

# VÅRA INRE VATTENVÄGAR

Av kapten Y. ROLLOF

»Det ligger i naturen af människans väsende, att gemenskapen för henne är den lifsluft, som på en gång utgör villkoret för hennes bestånd och det förnämsta medlet för hennes högre utveckling. Ensam, lemnad åt sig sjelf, är hon jämförelsevis den svagaste av jordiska varelser, men uti föreningen med sina likar vinner hon en kraft, genom hvilken slutligen nästan ingenting blifver henne för svårt. Hvad som befordrar gemenskapen emellan människor, hvad som bidrager att förminska de hinder därför, som inskränkning till tid och rum förorsaka, är följaktligen ock det verksamaste af yttre medel till människoslägtets välgång och framsteg. Det gives hufvudsakligen blott tvenne sådana medel. Det ena är hvad man i allmänhet kallar: kommunikationer eller transportanstalter, som genom organiska och mekaniska krafter förflytta människor och ting mellan skilda punkter af jordytan (Det andra är skrifkonsten jämte boktryckeriväsende).»

Ovanstående välformulerade citat är hämtat från inledningen till en Akademisk afhandling, som med vidtberömda filosofiska facultetens tillstånd till offentlig granskning framställdes år 1846 av C. G. Styffe och P. A. Gullstrand behandlande ämnet »Om Sveriges kanalbyggnader intill medlet av adertonde seklet».

Med anledning av den stora vikt som våra inre vattenvägar således måste ha »för vår högre utveckling» skall här lämnas en orientering om våra nu befintliga kanaler och om några leder, som aldrig kommit till stånd, bland dem Svea kanal och en kortare väg för större fartyg genom Stockholms södra skärgård.

## *Trollhätte och Södertälje kanaler.*

Den 29 september 1950 framstod genom raset vid Surte i blyxtbelysning betydelsen av vår främsta inre vattenväg för västra och mellersta Sveriges näringsliv. Om trafiken hade varit lika

stor som år 1949 skulle under de 19 dagar som Göta älv var helt spärrad, 840 fartyg och sammanlagt 130 000 godston ha passerat Surte.

Vänerns hamnförbund har beräknat, att godsfördyringen genom transport på annat sätt än medelst båt skulle med 1950 års priser ha medfört en fördyring med i medeltal minst 8 kr. per ton. Genom avstängningen beräknades totalförlusten uppgå till mellan 4 och 5 miljoner kronor.

Under de senaste åren ha i medeltal ca 10 000 fartyg och sammanlagt omkring 2 000 000 godston per år trafikerat Trollhätte kanal. För att transportera den godsmängd, som normalt framgår på kanalen, skulle erfordras ca 400 järnvägsvagnar per dag! Dessa siffror visa med all önskvärd tydlighet kanalens betydelse.

Nordre älv blev en tillfällig lösning vid Surteolyckan men med stor svårighet. Det blev faktiskt ett kejsarsnitt som en talare uttryckte det vid en diskussion i Nautiska Föreningen i Göteborg den 24.11.1950, då Vänernområdets trafikproblem belystes i samband med Surteolyckan. Nordre älv har hittills annars mest betraktats som en led för nöjesglare men har säkerligen en mission att fylla som reservled särskilt i orostider. Efter framställning från Riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap och Vänerndelegationen har denna fråga hänskjutits till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen att efter utredning uppgöra förslag till förbättring av farleden i Nordre älv. Denna fråga kommer ev. att behandlas vid årets riksdag.

Vänern är till storleken landets femte »hamn», om man räknar Trollhätte kanal som inloppet. För närvarande kunna fullt lastade fartyg på över 2 200 lastton med 4,6 m djupgående passera kanalen med dess 90 m långa och 13,7 m breda slussar.

Vänerns med avseende på godsomsättningen största hamn är Otterbäcken, en hamn, som torde vara föga känd bland allmänheten. Över denna hamn, som är belägen på sjöns östra sida, erhåller Bergslagen stenkol, skrot och olja och här över exporteras malm, virke och papper. Tontalet gods för Otterbäcken uppgick 1951 till 346 000 ton vilket ger 19:e platsen bland rikets hamnar. Bland exporthamnarna intar Otterbäcken 10:e rummet. Bland övriga djuphamnar kan nämnas Karlstad, Skoghäll, Kristinehamn, Köpmannebro och Åmål.

