

Nr 140.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående ombyggnaden av Södertälje kanal; given Stockholms slott den 23 mars 1917.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen *dels* medgiva, att i samband med av riksdagen beslutad ombyggnad av Södertälje kanal därstädes må anläggas en ny sluss i huvudsaklig överensstämmelse med av vattenfallsstyrelsen förordat förslag för en beräknad kostnad av 2,933,000 kronor;

*dels ock* för fortsättande av arbetena med Södertälje kanals ombyggnad för år 1918 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor.

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

GUSTAF.

*Oscar von Sydow.*

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans  
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 23  
mars 1917.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,  
Statsråden HASSELROT,  
VON SYDOW,  
friherre BECK-FRIIS,  
STENBERG,  
LINNÉR,  
MÖRCKE,  
VENNERSTEN,  
WESTMAN,  
BROSTRÖM.

---

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde följande:

I en till riksdagen den 14 mars 1916 avlåten proposition, nr 91, föreslog Kungl. Maj:t riksdagen att, under villkor att Södertälje stad utan ersättning avstode all för kanalbyggnaden erforderlig mark, som den 23 mars 1911 var i stadens ägo, för ombyggnad av Södertälje kanal jämte uppränsning av farlederna i Brandalsund och Linasund i huvudsaklig överensstämmelse med av vattenfallsstyrelsen förordad förslag bevilja ett anslag av 6,785,000 kronor samt därav för år 1917 anvisa ett belopp av 400,000 kronor.

Kungl. Maj:ts förslag avsåg, att den nya farleden tillsvidare skulle upptagas till sådana mått, att den tilläte bekväm genomfart för 5,5 meter

djupgående fartyg, men att en ny sluss vid Södertälje skulle utföras med större dimensioner än som motsvarade en sådan led. Av det för ombyggnaden äskade anslaget beräknades 2,933,000 kronor belöpa sig på slussen.

I skrivelse den 3 juni 1916, nr 186, anmälde riksdagen, att riksdagen, under villkor att Södertälje stad utan ersättning avstode all för kanalombyggnaden erforderlig mark, som den 23 mars 1911 var i stadens ägo, beslutat ombyggnad av Södertälje kanal jämte uppränsning av farlederna i Brandalsund och Linasund för en beräknad kostnad — frånsett anläggningskostnaden för en ny sluss — av 3,852,000 kronor samt för år 1917 för ändamålet anvisat ett belopp av 400,000 kronor.

Beträffande den nya slussen anfördes i skrivelsen, att riksdagen, som funnit det föreslagna farledsdjupet väl avvägt, varit tveksam, huruvida slussen borde givas de i propositionen föreslagna större dimensionerna. Då ett uppskov till 1917 års riksdag med avgörandet av frågan om slusstorleken ej syntes behöva medföra någon rubbning i den uppgjorda arbetsplanen, ansåg riksdagen, att denna fråga borde lämnas öppen.

I skrivelse den 11 november 1916 meddelade därefter vattenfallsstyrelsen, att styrelsen hade för avsikt att, sedan en inom styrelsen pågående utredning beträffande storleken av den nya slussen slutförts, snarast inkomma med underdånigt utlåtande därom. Oberoende av den slusstorlek, som komme att väljas, ansåg sig vattenfallsstyrelsen emellertid redan i nämnda skrivelse böra göra framställning om anslag till fortsättande av arbetena med Södertälje kanals ombyggnad.

Då jag den 13 januari 1917 anmälde frågan om anslag till kapitalökning för statens vattenfallsverk, hade förenämnda utredning angående den nya slussens dimensioner ännu icke blivit fullbordad. Jag uttalade emellertid förhoppning om att inom den närmaste tiden kunna framlägga förslag i ämnet; och föreslog Kungl. Maj:t på min hemställen riksdagen att i avvaktan på den proposition, som kunde komma att avlätas angående fortsatt anslag för ombyggnad av Södertälje kanal, för ändamålet beräkna ett anslag för år 1918 av 600,000 kronor.

Med underdånig skrivelse den 17 februari 1917 har vattenfallsstyrelsen sedermera framlagt resultatet av den inom styrelsen verkställda utredningen, och ber jag att nu få upptaga denna fråga till behandling.

Kungl. Maj:ts för 1916 års riksdag framlagda förslag till ombyggnad av Södertälje kanal grundade sig huvudsakligen på en av vattenfallsstyrelsen med underdånig skrivelse den 16 januari 1914 överlämnad

1916 års förslag i fråga om slussens dimensioner.

utredning i ämnet. I denna utredning behandlades följande olika alternativ i fråga om storleken av slussen vid Södertälje:

	Segeldjup.	Nyttig längd.	Fri bredd i port- öppningen.	Vattendjup på tröskeln.	Tröskelns datumhöjd.
	m.	m.	m.	m.	m.
Alt. I.....	5.5	110	16	6.0	— 2.5
» II.....	6.5	135	20	7.1	— 3.6
» III.....	6.5	150	25	7.1	— 3.6
» IV.....	6.75	135	20	7.5	— 4.0
» V.....	6.75	150	20	7.5	— 4.0
» VI.....	6.75	150	25	7.5	— 4.0

Vattenfallsstyrelsen förordade för sin del slussens utförande i enlighet med alt. IV, enligt vilket densamma skulle erhålla 135 m:s nyttig längd, 20 m:s fri bredd i portöppningen och 7,5 m:s vattendjup på tröskeln, räknat under Saltsjöns lågvattenyta. Kostnaderna för slussens byggande i enlighet med detta alternativ beräknades av styrelsen till 2,455,000—2,933,000 kronor. Beträffande de olika kostnadsbeloppen ber jag få erinra, att styrelsens förslag upptog tre alternativa kanalsträckningar förbi Södertälje. De olika siffrorna äro beroende på, vilket av dessa alternativ som väljes.

I mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 14 mars 1916 anförde jag i denna fråga följande.

Då en sluss, som kunde upptaga 5,5 m. djupgående fartyg, ej krävde större dimensioner än resp. 110, 16 och 6 m. och då Stockholms hamnstyrelse för Hammarbyleden föreslagit en sluss med sistnämnda mått, kunde man ifrågasätta, huruvida icke dessa mindre dimensioner vore även för Södertälje kanal fullt tillräckliga. Valdes den mindre typen, skulle ej mindre än 680,000—793,000 kronor inbesparas på en total kostnad för slussen av 2,445,000—2,933,000 kronor. Emellertid hade påvisats, att om trafiken växte — och däri låge ju ombyggnadens berättigande — behov tämligen snart skulle inträda att jämte ett större fartyg kunna i samma slussning medtaga en mindre båt, exempelvis av nu förekommande kanaltyp. Givetvis vore det för snabb passage av kanalen jämväl fördelaktigt att kunna på en gång slussa ett helt pråmsläp med dess bogserbåt. Detta vunnes på billigaste sätt genom ökning i slussens längd, eftersom, enligt styrelsens förslag, slusskammaren vore avsedd att utföras endast såsom ett stycke kanal med naturlig botten, dock begränsad av vertikala

