till stor del inflyta. Dock kan utredningsarbetet knappast kunna förväntas komma i full gång förr än under år 1917. För dessa båda år beräknas omkring 100,000 kronor bliva erforderliga. Då av de bidragsbelopp, som tecknats av landsting, kommuner och enskilda, större delen eller något mera än 40,000 kronor torde bliva tillgänglig redan under år 1916 och ytterligare mellan 6,000 och 7,000 kronor under år 1917, behöva dock inga statsmedel anvisas för 1916, och anslaget för 1917 synes kunna begränsas till 50,000 kronor.»

Vid bedömande av förevarande fråga har utskottet utgått från sin uppfattning därom, att beredande av förbättrade kommunikationer och billiga transportkostnader är en viktig förutsättning för att industri, handel och näringar skola kunna utvecklas och bestå i konkurrensen på världsmarknaden. Då ett modernt vattenvägssystem givetvis är i sådant avseende av största betydelse, torde härutinnan enligt utskottets förmenande få anses föreligga giltiga skäl till att söka utveckla de nuvarande inre vattenvägarna till ett sådant system. För att denna utveckling skall kunna bliva till verkligt gagn, torde det emellertid vara nödvändigt, att den sker efter en noga utarbetad, målmedvetet anlagd plan, vilken i sin ordning måste grunda sig på en omfattande, ingående och enhetlig utredning av ekonomisk och teknisk art, därvid uppmärksamheten synes böra i första hand inriktas på de ekonomiska synpunkterna. Utskottet förbiser härvid ingalunda, att man under nuvarande statsfinansiella förhållanden icke lär kunna beräkna att ännu på åtskilliga

*Utskottets  
yttrande.*

år, åtminstone i någon större utsträckning, vidtaga sådana ombyggnader och nyanläggningar, vartill utredningen må föranleda, och att således den möjligheten icke är utesluten att vid den tidpunkt, då statsmedel till något mera avsevärt belopp kan för ändamålet disponeras, utredningen kan komma att visa sig i ett eller annat avseende icke motsvara de dåvarande förhållandena. Utskottet håller emellertid före, att, därest densamma utföres med erforderlig omsorg och förutseende, den nytta för ett planmässigt anordnande av våra inre vattenvägar, som av en dylik utredning kan vinnas, i allt fall bör bliva så betydande, att den sålunda antydda möjligheten icke bör utgöra hinder för ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Utskottet vill härvid framhålla lämpligheten av att, såsom avsetts, resultatet av utredningen framläggas för riksdagen allt efter som utredningsarbetet fortskrider och i samband med vidare anslagsäskanden för samma ändamål.

På grund av vad utskottet sålunda anfört och då utskottet i övrigt ansluter sig till den av departementschefen uttalade uppfattningen angående de riktlinjer, efter vilka utredningen bör verkställas, får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande framställning, hemställa,

att riksdagen må för *påbörjande av en allmän utredning rörande Sveriges inre vattenvägar*, i huvudsaklig överensstämmelse med av chefen för civildepartementet skisserad plan, på extra stat för år 1917 anvisa ett belopp av 50,000 kronor.

Stockholm den 5 maj 1916.

På statsutskottets vägnar:

CARL SWARTZ.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar C. J. G. Swartz, S. H. Kvarnzelius, O. Jonsson, O. M. Strömberg, H. F. Lamm, H. H. K. Ericson, G. M. H. Ekelund, C. G. Ekman, J. Nilsson, A. C. Lindblad, O. Bergqvist och A. Pers samt

från andra kammaren: herrar A. Ekman, F. V. Thorsson, H. Andersson i Skivarp, K. V. Rydén i Malmö, C. Persson i Stallerhult, J. B. Eriksson i Grängesberg, G. Odqvist, E. A. Nilson i Örebro, N. A. Nilsson i Kabbarp, J. Ström, A. Anderson i Råstock och S. E. J. Lübeck.