I sin minnesskrift av år 1948 framhöll Vattenfallsstyrelsen, att »de förbättrade sjötrafikmöjligheterna ha åstadkommit ett kraftigt uppsving av industrierna utmed Vänern samt bidragit till skapan-

det av nya. Isynnerhet ha de ökade trafikmöjligheterna kommit de industrier till godo, vars produkter gå till främmande länder. Varorna, huvudsakligen pappersmassa och virke, kunna nu utan omlastning i Göteborg sändas till England, Nordsjö- och Medelhavshamnar, och å andra sidan kunna kol samt vissa råvaror importeras direkt till förbrukningsorten.»

Som ett annat exempel på betydelsen av våra inre vattenvägar kan nämnas Köpings snabba utveckling. Denna stad har vuxit från 6 200 innevånare 1935 till 13 700 innevånare 1951. Det är den nya djuphamnen tillsammans med en framsynt tomtpolitik, som har dragit nya industrier till staden. Fartyg på 3 700 lastton med 5,5 meters djupgående kunna genom Hammarbyleden eller Södertälje kanal föra stadens och upplandets produkter ut på världshaven.

Det pågår en ständig utveckling mot större fartyg. Detta belyses bl. a. av 1944 års hamnutredning (SOU 1949: 33) i dess tabell 14. Detta beror bl. a. på skärpta bemannings- och byggnadsbestämmelser.

Med anledning härav diskuterades i Västerås den 3.3.1952 en fördjupning av Södertälje kanal och farlederna till Västerås och Köping.

#### *Göta kanal.*

Även om Trollhätte kanal och Södertälje kanal äro våra ojämförligt viktigaste inre vattenleder finns dock ett flertal inre vattenvägar, som har stor betydelse för tyngre transporter. Till Väneren leda även Dalslands och Säffle kanaler, och Göta kanal fortsätter sin smala och krokiga väg till Östersjön.

Redan 1718 hade ett kontrakt slutits mellan Karl XII och Polhem om utförande av en segelled ända från Kattegatt till Östersjön att byggas på fem år. Karl XII avsåg bl. a. att göra Sverige oberoende av den danska kontrollen vid Öresund. Arbetet igångsattes trots bristen på folk och pengar men avstannade kort efter kungens död. Kanalen fullbordades först 1832 efter 23 års arbete under Baltzar von Platens ledning. Göta kanal har en längd av 190 km varav 87 km tillkommit genom grävning och sprängning. För att minska kostnaderna drogs kanalen fram genom terrängen enligt minsta motståndets lag vilket medförde att den har många skarpa kurvor. Kanalen medger endast trafik för fartyg på 300 ton d. w. och 2,8 m djupgående och genom de 58 slussarna går färden inte så snabbt. Dess betydelse har sedan järnvägarnas tillkomst gått

starkt tillbaka, men för turisttrafiken och tyngre transporter har den ännu sitt värde. De viktigaste hamnarna efter leden äro Jönköping, Linköping och Åmmeberg. Den sistnämnda ortens zinkgruvor, vår största förekomst, tillhör ett belgiskt bolag Vieille Montagne, som transporterar zinkmalmen kanalvägen till bolagets hyttor i Angleur i Belgien.

Kanalkommissionen har undersökt möjligheterna att modernisera Göta kanal (SOU 1924:6) och bl. a. föreslagit, att kanalen skulle utmynna i Bråviken vid Norrköping i stället för som nu i Slätbaken. Genom en dragning genom sjön Glan och efter Motala ström skulle trafiken troligen stegras avsevärt. Kommissionen diskuterade 3, 4 och 5 meters dubbelder och förordade en 3-meters led. Även med detta ringa djupgående skulle man kunna använda större och därmed ekonomiskt fördelaktigare fartyg än de nuvarande, varigenom man skulle kunna minska omlastnings- och lagringskostnader. Genom modernisering av Göta kanal skulle även värdet av Trollhätte kanal ökas.