sidomurar. För att få rum i slussen med ett 5,5 m. djupgående fartyg av maximistorlek och ett fartyg av nuvarande största kanaltyp, det ena bakom det andra, krävdes en nyttig längd av 135 m. En ökning av slussens längd från 110 till 135 m., motsvarande alt. I, resp. alt. IV, med bibehållande av den mindre bredden, 16 m., kostade enligt uppgift från vattenfallsstyrelsen ej mer än omkring 75,000 kronor. Men förlängde man sålunda slussen, så att ett 7 meter djupgående fartyg väl finge rum i slussens längdriktning, låge det ju nära till hands att jämväl öka slussens bredd och djup, så att den verkligen kunde upptaga ett så stort fartyg, i synnerhet som en ökning av bredden jämväl underlättade slussning av flera mindre fartyg på samma gång. Det borde nämligen starkt framhållas, att fartygstonnaget vore statt i ständigt växande och att en blivande fördjupning av själva farleden förbi Södertälje jämförelsevis lätt läte sig åstadkommas samt att vidare vid högre vattenstånd större fartyg än 5,5 meter djupgående, särskilt om de icke hade full last, kunde framföras genom den projekterade 5,5 m:s leden i övrigt. För de större dimensionerna talade ytterligare den omständigheten, att en framtida förstoring av Södertäljeleden kunde bli av så mycket större betydelse för Mälarsjöfarten som Hammarbyleden endast med mycket stora kostnader kunde fördjupas. Till sist borde betonas, att ett byggande i framtiden vid Södertälje av en större sluss skulle bli förenat med högst betydande kostnader. Slussar vore dyrbara byggnadsverk och borde därför från början dimensioneras så, att de kunde tillgodose växande anspråk. Denna regel hade även följts vid Trollhättekanals ombyggnad, där slussar och vissa andra dyrbarare delar dimensionerats för 5 meter djupgående fartyg, medan farleden för övrigt tills vidare utförts såsom 4 m:s led.

Med hänsyn till vad sålunda anförts förordade jag de av vattenfallsstyrelsen föreslagna slussdimensionerna; och blev Kungl. Maj:ts förslag till riksdagen i enlighet därmed.

I sin skrivelse den 3 juni 1916 anförde riksdagen, att riksdagens tvekan beträffande slussens dimensioner särskilt hänfört sig till det förordade djupet av slussen, vilket beräknats för 6,75 m. djupgående fartyg. I detta avseende förekom bland annat, yttrade riksdagen vidare, att propositionen icke gäve tillräckligt material för bedömandet av spörsmålet, huruvida ifrågakommande hamnar och farleder i Mälaren kunde utan alltför stora kostnader uppränsas till ett djup, motsvarande det, vilket avsetts för slussen.

I sin skrivelse den 17 februari 1917 har vattenfallsstyrelsen till en början anfört följande.

Av de olika för 1916 års riksdag framlagda alternativ i fråga om slussens storlek torde av skäl, som förut anförts, och med hänsyn till riksdagens uttalande i ämnet numera alt. III, V och VI, vilka samtliga hade 150 m:s nyttig längd på slussen, få anses vara ur räkningen.

Av de återstående hade alt. I samma mått som de för Hammarbyleden föreslagna, vilka mått enligt de tillämpade normalbestämmelserna motsvarade fartyg av det segeldjup, 5,5 m., som numera bestämts för ombyggnaden av Södertälje kanal. Emellertid hade förut påvisats, hurusom en ökning av slussens längd med 25 m. eller till 135 m. avgjort vore att förordas. Det hade nämligen framhållits, att slusskammaren vore föreslagen att utföras endast såsom ett stycke kanal med enkla kajmurar och därför krävde jämförelsevis ringa kostnad per längdmeter, men att man å andra sidan genom en förlängning av slusskammaren vunno betydande fördelar med avseende på slussens trafikförmåga, i det i en 135 m. lång sluss efter varandra kunde placeras dels ett 5,5 m. djupgående fartyg av det största denna typ motsvarande längdmått, dels ock ett fartyg av den största typ, som nu trafikerade kanalen, varjämte en sådan längre sluss möjliggjorde genomslussning på en gång av hela pråmsläp. Därtill kunde läggas, att medan i de för den föregående utredningen grundläggande normalbestämmelserna proportions-talen mellan fartygens djup, bredd och längd antagits till 1 : 2,5 : 18, utvecklingen syntes gå emot ännu större proportionstal. Sälunda återfunnes redan nu i »Lloyds Register of shipping» ett maximum av 1 : 3,1 : 24,5. Till sist ville styrelsen erinra om, att 25 m:s ökning i längden icke medförde större kostnad för en 5,5 m:s sluss än omkring 75,000 kronor. Styrelsen måste därför kraftigt vidhålla sin förut uttalade mening, att slusskammaren icke borde göras kortare än 135 m.

Emellertid skulle kunna tänkas, att slussen visserligen finge den sålunda förordade längden, men att bredden endast gjordes 16 och djupet på slussröskeln 6 m., d. v. s. att den vertikala sektionen anordnades för 5,5 m:s led. Genom ett sådant beslut skulle tydligtvis fastslås, att sjöfarten på Mälaren för mycket lång framtid begränsades till 5,5 m:s fartyg. Ty det måste uttryckligen framhållas, att det skulle bli synnerligen kostbart och även ur andra synpunkter olägligt att vid Södertälje anlägga ytterligare en sluss med större dimensioner, om, såsom väl torde bli förhållandet, den nu föreslagna slussen förlades invid staden och ej vid Linasundet. Ej heller Hammarbyleden, som projekterats för 5,5 m:s fartyg, kunde utan högst betydande kostnader förstöras, sedan den en gång öppnats för trafik.

Under sådana förhållanden uppställde sig självmant frågan, huruvida behov framdeles kunde uppstå för fart med större båtar i Mälaren än sådana av 5,5 m:s djupgående, och huruvida — såsom ock i riksdagsskrivelsen framhållits — hamnar och farleder i Mälaren kunde utan alltför stora kostnader upprättas till det större djupgående, som föreslagits för slussen, eller 6,75 m.

Vad den första frågan beträffade ville styrelsen påpeka, att kanske den förnämsta orsaken, varför styrelsen icke föreslagit större djup för själva kanalen och därtill gränsande farleder, varit, att den första anläggningskostnaden därigenom skulle avsevärt ökas och de direkta inkomsternas förhållanden till utgifterna, åtminstone till en början, bli ännu ogynnsammare än vad som för 5,5 m:s leden beräknats. Men om trafiken visade en gynnsammare utveckling än som antagits, om en stor skeppning av järnmalm, trä, kol och dylikt komme till stånd genom Södertälje kanal, då torde kraven på större tonnage, d. v. s. ökat djup, icke utebliva. Exempelvis kunde därvidlag påpekas, att av malmbåtar,

som år 1912 anlöpt Oxelösunds hamn, 63,3 % haft större djupgående än 5,5 m. och 34,6 % ett djupgående mellan 5,5 och 6,5 m. Det vore därför enligt styrelsens mening oklokt, om man genom slussens byggande för 5,5 m:s fartyg för framtiden så gott som omöjliggjorde en dylik utveckling och detta i strid mot erfarenheterna från andra håll, där liknande förhållanden rått. Styrelsen ville slutligen betona, att Södertälje kanal med närmast angränsande leder utan svårighet eller avskräckande kostnader sedermera skulle kunna upptagas för 6,75 m:s led, varjämte broarna över kanalen byggdes med hänsyn till motsvarande utvidgning.