---

### Reservation

av herrar *O. Jonsson, C. G. Ekman, A. C. Lindblad, F. V. Thorsson, H. Andersson, K. V. Rydén* och *C. Persson*, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava haft följande lydelse:

»De bidrag till ett belopp av 61,200 kronor, som av landsting, kommuner och enskilda tecknats till betäckande av kostnaderna för en enhetlig och allsidig utredning angående de inre vattenvägarna i landet, lärer få anses ådagalägga, att ett ganska utbrett intresse för en dylik utredning förefinnes, och jämväl utskottet håller före, att en sådan kan vara ur vissa synpunkter motiverad. Ett dylikt erkännande synes nämligen böra givas ett par av de med utredningen angivna huvudsyftena: antagande av en, fränsett de egentliga utfartsvägarna, genomgående normaltyp för kanalerna för att därigenom erhålla en normaltyp för kanalfartyg samt undersökningen angående — förutom de möjliga sträckningarna av kanalerna — omfattningen av den trafik, som för de olika lederna kunde väntas uppstå.

Utskottet anser det emellertid icke därmed vara ådagalagt, att tillräckliga skäl givas för ett bifall till det föreliggande utredningsförslaget.

Vad de redan nu befintliga kanalerna beträffar, har det, såvitt utskottet kan finna, icke visats, att de i sitt nuvarande skick i regel vore otillräckliga för den trafik, som för närvarande erbjöde sig, eller för den större trafik, som kunde väntas uppstå inom den närmaste framtiden. Den betydande nedgång i kanaltrafiken, som i vissa fall ägt rum, synes tvärt om vittna i en motsatt riktning. Utskottet vill såsom exempel nämna, att tontalet av fartyg på Strömholms kanal år 1912 endast utgjorde omkring 17,5 % av medeltalet före åren 1876—1880. Även om en ombyggnad eller utvidgning av en nu befintlig kanal skulle medföra ökad trafik, torde dock härav icke med säkerhet följa, att de ökade inkomsterna komma att stå i rimligt förhållande till kostnaderna för kanalens modernisering eller göra hela anläggningen till ett från nationalekonomisk synpunkt sett tillfredsställande företag.

Utskottet vill vidare erinra därom, att — fränsett den nu ifrågasatta utredningen — efter Trollhätte kanals ombyggnad, Södertälje kanals utvidgning, varom förslag nu föreligger, samt fullbordandet av den så kallade Hammarbyleden, landets största insjöar, Vänern och Mälaren, bliva tillgängliga för sjögående fartyg. Om betydelsen härav för övriga vattenvägar, som utmynna i dessa sjöar, torde ännu icke säkra om-

dömen kunna fällas. Först sedan tillräcklig erfarenhet vunnits därom, att utvidgningen eller anläggningen av nyssnämnda utfartsleder medfört en sådan ökning av trafiken, att övriga vattenvägar kunna antagas bli otillräckliga, synes en utredning angående ytterligare utveckling av vattenvägarna genom ombyggnader eller nybyggnader vara med större styrka påkallad.

Utskottet hyser för övrigt den uppfattningen, att en utredning sådan som den föreslagna har sitt värde förnämligast under förutsättning, att en anläggning av nya kanaller eller en ombyggnad av äldre kan komma till stånd inom en icke alltför avlägsen framtid. En nu verkställd utredning angående företag, som icke torde kunna påbörjas förrän efter en följd av år, lärer, åtminstone vad den ekonomiska delen därav beträffar, under vissa förhållanden kunna bli så gott som värdelös. För den närmaste framtiden torde nämligen tillgängliga medel behöva tagas i anspråk för andra kommunikationsmedel. Utskottet vill såsom exempel i detta hänseende hänvisa till de beräkningar, som framlagts av järnvägsstyrelsen angående de belopp, som erfordras för utvecklingen av statens järnvägar. För åren 1914—1923 — för längre tid föreligga inga beräkningar — har järnvägsstyrelsen sålunda angivit kostnaderna för nödig utveckling av nuvarande statsbanor med deras rullande materiel, ångfärjor m. m. till 255,120,400 kronor, eller, om vissa linjer elektrifieras, till 301,044,900 kronor, i vilket sistnämnda belopp dock icke ingår kostnad för anläggande av kraftverk. För åren 1914—1916 har för ifrågavarande ändamål beviljats 48,465,100 kronor; för åren 1917—1923 skulle alltså erfordras 252,579,800 kronor, vilket belopp skulle täckas dels genom en årlig avsättning av 8,200,000 kronor av trafikmedel till förnyelsefonden, dels genom låne- eller skattemedel, varav erfordrades 195,179,800 kronor. För samma tid skulle enligt järnvägsstyrelsens beräkning till fortsättning av Inlandsbanan, Sveg—Hedebanan, tre tvärbanor samt utfartsbanan Umeå—Holmsund erfordras 54,802,000 kronor. Sammanlagda beloppet av låne- eller skattemedel för statens järnvägars räkning skulle alltså för tiden 1917—1923 uppgå till 249,981,800 kronor eller för år 35,711,685 kronor. I vad mån detta belopp kommer att nedgå efter år 1923 kan nu ej bedömas, men givet är, att under alla omständigheter avsevärda summor i fortsättningen bli nödvändiga för ifrågavarande ändamål. Då härtill kommer, att staten fortfarande måste anlita lånemedel för andra produktiva ändamål, torde stora svårigheter komma att föreligga för uppbringande av erforderliga medel för kanalanläggningar. I valet mellan en utveckling av å ena sidan järnvägarna och å andra sidan