#### *Kinda, Dalslands, Säffle och Filipstads Bergslags kanaler.*

Göta kanal står i förbindelse med sjöarna syd om Linköping genom Kinda kanal, som följer Stångån. Farleden utgöres egentligen av två farleder varav den ena framgår mellan Roxen och Linköpings hamn och är byggd efter samma tekniska bestämmelser som Göta kanal. Den andra leden mellan Linköping och Horn vid Åsunden har mindre djupgående, nämligen 1,5 m och 25,5 m slusslängd, och medger endast trafik för fartyg på 60 ton d. w. Kanalens längd är 89,5 km, därav bearbetad led 27 km. Den nio timmar långa kanalfärden från Linköping till Hycklinge vid Åsundens sydspets har blivit en uppskattad turistattraktion. Varje år skall kanalen ryktesvis läggas ned, men tack vare turisttrafiken har den fått fortsätta.

En nedläggning av en kanal eller järnväg medför ofta en minskning av produktionen i den kringliggande bygden, trots att lastbilarna teoretiskt överta trafiken. I utredningar om kanaler framhålles just ofta det uppsving, som anläggningen medfört genom de billiga transporterna framför allt av massagods.

Dalslands kanal, som är en av Sveriges vackraste farleder, är 255 km lång, därav endast 8 km bearbetad led med 1,75 m djup, resten sjöar, bl. a. Lelången, Västra och Östra Silen samt Stora Le. Genom den sistnämnda sjön, som skäres av riksgränsen nås även

förbindelse med Norge. Medelst ett hissverk kan virke transporteras till Fredrikshalds kanal och vidare till havet. Dalslands kanal är dessutom genom Snäcke kanal förbunden med sjön Äminnen.

Den bekanta akvedukten i Håverud är inte någon enastående konstruktion. I England t. ex. finns ett stort antal akvedukter.

Säffle kanal har 1952 i sin nedre del utbyggt så att fartyg på 700 ton med 3,36 m djup kunna passera kanalen mot tidigare endast 300 ton. Farleden, som följer Byälven, är 90 km lång, varav 13 km är bearbetad led. Hela höjdskillnaden från Jössefors vid Glafs-fjordens norra ända till Vänern är mindre än en meter.

Som ett exempel på kanalavgifter kan nämnas att för fartyg i Byälven genom Säffle kanal betalas 7 öre per ton och motorbåtar få betala kr. 1: 80 per gång.

Att en nedlagd kanal, som enligt laga kraft vunnet domstolsutslag år 1936 skall utrivs, likväl tillåtes leva upp, visserligen efter en hård strid, och fortbestå — ej som förut i statlig utan i enskild regi — hör nog ej till det alldagliga. Så är dock fallet med den 8 mil långa natursköna Filipstads bergslags och Knappfors' kanal, som med 19 m höjdskillnad förbinder Filipstad med Bofors. År 1862 passerades kanalen av 520 fartyg och 988 lastpråmar, men efter järnvägarnas tillkomst sjönk dess betydelse, och nu är det endast nöjesseglare, som utnyttja denna vackra farled.

#### *Svea kanal.*

Ett projekt, som aldrig tycks dö, är planerna på Svea kanal dvs. en led mellan Vänern och Mälaren. Redan tredje året efter sin tronbestigning inlämnade Gustaf Vasa till Rikets ständer en framställning, att man med en »graf» skulle förena Vänern och Hjälmarén. Under årens lopp ha ett flertal utredningar företagits för att bedöma möjligheterna och framför allt kostnaderna för detta storföretag.

En av projektets lidelsefullaste förespråkare torde ha varit kommandören i flottans reserv C. G. Engström, som 80-årig under åren 1908—1910 gav ut ett större verk »Svea Kanal». I sitt företal säger författaren: »Här är fråga om att samla och ordna den där 100:e procenten af troende, bland alla de 99 otrogna så att de troende en gång skola få majoritet. Detta för tillfället så förstådt, att det nu endast gäller att finna fosterländskt sinnade män, hvilka, antingen själfva eller genom regering eller riksdag, skola kunna

anskaffa nödiga medel till en grundlig, genomgående undersökning av lokalerna.»

Engström som bl. a. stöddes av Axel Johnsson tänkte sig en nära nog kompassrak »hafskanal» med 8—9 m djup medgivande trafik för fartyg på 10 000 ton med 6—8 knops fart. Kanalen skulle bl. a. gå genom en tunnel vid Boderna. Chefen för flottans stab och marinförvaltningen hade i ett yttrande föreslagit en kanal med 9—10 m djupgående.