Vattenfallsstyrelsen har härefter behandlat frågan om möjligheterna att uppränsa Mälarens hamnar och farleder till större djup.

Innan jag vidare ingår på styrelsens utredning i denna del, ber jag i korthet få nämna de viktigaste farlederna i Mälaren.

Farlederna i  
Mälaren.

Av dessa märkes först farleden Stockholm—Södertälje, som framgår genom Bockholmssundet till södra Björkfjärden och därifrån genom Lina-sund till Södertälje.

Farleden Stockholm—Uppsala har en längd av 82 km., därav omkring 8 km. längs Fyrisån ovan Flottsund.

Från Södra Björkfjärden utgrenar sig farleden Stockholm—Södertälje dels i en västlig led genom Kolsundet förbi Strängnäs till Granfjärden, dels i en nordvästlig led genom norra Björk-, Grönsö- och Oknöfjärdarna via Agnesund till Granfjärden, där den nordvästra leden förenar sig med den västra leden förbi Strängnäs. Från Oknöfjärden utgår en cirka 13 km. lång sidoled till Enköping, därav omkring 4 km. i Enköpingsån. Från norra Björkfjärden går en farled genom Ormsundet till Näsfjärden, där den förenar sig med farleden Stockholm—Uppsala.

Från Granfjärden fortsätter farleden i västlig huvudriktning till Ridöfjärden, varifrån en omkring 10 km. lång sidofarled till Västerås utgår. Från Ridöfjärden fortsätter farleden genom Blacken och via Kvicksund in i Galten, varifrån sidofarleder utgå, bland annat till Köping och Kungsör. Avståndet Stockholm—Köping via Agnesund är cirka 144 km. och via Kolsundet omkring 135 km., varav 3,5 km. i Köpingsån. Utanför Köpingsåns utlopp går farleden i en grund vik.

Jag ber i detta sammanhang få erinra, att Kungl. Maj:ts förslag till ombyggnad av Södertälje kanal till nu beslutat djup förutsatte en uppränsning för 5,5 m:s djupgående av farlederna i Bockholmssund, Agnesund och Kvicksund, ehuru anslag för nämnda ändamål icke ansågs erforderligt förrän tidigast år 1919.

Av den utredning, som låg till grund för Kungl. Maj:ts framställning till 1916 års riksdag, framgår, att de båda hamnar i Mälaren, som i

Hamnarna  
i Västerås och  
Köping.

i första hand kunna ifrågakomma för större tonnage, äro Västerås och Köping. Det största kajdjupet i dessa hamnar är för närvarande 4,5 m. vid medelvatten. Jag ber emellertid få erinra, att stadsfullmäktige såväl i Västerås som i Köping i anledning av förslaget om Södertälje kanals ombyggnad förklarar sig villiga att under vissa villkor i anslutning till respektive städers nuvarande hamnanläggningar anordna med järnvägsförbindelse försedda kajer för 5,5 meter djupgående fartyg.

Till utredning i föreliggande fråga har vattenfallsstyrelsen tillskrivit magistraterna i nu nämnda städer med anhållan om uppgifter dels om möjligheten att framdeles i eller invid städerna anlägga kajer för fartyg med större djupgående än 5,5 m., dels om vilka åtgärder respektive städer ämnade vidtaga för att upparbeta trafiken i sina hamnar, sedan Södertälje kanal blivit utvidgad.

Ur de av stadsfullmäktige i de båda städerna avgivna svaren tillåter jag mig återgiva följande:

Stadsfullmäktige i Västerås anföra, att det största djupet på relativt kort avstånd från strand, eller å omkring 200 meter, är till finnandes utanför egendomen Carlsbergs strandområde i västra delen av Västeråsfjärden. Utan allt för stora svårigheter kan enligt fullmäktiges mening där utanför utbyggas och till fast botten nedföras kajer för fartyg med ett djupgående av ända till 7,5 meter.

Vidare hänvisa fullmäktige därtill, att staden redan åtagit sig att bygga kajer för 5,5 meter djupgående fartyg samt att staden inköpt förenämnda egendom, för vilket förvärv bland annat åberopats de för hamnbyggnader fördelaktiga djupförhållandena utanför egendomens strandområde. Någon svårighet att få en blivande djuphamn därstädes förbunden med järnväg föreligger enligt fullmäktiges mening ej heller.

Förutom dessa åtgärder, som från stadens sida vidtagits med tanke på en blivande hamnutvidgning, framhålla fullmäktige, att staden i samma syfte söker åstadkomma bekvämare järnvägsförbindelser med länets berslagsområde. Därest den ifrågasatta järnvägen Västerås—Krylbo kommer till stånd, skulle enligt fullmäktiges mening Västerås hamn utan tvivel bliva en viktig utskeppningshamn för tyngre varor som järn, malm och dylikt. Stadsfullmäktige hava således den uppfattningen att, om Södertälje kanal blir utbyggd till av vattenfallstyrelsen föreslagna dimensioner, Västerås stad skall söka att i största möjliga utsträckning tillgodogöra sig den trafik, som härigenom möjliggöres över dess hamn och därför vidtaga erforderliga hamnutvidgningar.

Stadsfullmäktige i Köping åberopa i sitt svar ett av hamnstyrelsen i staden avgivet uttalande av innehåll, att enligt hamnstyrelsens åsikt några tekniska svårigheter icke möta för anläggandet av kajer därstädes med större djupgående än 5,5 m. Vidare framhålles, att staden låtit utarbeta planer för fördjupning av hamnen samt att staden instundande vår skall tillträda ett större, från staten förvärvat område, varav hamnen torde komma att tilldelas erforderlig mark utefter hela Köpingsån till Galten i Mälaren och för vars utnyttjande planer och förslag vore under utarbetande. Hamnstyrelsen hade vidare stora förhoppningar



om, att detta område skulle komma att användas för industrianläggningar, vartill komme, att hamnstyrelsen försport, att gruvförvaltningarna i Bergslagen, som hade sina järnvägsförbindelser med Köping, hade för avsikt att inom närmaste tiden utöka sina brytningar i högst betydlig grad, vadan hamnstyrelsen sålunda givetvis vore beredd på att vidtaga omfattande åtgärder även beträffande lossnings- och lastningsanordningar, beredande av upplagsplatser m. m. för den beräknade trafikökningen.

För egen del anför vattenfallsstyrelsen, att av nu återgivna uttalanden framginge, dels att de båda städerna hade de ljusaste förhoppningar om en utveckling av den större sjöfarten, dels att inga allvarliga hinder mötte för hamnanläggningar för större djupgående än 5,5 meter, dels ock att vederbörande stadsmyndigheter förklarat sig beredda till de åtgärder, som på dem ankomme för mottagande av den större trafiken. I avseende på de båda i viss mån konkurrerande städernas vilja och förmåga att aptera sina hamnar även för större djupgående än 5,5 meter torde under sådana förhållanden inga tvivel böra råda.