kanalerna torde företräde böra lämnas åt de förra, enär kanalerna ej kunna fylla ett föreliggande trafikbehov året om, utan endast under omkring åtta månader av året. Utskottet anser det därför icke vara troligt, att utförandet av ett större moderniserat kanalnät skulle kunna komma i fråga förrän efter en avsevärd tid.

Utskottet vill vidare fästa uppmärksamheten därpå, att samtliga nu befintliga kanaler, vilka skulle omfattas av den föreslagna utredningen, tillhöra enskilda, ett förhållande, som icke synes kunna undgå att utöva ett visst inflytande på beskaffenheten av de åtgärder, som från statens sida kunna vidtagas i avseende å utvidgning eller ombyggnad av kanalerna.

I fråga om de av departementschefen omnämnda, i utlandet företagna utredningarna angående kanalväsendets utveckling torde kunna invändas, att de allmänna betingelserna för en kanaldrift icke förefinnas i vårt land i samma grad som i de omnämnda länderna med deras gynnsammare ekonomiska och klimatiska förhållanden.

Utskottet vill vidare framhålla, att annan uppgift om de beräknade kostnaderna för utredningen ej lämnats än att de torde komma att överskrida 200,000 kronor. Departementschefen har visserligen uttalat, att statsmakterna alltid äga möjlighet att kontrollera, att utredningen icke sväller ut till för stort omfång och vållar utgifter, vilka icke motsvaras av dess värde. Utskottet anser emellertid för sin del det knappast vara möjligt att, sedan en utredning planlagts och påbörjats, avbryta densamma, även om kostnaderna skulle ökas utöver vad som ursprungligen beräknats. Än mer torde detta gälla i ett fall som det förevarande, då någon begränsning i form av ett närmare fixerat utredningsprogram ej föreligger.

På grund av de skäl utskottet nu anfört, kan utskottet icke tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förevarande framställning. Ett avslag å densamma skulle visserligen medföra, att de av kommuner och enskilda gjorda utfästelserna om bidrag till en allmän utredning angående vattenvägarna bortföle. Utskottet hyser emellertid den övertygelsen, att därest ett verkligt behov av nya eller moderniserade kanalleder kommer att göra sig gällande, de skilda orternas intresse av att påskynda en utredning härom ej skall minskas utan i stället än mer tilltaga, och deras medverkan i följd härav även i framtiden kunna påräknas.

Därest någon kanal skulle komma att sakna kapacitet för mottagande av erbjuden eller med stor sannolikhet förväntad trafik, torde vidare en sådan kanals intressenter icke underlåta att påkalla statens

medverkan för anställande av en ekonomisk-teknisk utredning angående det sätt, varpå en ökad trafikförmåga lämpligen kan åstadkommas.

Slutligen har utskottet icke kunnat undgå att erinra om att den nuvarande ekonomiska situationen allmänt erkännes böra ålägga statsmakterna återhållsamhet med utgifter, vilka icke kunna sägas vara oundgängliga.

Utskottet får alltså hemställa,

att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke må av riksdagen bifallas.»

---