Från Väneren skulle Svea Kanal enligt Engströms förslag utmynna vid Uddevalla, vilket också är ett gammalt projekt, då avståndet mellan Vänersborg och Uddevalla endast är ca 25 km. På privat initiativ hade under år 1908 en undersökning utförts av denna led. Denna vattenväg har under de senaste åren åter blivit aktuell bl. a. beroende på Uddevallas stora sjöfartsintressen.

K. Kanalkommissionen, som arbetade under åren 1916—1922, har i SOU 1924: 6 angående Engströms förslag yttrat: »Engström tog ingen hänsyn till terrängförhållanden eller ekonomi och byggde ej heller sin utredning på någon trafikteknisk undersökning. På grund härav, och då en ny vattenväg enligt hans förslag skulle kräva en kostnad av flera hundra millioner kronor, saknar hans utredning praktiskt värde.»

Om en Svea Kanal skulle utföras, borde man enligt K. Kanalkommissionen nöja sig med en 3-metersled utförd som dubbelled men med enkla slussar mellan Hjälmarenen och Väneren. Kanalen borde dragas genom sjöarna Teen, Tolften, Lilla och Stora Björken samt längs Dalälven till Skagern och därifrån förbi Gullspång till Otterbäcken. Gångtiden för ett 3-meters fartyg Stockholm—Göteborg beräknades genom Hjälmare och Svea kanaler till 50 timmar. Som jämförelse kan nämnas att ett fartyg med 9 knops fart behöver ca 60 timmar i gott väder för att gå kustvägen från Stockholm till Göteborg. Med 1914 års priser beräknades Svea Kanal kosta omkring 35 millioner kronor. Anläggningskostnaderna för en kanal med stort vattendjup skulle troligen ej kunna förränta sig. Dessutom tillkom problemet med alla broar för det otal vägar och järnvägar, som skulle korsas kanalen. Kommissionen avslutade sitt yttrande med följande ord: »Tanken på en Svea Kanal såsom del av en genomgångsled mellan Sveriges östra och västra hav kan för överskådlig tid övergivas.»

Vid en diskussion 1940 i Föreningen för inre vattenvägar diskuterades dock ånyo Svea kanalproblemet med hänsyn till kusttrafik, spärr och arbetslöshet, och K. Kanalkommissionens yttrande an-

sågs vara nog väl kategoriskt. Den strategiska betydelsen av en Svea kanal har kanske ökat nu, då Sovjet även behärskar Östersjöns södra strand.

Kommandör Engström, som var en man med stora linjer, föreslog också i samband med Ålandsfrågan en 135 km lång kanal mellan Gävlebukten och Mälaren från Harnäs till Västerås, som delvis skulle följa Dalälven.

*Hjälmare och Strömsholms kanaler.*

Genom Hjälmare och Örebro kanaler står Örebro i förbindelse med Stockholm. Hjälmare kanal, som är vårt lands äldsta kanalled, medger trafik för fartyg på 150 ton d. w. Kanalen går delvis genom Arbogaån istället för den naturliga vägen genom Eskilstunaån, som är Hjälmarens utlopp i Mälaren. K. Kanalkommissionen har år 1921 i sitt tredje meddelande framlagt ett förslag till en förbättrad Hjälmare kanal.

Till Mälaren leder även den natursköna Strömsholms kanal som är trafikabel för fartyg på 70 ton d. w. med 1,63 m djupgående. Strömsholms kanal hade vid sitt fullbordande 1795 mycket stor betydelse för vårt lands ekonomi. Den underlättade i hög grad exporten av svenskt järn som vid denna tid hade en dominerande ställning på världsmarknaden. I början av 1700-talet svarade sålunda Sverige för 30—40 % av världens stångjärnsproduktion men 1950 endast 0,7 %. Numera trafikeras leden nästan uteslutande av pråmar bl. a. beroende på att broarna nu byggas fasta. Kanalen, som är 107 km lång, följer Kolbäcksån och till densamma hörande sjöar på sträckan från Smedjebacken vid åns inflöde i sjön Norra Barken i Dalarna till Strömsholm vid Mälaren. År 1922 avlämnade K. Kanalkommissionen ett betänkande (SOU 1923: 11) angående utbyggnad av den nuvarande kanalen samt nybyggnad av en fortsättningsled från Smedjebacken till Ludvika med 3,0 resp. 4,0 m djupgående.