Härefter återstår att besvara spørsmålet om farlederna i Mälaren.

I detta sammanhang ber jag få erinra följande.

Sedan Kungl. Maj:t den 8 mars 1901 anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att utföra undersökningar dels angående reglering av Mälarens vattenstånd i syfte att hålla dess vattenvariation inom möjligast trånga gränser och med nuvarande medelvattenstånd såsom normalt vattenstånd dels angående kostnaden för ordnande av vissa farleder över Mälaren med alt. 4,0, 5,0 och 6,0 meters djup, förordnade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen major L. Broomé att utföra nämnda undersökning. Major Broomé avgav den 15 oktober 1903 förslag i ämnet.

I sin skrivelse den 16 januari 1914 med förslag till Södertälje kanals ombyggnad meddelade vattenfallsstyrelsen, att styrelsen varit förhindrad att ditills utföra nödiga kompletterande undersökningar för farleden Södertälje—Västerås—Köping, varför styrelsen inskränkt sig till att med stöd av major Broomés undersökningar revidera hans förslag med hänsyn till de av styrelsen ifrågasatta fartygsdjupen. Styrelsen förordade tillika, att förenämnda tre leder genom Bockholmssund, Agnesund och Kvicksund borde upptagas till samma djup som i kanalen. Styrelsen beräknade därvid kostnaderna till följande belopp:

för uppränsning av Bockholmssund .....	kronor	11,000
» » » Agnesund .....	»	368,000
» » » Kvicksund jämte ombyggnad av bro därstädes .....	»	493,000

Styrelsen anförde vidare, att fortsatta undersökningar i vissa avseenden borde utföras beträffande Mälarens farleder. Då förut fullständig undersökning verkstälts beträffande uppränsningen i Bockholmssundet, ansågs ny utredning i denna del dock ej erforderlig.

Genom nådigt brev den 10 juli 1914 ställdes medel till styrelsens förfogande för de ifrågasatta undersökningarna. I mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 14 mars 1916 anmälde jag, att dessa undersökningar dåmera blivit slutförda, ehuru väl något på dem grundat förslag ej hunnit genomarbetas.

I särskild skrivelse den 17 februari 1917 har vattenfallsstyrelsen nu framlagt resultatet av undersökningarna.

Styrelsen framhåller därvid, att för vinnande av de med Södertälje kanal avsedda fördelarna, nämligen att Mälarens stränder skola bli tillgängliga för djupgående fartyg, erfordras, bland annat, vissa uppränsningar av farlederna i Mälaren. De leder, vilka för närvarande bära ifrågakomma till uppränsning, äro Kvikksund, farleden genom Galten förbi Biskopshamn, Kolsundet förbi Strängnäs, Agnesund samt Bockholmssundet.

Beträffande de närmare resultaten av vattenfallsstyrelsens undersökningar tillåter jag mig hänvisa till styrelsens därom avlätna skrivelse. Jag vill här allenast i korthet beröra de förslag, som av styrelsen framlagts.

Beträffande Kvikksund föreslås på grund av de lokala förhållandena och för att minska strömhastigheten en uppränsning till 8 meters djup redan från början. Här ernås sålunda utan vidare nödigt djup för framtiden. Denna farled korsas av Oxelösund—Flen—Västmanlands järnväg medelst en bro. Landsvägsförbindelsen över Kvikksund uppehålls däremot för närvarande medelst färja. Styrelsens förslag upptager nu en ny kombinerad järnvägs- och landsvägsbro. Kostnaden för uppränsningen av sundet samt den föreslagna bron har beräknats till 640,000 kronor, därav 450,000 kronor belöper å brobyggnaden med signaler m. m. Motsvarande kostnader upptogos i vattenfallsstyrelsens utredning år 1914 såsom nämnts till 493,000 kronor, eller således 147,000 kronor billigare. Anledningen till denna fördyring är dels att grundläggningen för bron för säkerhets skull räknats efter en något dyrare grundläggningsmetod, dels att muddringarna för att undvika för fartygen skadliga snedströmningar vid flod tagits något rikligare, och dels att kostnaderna för ändringar av järnväg, landsväg och markförvärv vid noggrannare utredning ansetts bära beräknas något högre. Styrelsen ifrågasätter emellertid, om alla dessa kostnader i sin helhet skola föras på farleden eller delvis bestridas på annat sätt. Detta gäller enligt styrelsens me-

ning särskilt kostnaderna för landsvägsbron, i vilket avseende styrelsen framhåller, att, därest landsvägstrafiken fortfarande skulle försiggå med färja och bron följaktligen utföras som enkelspårig järnvägsbro, kostnaden skulle minskas med approximativt 115,000 kronor. Enligt en annan fördelningsgrund åter skulle av de totala kostnaderna för den kombinerade landsvägs- och järnvägsbron rättvisligen omkring 35 å 40 % eller cirka 157,000 å 180,000 kronor anses komma på landsvägsbron.

Farleden genom Galten förbi Biskopshamn kan, enligt vad styrelsen meddelar, utan några ränsningar apteras för det större djupet, om kurvradien ej göres större än 600 meter. En ökning av radien till 1,000 meter kan genomföras för en kostnad av omkring 30,000 kronor för 6,5 meters farled. Styrelsen anser emellertid, att en sådan rätning av farleden utan nämnvärd olägenhet kan anstå, till dess trafiken tagit större dimensioner än som kan väntas bliva fallet under de närmaste åren och till dess erfarenhet vunnits, om olägenheterna av den mindre radien kunna anses vara så avsevärda, att de berättiga till nämnda utlägg för farledens rätning.

Kolsundet finner styrelsen, med hänsyn till därmed förenade kostnader, icke böra uppränsas för mera än högst 5,5 meters led. För närvarande föreslår styrelsen, att där upptages en 4 meters led för en beräknad kostnad av 79,000 kronor. Fartyg med mera än 4 meters djupgående skulle vid behov kunna passera Agnesund.

Styrelsen finner nämligen, att en djupare led lämpligen kan framdragas i Agnesund. För närvarande föreslås där uppränsning för 5,5 meters farled, vilket skulle draga en kostnad av 265,000 kronor. En utvidgning från 5,5 till 6,5 meters led har beräknats kosta 395,000 kronor.

Kostnaderna för uppränsning av en 5,5 meters farled genom Bockholmssund äro, såsom förut nämnts, beräknade till 11,000 kronor. En utvidgning till 6,5 meters led skulle öka kostnaderna med 127,000 kronor.

Kostnaderna för de av styrelsen till omedelbart utförande föreslagna åtgärderna uppgå sålunda till sammanlagt 995,000 kronor. Styrelsen framhåller emellertid, att dessa kostnader äro beräknade med normala pris. En uppskattning med användande av nu rådande exceptionella pris hade givit en slutsumma av omkring 1,450,000 kronor, därav cirka 1,000,000 kronor belöpte å farleden genom Kvicksund. Styrelsen anmärker emellertid, att denna sistnämnda uppskattning är approximativ, enär priset förhållandena för närvarande ej äro stadgade utan visa stora variationer. Då vidare anslag för nu berörda ändamål ej skulle behöva begäras förr än tidigast vid 1918 års riksdag, borde kostnaderna i sammanhang därmed revideras.

För en utvidgning av farlederna till 6,5 meters djup skulle enligt vattenfallsstyrelsens utredning, under förutsättning av normala pris, krävas

en kostnad av ytterligare 522,000 kronor, en summa som ju i och för sig med hänsyn till det syfte, man vill vinna, ingalunda ter sig avskräckande.

Förutom beträffande nu berörda farleder finnas, så vitt av tillgängliga mätningar och sjökort framgår, överallt i de delar av Mälaren, som härvidlag äro i fråga, fullt tillräckliga djup även för de största slussalternativen. Det är att märka, att ett 6,75 m. djupgående fartyg kan, eventuellt efter en mindre betydande uppränsning av bottenrännan, även vid lågvatten framföras genom en 6,5 m:s led, om det sker med försiktighet. •

Val mellan  
olika sluss-  
alternativ.

I sin föreliggande skrivelse den 17 februari 1917 har vattenfallsstyrelsen beträffande de olika slussalternativen anfört följande:

»Av den verkställda utredningen framgår tydligtvis, att en framtida uppränsning av farlederna i Mälaren till det större djupet kan ske utan några som helst avskräckande kostnader eller svårigheter.

Motsvarande arbeten kunna sålunda icke uppställas såsom skäl mot valet av större slussdimensioner.

Å andra sidan peka alla intresserades uttalanden hän mot, att möjlighet och sannolikhet finnes för att sjöfarten på Mälaren kan kräva mera djupgående fartyg än 5,5 m., och en utveckling i denna riktning borde därför icke förebyggas.

Skälet för att välja det mindre djupet för slussen skulle då vara, att härigenom den första anläggningskostnaden avsevärt minskades.

Alt. IV (6,75 × 20 × 135 m.) kostar, om, såsom antagligt är, den östliga av de föreslagna kanalsträckningarna, sträckning Ö, väljes..... 2,933,000 kronor.

Alt. II (6,5 × 20 × 135 m.) kostar under samma förutsättning ..... 2,837,000 »

Alt. Ia, varmed betecknas en sluss för 5,5 m:s fartyg men med 135 m:s nyttig längd, (således 5,5 × 16 × 135 m.) kostar 2,215,000 »

Då, på grund av vad som förut hävdats, mindre längd än 135 m. icke kan tillrädas, även om mindre djup och bredd väljas, blir skillnaden i kostnad:

Alt. IV—Alt. Ia..... 718,000 kronor  
eller 24 % av kostnaden för alt. IV och 10,5 % av hela kostnaden för kanalen med angränsande farleder.

Alt. II—Alt. Ia..... 622,000 kronor  
eller 22 % av kostnaden för alt. II och 9 % av hela kostnaden för kanalen med angränsande farleder.

Dessa belopp äro visserligen ganska betydande i absolut storlek, om än mindre avsevärda procentuellt taget. Men styrelsen kan dock icke finna dem så betydande, att de icke motsvaras av den fördel, som ligger däruti, att en framtida utveckling kan ske utan avskräckande kostnader och svårigheter.

Ett sätt att minska kostnaden vore att minska slussbredden, vilken har den jämförelsevis största inverkan på kostnaden. I alt. II skulle den tilläventyrs kunna nedsättas från föreslagna 20 m. till 18 m., vilket senare mått enligt de av styrelsen använda proportionstalen mellan djup och bredd tilläte ett 6,5 m:s far-

tyg att inlöpa. Men denna bredd medger icke passage av ett pansarfartyg av Sverige-typen, som mäter 18,63 m. i bredd och för vilket redan 20 m. äro nog så knappt. Dess djupgående är 6,3 m., och att möjliggöra ett dylikt fartygs inlöpande i Mälaren, i fall behov härav yppas, synes styrelsen dock tillrädligt, även om det icke kan passera ut till Saltsjön förbi Stockholm. Tillämpas de förut omnämnda maximiproportionstalen, blir den mot 6,5 m:s djupet svarande slussbredden över 22 meter, och den mot 5,5 m:s leden svarande 18,8 m., sålunda föga mindre än de föreslagna 20. Det är dessutom att märka, att spelrummen mellan fartygsskrov och murverk därvid räknats ganska sparsamt, varför de största fartygen endast med viss svårighet kunna inlöpa.

Det synes sålunda knappast vara tillrädligt att minska slussbredden under 20 m. Men 20 m:s bredden tillåter inlöpande av ett 7 m:s fartyg med de proportioner, vattenfallsstyrelsen tillämpat. Likaså är 135 m:s slusslängd tillräcklig. Detta är orsaken, varför slussströskeln föreslagits att få ett djup av 7,5 m., motsvarande 6,75 m:s fartyg, i vilket fall till och med ett 7 m. djupgående fartyg med nyssnämnda proportioner vid försiktig slussning kan införas, i synnerhet om vattenståndet är högre än l. v. y. Till sist må än en gång framhållas, att skillnaden mellan kostnaden för en 6,75 m:s sluss alt. IV och en 6,5 m:s sluss alt. II endast är 96,000 kronor.

Vattenfallsstyrelsen kan med stöd av det anförda icke annat än vidhålla sin förut angivna mening, att slussen bör utföras enligt alt. IV.»

Beträffande slutligen konstruktionen av slussen anför styrelsen:

»Styrelsen har sökt finna ett byggnadssätt för slussen, som kunde medföra avsevärd minskning i den första anläggningskostnaden. Detta kunde ske därigenom, att visserligen slusshuvuden och portar utfördes enligt det ursprungliga förslaget, men att kajmurarna i slusskammaren tills vidare ersattes med en enkel pålbrygga. En dylik konstruktion, som givetvis finge anses vara av mera provisorisk natur, skulle nedbringa kostnaden för alt. IV med omkring 330,000 kronor eller 11 %. Men å andra sidan bleve underhållskostnaderna intill den tidpunkt, då kajmurarna komme till utförande, ganska dryga, varjämte det bleve både besvärligt och kostsamt att utan olägenhet för trafiken utföra ombyggnadsarbetet. Dessutom vore faran för träkonstruktionens bestånd icke ringa vid genomslussning och angöring av så stora fartyg, som här komma i fråga. Till följd därav att slusskammarens sidor skulle utgrävas med lutningar 1 : 2 liksom i den öppna kanalen, bleve till sist slussvattenmängden och därmed slussningstiden avsevärt ökad utöver vad som redan blir fallet vid den förut föreslagna »öppna», endast av kajmur på pålar inramade slusskammaren.

Svårigheten att sedermera förse slusskammaren med kajmurar, om till en början endast en pålbrygga och vanliga slänter komme till utförande, kunde emellertid minskas på så sätt, att den för kajmurarnas uppårande nödiga pålningen med plattform och spånt genast utfördes, men murarna tills vidare ersattes med träkonstruktion. Härigenom bleve dock besparingen mot det ursprungliga förslaget endast omkring 110,000 kronor eller 4 %, och vissa av de påpekade olägenheterna i avseende på underhåll och säkerhet kvarstode ändock.»