Utbyggnaden av kanalen beräknades bidra till en ökad malmexport från mellersta Sveriges bergslager och till ett bättre utnyttjande av de betydande naturtillgångarna i trakterna kring kanalen.

*Mindre vattenvägar, nedlagda kanaler och kanalprojekt.*

I södra Småland finns en föga känd vattenväg, Råppe—Torgsjö—Asasjö kanal, en 1 m djup led från Råppe station å Växjö—

Alvesta järnväg till Helgasjön och Toftasjön. Genom en sluss med 2 m sänkning vid Åby står kanalen också i förbindelse med Skakenässjön.

Smärre inre farleder, som numera förlorat sin betydelse, är Hörkens kanal mellan Norra och Södra Hörken i Västmanland, P. A. Tamms kanal vid Dellensjöarna och Stöde kanal, som var en upprensning av Ljunga älv från Stödesjön till Torpsjön. Dessutom finns slussanläggningar förbi Eskilstuna, i Karlstad och Forshaga för att kanalisera Klarälven samt slussar i Fattighusån i Göteborg, som medger prämtrafik till Mölndal, och slussar vid Sickla syd om Stockholm.

Åkers kanal är en 11 km lång led (utrustad med en sluss) från Garnsviken till Trälhavet. Under forna tider var detta en av vårt lands viktigaste vattenvägar. Skärgårdsbåtar kunde då ta sig upp 25 km från havet efter Närtunaån ifrån dess utlopp vid Biskopstuna till det forna Folklandstingstad, som var medelpunkten i Attundaland.

Vid riksdagen 1756 fäste värmlandsrepresentanten Jacob Larsson ständernas uppmärksamhet vid fördelarna med en kanalförbindelse mellan sjöarna Fryken och Väneren och år 1799 inlämnade överdirektören över lantmäteriet Eric af Wetterstedt ett förslag till kanal från Fryken genom sjön Visten till Klarälven. Den sträcka, som måste grävas var endast 2 000 alnar lång, och blott en sluss skulle erfordras. Klarälven skulle också göras segelbar upp till Munkfors eller ungefärligen 7 mil genom slussanläggningar vid Dejefors och Forshaga. Efter att ha verkställt en längre utredning om transportkostnader och företagets ekonomiska bärkraft, kom af Wetterstedt till den slutsatsen, »att denna fråga är av den art, att var och en väl tänkande medborgare skulle önska att få se skyndsammaste verkställighet av företaget». af Wetterstedts stora förhoppningar kommo emellertid ej att gå i uppfyllelse.

Ett kanalförslag av mera verklighetsfrämmande natur avsåg en undersökning i början av 1800-talet av möjligheterna för en kanalförbindelse mellan Storsjön i Jämtland och Bottniska viken genom upprensning av Indalsälven. Av utredningen framgick, att det skulle erfordras ej mindre än 56 slussar, varför kostnaderna skulle bli alltför stora för att företaget skulle kunna realiseras. (Ur Svenska Lantmäteriet 1628—1928.)

Kanalkommissionens sista utredning (SOU 1922: 24) omfattade en s. k. Nyköpings kanal genom de sörmländska sjöarna Båven,



Lidsjön, Långhalsen, Hallbosjön och Yngaren samt längs Nyköpingsån till Östersjön. Enligt Kanalkommissionen skulle denna kanal med 2,1 m vattendjup sannolikt giva en sådan avkastning att dess utförande kunde motiveras.

#### *Kustkanaler.*

Bland våra kustkanaler kunna nämnas Falsterbokanal, Sotenskanalen, Strömma kanal, Väddö kanal, Dragets kanal, Muskö kanal och Dalarö kanal, de två sistnämnda huvudsakligen grävda för fiskefartyg. Väddö kanal medger för närvarande trafik med fartyg med 3,2 meters djupgående. Den utnyttjas framför allt nu av de stora timmersläpen. En fördjupning av kanalen skulle vara av stort värde inte minst under krig. Erfarenheterna från andra världskriget visa, att man bör ha så många olika transportmöjligheter som möjligt. Som exempel kan nämnas att England som har Europas näst Belgien tätaste järnvägsnät (131 km/km<sup>2</sup>) var utomordentligt beroende av kusttrafiken på ostkusten. Ett flertal utredningar angående kanalens fördjupning har utförts, vilka visa att kostnaderna äro mycket rimliga.