Med hänsyn till vad sålunda anförts har vattenfallsstyrelsen — under framhållande att samtliga av styrelsen åberopade kostnadssiffror vore

Slussens  
konstruktion.

beräknade efter de före kriget gällande normala pris — förordat, att slussen utföres i huvudsaklig överensstämmelse med Kungl. Maj:ts förslag till 1916 års riksdag.

Anslags-  
frågan.

Beträffande härefter anslagsfrågan ber jag få erinra följande.

I underdånig skrivelse den 23 oktober 1914 hemställde vattenfallsstyrelsen, att, därest Södertälje kanals ombyggnad ansåges böra komma till stånd under den närmaste framtiden, Kungl. Maj:t täcktes föreslå 1915 års riksdag att anvisa ett anslag av 600,000 kronor för år 1916 med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis under år 1915 utanordna intill 200,000 kronor. Med hänsyn till den då rådande situationen kom emellertid denna hemställan icke att underställas riksdagen. I underdånig skrivelse den 30 oktober 1915 framhöll vattenfallsstyrelsen, att med anledning därav arbetsplanen givetvis blivit förskjuten och att en något hastigare takt därför bleve nödvändig, samt hemställde, att Kungl. Maj:t ville föreslå 1916 års riksdag att anvisa ett anslag av 1,000,000 kronor för år 1917 med rätt för Kungl. Maj:t att förskottsvis under år 1916 utanordna intill 400,000 kronor. Det förnämsta skälet härtill var, att flera av vattenfallsstyrelsens andra arbeten då voro så långt framskridna, att en del personal och arbetsredskap lämpligen kunde och borde från dem överflyttas till ombyggnaden av Södertälje kanal.

I mitt yttrande till statsrådsprotokollet den 14 mars 1916 anförde jag, att, med hänsyn till önskvärldheten att begränsa anslagskraven, endast ett anslag av 400,000 kronor borde för år 1917 begäras. Efter samråd med vattenfallsdirektören hade jag nämligen funnit det möjligt att tills vidare sysselsätta en del av det befäl och underbefäl, som då voro anställda i vattenfallsstyrelsens tjänst, vid den allmänna utredning rörande Sveriges inre vattenvägar, varom Kungl. Maj:t på min hemställan framlagt proposition till 1916 års riksdag, och som, därest propositionen bifölles, kunde påbörjas redan under samma år. I avseende på de arbetare, som bleve lediga från vattenfallsstyrelsens pågående anläggningar, skulle de kunna erhålla anställning vid andra nybyggnadsarbeten, särskilt vid ostkustbanan, som då stod inför sitt påbörjande. Den lediga arbetsredskapen finge givetvis uppläggas, intill dess den funne användning vid Södertälje kanal. Denna anordning syntes mig nödvändigtvis betingas av det finansiella läget.

Det anslag, som, utöver de redan för uppränsning av viss sträcka av kanalen mellan Maren och Saltsjön av riksdagen beviljade 550,000 kronor, krävdes för genomförande av utvidgningen från och med Brandalssund förbi Södertälje till och med Linasund, eller 6,785,000 kronor, skulle enligt mitt förslag fördelas sålunda:

för år 1917	.....	kronor	400,000
» » 1918	.....	»	600,000
» » 1919	.....	»	1,700,000
» » 1920	.....	»	2,300,000
» » 1921	.....	»	1,785,000
			<hr/>
		kronor	6,785,000

För år 1917 är, såsom nämnts, i enlighet härmed för ifrågavarande ändamål anvisat ett belopp av 400,000 kronor.

I sin skrivelse den 11 november 1916 anför vattenfallsstyrelsen beträffande anslagsfrågan följande:

»Som redan tidigare av vattenfallsstyrelsen framhållits, är det synnerligen angeläget, att arbetena under de första byggnadsåren kunna bedrivas i något hastigare tempo än den ursprungliga fördelningen av anslagskraven möjliggöra. Det bör nämligen ihågkommas, att enligt vattenfallsstyrelsens första framställning om anslag till Södertälje kanals ombyggnad de båda första byggnadsåren 1915 och 1916 skulle hava sammanfallit med de samtidigt pågående arbetena med Trollhätte kanals ombyggnad. Det skulle vid sådant förhållande ej varit möjligt att från Trollhättan lösgöra så stora mängder arbetsmateriel och överflytta kvalificerad personal i sådan omfattning, att arbetena kunnat bedrivas med någon vidare fart. Då emellertid ombyggnadsarbetena i Södertälje nu blivit framflyttade två år och ombyggnaden av Trollhätte kanal i huvudsak slutförts, ställer sig saken väsentligt annorlunda. Från kanalbyggnadsarbetena i Trollhättan kan i slutet av år 1916 och under år 1917 överflyttas så mycket arbetsmateriel och disponeras härför tränat befäl och arbetare på sådant sätt, att det för ett ekonomiskt bedrivande av arbetena är nödvändigt, att under de första åren större anslagsbelopp göras tillgängliga än förut varit avsett. Det torde nämligen icke vara lämpligt att, där så kan undvikas, låta en del av arbetsmaskinerna stå överksamma och entlediga den personal, som genom flerårigt arbete förvärvat sig stor skicklighet vid deras skötsel. För rekrytering av en god stam av befäl och arbetare är ett sådant arbetssätt icke att rekommendera.

Det torde vidare böra framhållas som en bestämd fördel, att, när nu beslut fattats om utvidgning av Södertälje kanal, arbetena genomföras så snabbt som det är möjligt, utan att dock sådan forcering äger rum, att arbetena därigenom fördras. Genom ett sådant snabbare utförande av arbetena ernår man ju syftet med ombyggnaden tidigare än annars. Vattenfallsstyrelsen beräknar enligt senast uppgjorda arbetsplan, att trafiken med stora fartyg genom den nya slussen och ombyggda kanalen vid Södertälje kan påbörjas under år 1920, om anslagen under kommande år fördelas sålunda:

för år 1917 är anslaget	.....	kronor	400,000
» » 1918 äskas	.....	»	1,000,000
» » 1919 »	.....	»	2,000,000
» » 1920 »	.....	»	2,300,000
» » 1921 »	.....	»	1,085,000
			<hr/>
		Summa kronor	6,785,000

Om slussens dimensioner skulle bliva fastställda annorlunda än vattenfallsstyrelsen hittills tänkt sig, skulle motsvarande jämkning ske i nämnda anslagsbelopp.

Med hänsyn tagen till nu anförda förhållanden finner vattenfallsstyrelsen det i hög grad önskvärt, att anslaget för Södertälje kanals ombyggnad för år 1918 bestämmes till 1,000,000 kronor.»

På grund av vad sålunda anförts hemställer vattenfallsstyrelsen, att Kungl. Maj:t täcktes föreslå 1917 års riksdag att för fortsättande av Södertälje kanals ombyggnad för år 1918 anvisa ett belopp av 1,000,000 kronor.

Departements-  
chefen.

Såsom villkor för sitt beslut om Södertälje kanals ombyggnad uppställde 1916 års riksdag, att Södertälje stad utan ersättning avstår all för kanalombyggnaden erforderlig mark, som den 23 mars 1911 var i stadens ägo. I anledning härav har Kungl. Maj:t genom beslut den 30 juni 1916 anbefallt vattenfallsstyrelsen att från staden införskaffa förbindelse i sådant hänseende. Denna förbindelse torde jämväl kunna förväntas, så snart frågan om kanalens sträckning förbi Södertälje blivit avgjord. För närvarande pågår inom vattenfallsstyrelsen närmare utredning härom, och torde, enligt vad jag inhämtat, denna utredning kunna inom den närmaste tiden avslutas. På sätt jag tidigare framhållit, kommer emellertid valet mellan de föreslagna tre alternativa kanalsträckningarna att i jämförelsevis ringa mån inverka på kostnadsfrågan.

Kungl. Maj:ts förslag till 1916 års riksdag om Södertälje kanals ombyggnad avsåg, såsom jag förut nämnt, att slussen skulle utföras i enlighet med alt. IV. Slussen skulle sålunda erhålla 135 meters nyttig längd, 20 meters fri bredd i portöppningen och 7,5 meters vattendjup på tröskeln, räknat under Saltsjöns lågvattenyta. Härmed skulle efter en eventuell utvidgning av kanalen möjliggöras framförande av 6,75 meters djupgående fartyg.

Enligt vad jag redan framhållit, hänförde sig riksdagens tvekan beträffande slussens dimensioner särskilt till det förordade djupet av slussen; och uttalade riksdagen i detta avseende, att på frågans dåvarande stadium tillräckligt material icke föreläge för bedömandet av spörsmålet, huruvida ifrågakommande hamnar och farleder i Mälaren skulle kunna utan allt för stora kostnader uppränsas till ett djup motsvarande det, som avsetts för slussen. Vattenfallsstyrelsens nu föreliggande utredning torde emellertid lämna klarhet i denna fråga. Vad till en början angår de hamnar, som i detta hänseende närmast kunna komma i fråga, nämligen Västerås och Köping, framgår, att beträffande dessa några avsevärda



svårigheter icke föreligga att anlägga kajer för fartyg av nämnda djupgående. Den verkställda utredningen visar jämväl, att de viktigare farlederna i Mälaren utan allt för stora kostnader kunna göras framkomliga för sådana fartyg. Förutom beträffande de farleder, vilka redan för anordnande av 5,5 meters led måste uppränsas till erforderligt djup, skulle särskilda uppräsningsarbeten för djupare led behöva vidtagas allenast beträffande Agnesund och Bockholmssund. Därvid har jag i likhet med styrelsen utgått från, att Kolsundet icke bör uppränsas för sådan led, utan att trafiken med större fartyg till det inre av Mälaren skall hänvisas till Agnesund. En utvidgning från 5,5 till 6,5 meters led i Agnesund och Bockholmssund har av vattenfallsstyrelsen beräknats kosta sammanlagt 522,000 kronor.

Jag ber i detta sammanhang få erinra, att vattenfallsstyrelsen i skrivelse den 25 januari 1917 gjort framställning om revision av sjökortet över Mälaren. Styrelsen har till stöd därför anfört, att de befintliga korten ej kunde anses tillräckligt fullständiga för den trafik av djupgående fartyg, som kunde förväntas, sedan Södertälje kanal fördjupats och Hammarbyleden blivit färdig. Det vore därför i hög grad önskvärt, att vissa andra större farleder i Mälaren än de, som nu varit föremål för styrelsens utredning, undersöktes och att alla åtminstone för 5,5 meters fartyg farliga grund därstädes bleve utmärkta. Styrelsen hade vid utarbetandet av arbetsplanen för Södertälje kanal tänkt sig, att trafiken genom den nya slussen med djupgående fartyg skulle kunna börja senast på våren 1921. Det vore därför önskligt, att de nymätningar, som eventuellt komme att utföras, bleve verkställda i så god tid, att nytt sjökort för Mälaren kunde föreligga vid sistnämnda tidpunkt. I anledning av denna vattenfallsstyrelsens framställning har Kungl. Maj:t förut denna dag meddelat beslut.

Enligt vad vattenfallsstyrelsen framhållit, torde det dock med säkerhet kunna antagas, att vid den ifrågasatta revisionen inga sådana nya upplysningar kunna komma i dagen, vilka skulle föranleda avsevärdare arbeten på andra ställen än de av styrelsen angivna.

Av det anförda synes mig framgå, att kostnaderna för erforderlig uppränsning av de viktigare hamnarna och farlederna i Mälaren icke kunna åberopas såsom allt för tungt vägande skäl mot att slussen erhåller det av mig förut förordade djupet.

Å andra sidan synes den av vattenfallsstyrelsen förebragta utredning visa, att sannolikhet förefinnes för att sjöfarten på Mälaren i en framtid kan komma att kräva fartyg med de större dimensioner, varför slussen enligt ifrågavarande förslag skulle utföras. Tanken att bereda möjlighet för oceangående fartyg att inkomma i Mälaren har ock livligt omfattats

av de i saken intresserade. Så hava, såsom av det föregående framgår, stadsfullmäktige i Västerås och Köping uttalat stora förhoppningar om en utveckling av den större sjöfarten samt förklarat sig beredda att vidtaga åtgärder för att kunna tillgodogöra sig denna. Jag ber vidare få nämna, att tekniska föreningen i Västerås i en till statsrådet och chefen för civildepartementet ställd skrivelse av den 29 december 1916 meddelat, att vid sammanträde med nämnda förening den 9 december 1916 frågan om Mälarens öppnande för den större sjöfarten genom Södertälje kanals ombyggnad varit under behandling. De närvarande hade därvid enhälligt förordnat, att den nya slussen vid Södertälje borde givas betydligt större mått än de, som svarade mot de kanaldimensioner för 5,5 meters djupgående, som till en början skulle komma till utförande. Föreningen ansåg nämligen, att, då statsmakterna genom beslut om Södertälje kanals ombyggnad möjliggjort den större sjöfartens inträngande i Mälaren, en fortsatt utveckling av denna sjöfart borde möjliggöras genom att slussen utfördes så stor, att den bleve tillräcklig för en ytterligare framtida utvidgning av kanalen. Till stöd för denna åsikt anförde föreningen följande:

»Genom sitt läge långt inne i landet bör Västerås kunna utvecklas till en centralhamn för betydande delar av Bergslagen och den trafik, som kan komma att ombesörjas över Västerås, torde därför bli så stor, att den för sin rationella utveckling fordrar fartyg med avsevärt större dimensioner än som svarar mot 5,5 meters djupgående.

Västerås järnvägsförbindelser hava hittills icke gynnat hamnens utveckling, men då numera goda förutsättningar förefinnas att förbättra järnvägsförbindelserna åt Bergslagen, torde även härutinnan möjligheterna bli uppfyllda, för att sjöfarten på Västerås skall få ett betydande uppsving.

Då grundförhållandena inom Västerås hamnområde äro sådana, att kajer med ända till 8 meters vattendjup kunna åstadkommas för relativt måttliga kostnader, bör möjligheten hållas öppen att fördjupa Södertäljeleden till större mått än som motsvarar 5,5 meters djupgående.

Uppränsning av Mälarens farleder kan enligt upplysning vid sammanträdet lätt ske till 5,5 meters djupgående, men även en fördjupning därutöver till 7 meters djupgående skulle kunna ske vid Agnesund för mycket måttlig kostnad. Även ur denna synpunkt finnes således ingen anledning att begränsa utvecklingen genom för små dimensioner.

Omloppstiden för mellersta Sveriges järnvägsagnar blir givetvis avsevärt förkortad, om oceangående fartyg kunna komma så nära Bergslagens hjärta som möjligt.»

Tekniska föreningen i Västerås, som bland sina medlemmar räknar bland andra ett stort antal industriidkare i Bergslagen, är således synnerligen intresserad av att de större slussdimensionerna väljas.

Kostnaderna för anläggning av en sluss i enlighet med av vattenfallsstyrelsen i föreliggande skrivelse förordnat alt. IV beräknades i fram-

ställningen till 1916 års riksdag till 2,933,000 kronor. Det kunde emellertid, på sätt vattenfallsstyrelsen framhållit, ifrågasättas att, för minskande av anläggningskostnaderna, nedsätta slussens bredd från föreslagna 20 meter till 18 meter — vilket sistnämnda mått, enligt av styrelsen använda proportionstal mellan djup och bredd, tillåter ett 6,5 meters djupgående fartyg att inlöpa — under det att de större dimensionerna i övrigt skulle bibehållas. Genom en sådan inskränkning av slussens bredd kan, enligt vad jag från vattenfallsstyrelsen inhämtat, anläggningskostnaderna nedbringas med 133,000 kronor eller således till 2,800,000 kronor. Såsom skäl för den större bredden har vattenfallsstyrelsen anfört, bland annat, att en slussbredd av 18 meter icke medgiver passage av ett pansarfartyg av Sverige-typen, som mäter 18,63 meter i bredd och för vilket redan en bredd av slussen av 20 meter är nog så knapp. Detta skäl torde dock icke kunna tillmätas allt för avgörande betydelse. Jag tillåter mig nämligen erinra, att marinförvaltningen, chefen för marinstaben och inspektören av flottans övningar till sjöss i gemensamt utlåtande den 14 februari 1916 med anledning av skrivelse från Stockholms stads hamnstyrelse rörande pansarbåtsrännan i Hammarbyleden uttalat, att en fördjupning utöver 5,5 meter av Hammarbyleden och Södertäljeleden samt Bockholmssund vore av ganska underordnat militärt värde. Däremot finner jag den omständigheten, att utvecklingen synes gå emot allt större proportionstal mellan fartygens djup, bredd och längd, kraftigt tala för den större slussbredden. Enligt de av vattenfallsstyrelsen angivna maximiproportionstalen skulle nämligen mot 6,5 meters djupet svara en slussbredd av över 22 meter och mot 5,5 metersleden en bredd av 18,8 meter. Därvid är jämväl att märka, att spelrummen mellan fartygskrov och murverk räknats ganska sparsamt. En inskränkning av slussbredden under föreslagna 20 meter synes därför icke tillrädlig.

På de av mig nu anförda skäl och då, enligt vad jag förut betonat, ett byggande i framtiden av en större sluss skulle vara förenat med högst betydande kostnader, finner jag ej anledning att beträffande slussens dimensioner frångå min förut i frågan uttalade mening.

Kostnaderna för en sluss med av mig förordade dimensioner beräknades, såsom jag nyss nämnde, år 1916 till 2,933,000 kronor. Vattenfallsstyrelsen har nu undersökt möjligheterna av att genom ett billigare byggnadssätt nedbringa kostnaderna. Detta skulle ske genom att provisoriskt ersätta den förut beräknade kajmuren i slusskammaren med en enkel pälbrygga. Därigenom skulle, enligt vad vattenfallsstyrelsen uppgivit, anläggningskostnaden kunna nedbringas med omkring

330,000 kronor. Som en annan möjlighet har ifrågasatts, att den för murarnas uppbärande nödiga pålningen genast skulle utföras, men murarna tills vidare ersättas med träkonstruktion. Den härigenom uppkomna besparingen i anläggningskostnaden har av vattenfallsstyrelsen beräknats till 110,000 kronor. Den förra utvägen synes emellertid utesluten redan av den anledning, att betydande svårigheter skulle uppstå att sedermera förse slusskammaren med kajmurar. I båda fallen skulle därjämte fara för träkonstruktionens bestånd uppkomma vid slussens begagnande för trafik, varjämte underhållskostnaderna intill den tidpunkt, då kajmurarna komme till utförande, bleve ganska dryga. Slutligen är att märka, att vattenfallsstyrelsen vid beräkning av besparingen — liksom vid samtliga kostnadsberäkningar angående slussen — utgått från de före kriget gällande normala pris, men att då priserna å trä stigit i högre grad än betongpriserna, den verkliga besparingen, särskilt vad den senast antydda utvägen beträffar, enligt vad vattenfallsstyrelsen meddelat med säkerhet komme att väsentligt understiga det beräknade beloppet. Jag finner mig därför icke kunna tillstyrka något av de sålunda ifrågasatta billigare byggnadssätten utan anser mig i likhet med styrelsen böra förorda, att slussen utföres i huvudsaklig överensstämmelse med 1916 års förslag. Härvid ber jag ånyo få erinra, att de gjorda kostnadsberäkningarna äro grundade på de före kriget gällande normala pris och att en revision av beräkningarna därför troligen blir nödvändig.

I Kungl. Maj:ts förslag i föreliggande ämne till föregående års riksdag beräknades, såsom jag förut nämnt, det för år 1918 erforderliga anslagsbeloppet till 600,000 kronor, därvid jämväl tagits hänsyn till de för slussen beräknade kostnaderna. I sin skrivelse den 11 november 1916 har vattenfallsstyrelsen emellertid hemställt om ett anslagsbelopp för år 1918 av 1,000,000 kronor. Ehuru jag till fullo beaktar de skäl, styrelsen till stöd därför anfört, synes det mig dock med hänsyn till det finansiella läget nödvändigt att begränsa anslaget till det belopp, som för ändamålet förut beräknats, eller 600,000 kronor.

Jag ber i detta sammanhang få erinra, att 1916 års riksdag bifallit Kungl. Maj:ts framställning till samma riksdag i fråga om allmän utredning rörande Sveriges inre vattenvägar, varigenom sysselsättning kan beredas åt en del av det befäl och underbefäl, som förut använts vid under vattenfallsstyrelsens ledning utförda byggnadsarbeten.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

*dels* medgiva, att i samband med av riksdagen beslutad ombyggnad av Södertälje kanal därstädes må

anläggas en ny sluss i huvudsaklig överensstämmelse med av vattenfallsstyrelsen förordat förslag för en beräknad kostnad av 2,933,000 kronor;

*dels ock* för fortsättande av arbetena med Södertälje kanals ombyggnad för år 1918 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor.

---

Vad departementschefen sålunda hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämde, behagade Hans Maj:t Konungen bifalla; och skulle proposition till riksdagen avlåtas av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Conr. Falkenberg.*