#### *Kanalen, som aldrig blev av.*

När man kommer söderifrån på väg till Stockholm med ett fartyg, som är större än en skärgårdsbåt, måste man (frånsett Södertälje kanal) gå den långa omvägen runt Värmdö och genom Oxdjupet till huvudstaden. Den 42,5 km kortare leden med 2,2 m djup genom Baggenstället har trots att man sedan 1704 debatterat problemet, inte fördjupats. Frågan diskuterades särskilt livligt i slutet av 1800-talet<sup>1</sup>, men fortifikationens talesmän krävde så omfattande befästningsverk för att försvara en djupare led, att projektet föll igenom gång på gång.

Under 1900-talet har den nya leden varit aktuell särskilt vid tre tillfällen. 1904 gjorde bankdirektör K. A. Wallenberg en underdånig framställning innefattande:

»dels att, därest Kungl. Maj:t inom den närmaste tiden beslöte att med eller utan medverkan av Stockholms stad upptaga en farled av minst 6,6 m djup och 19,5 m bottenbredd mellan Baggensfjärden och Lännerstasunden över det s. k. Moranedet, han skulle

<sup>1</sup> Se Henrik Gisiko, Historik över ifrågasatt farled till Stockholm mellan Baggensfjärden och Lilla Värtan, del I 1903, del II 1935.

förbinda sig att utan ersättning tillhandahålla den erforderliga marken,

dels att, därest Kungl. Maj:t lämnade honom nådigt tillstånd att upptaga en sådan farled, han skulle förbinda sig att antingen själv eller genom ett svenskt aktiebolag åstadkomma en kanal över Moranedet av ovannämnda dimensioner enligt ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkänt förslag, för vilken kanal kostnaden beräknades till 1 500 000 kr., samt att underhålla densamma mot villkor att han eller det eventuella bolaget erhöle,

dels ett anslag ur handels- och sjöfartsfonden eller av andra medel av 500 000 kr att utgå med 125 000 kr årligen under fyra år,

dels ock rätt att av fartyg, som icke tillhörde Kronan, uppbära avgifter, ej högre än de av Kungl. Maj:t för Södertälje kanal fastställda,

med staten tillförsäkrad rätt att när som helst övertaga kanalen på de inlösningsvillkor, som plägade föreskrivas vid beviljande av järnvägskoncessioner.»

Kungl. Maj:t infortrade bl. a. yttrande från chefen för flottans stab, som varmt tillstyrkte kanalens byggande.

Då bankdirektör Wallenberg icke erhållit något svar på sin framställning i början av år 1907 återtogs densamma.

Vid 1916 års riksdag väcktes inom första kammaren av dåvarande kommandörkaptenen, sedermera statsrådet och amiralen Hans Erikson — under åberopande av den stora betydelsen för vår under stark utveckling varande sjöfart som en för stora fartyg tillgänglig förbindelseled mellan Baggensfjärden och stora farleden till Stockholm skulle ha — motion om utredning i denna fråga. Kungl. Kanalkommissionen erhöle då uppdrag att verkställa en teknisk-ekonomisk utredning (Medd. nr 4), som blev färdig 1917. Tre alternativ diskuterades nämligen:

Moranedskanalen.

Sågsjökanalen och

Ålstäkskanalen.

Av dessa alternativ tillstyrkte chefen för marinstaben och lotsstyrelsen den 3,6 km långa Sågsjökanalen (till Lövbergaviken), som fastän fem gånger dyrare än Moranedskanalen ur navigatorisk synpunkt var mycket fördelaktig framför allt på grund av de raka tillfartslederna med god sikt.

Ålstäksleden innebär att ett endast 350 m brett näs av grus och rullsten skall skäras igenom. Dessutom krävs en upprensning av tillfartslederna för större fartyg. Ryssarna, som alltid visat stort

intresse för kanaler, försökte redan 1719 hjälpa oss att gräva igenom näset för att bereda galärflottan väg till Stockholm.

Den senaste framstöten för att lösa frågan gjordes 1933, då Knut och Alice Wallenbergs stiftelse i skrivelse till Stockholms stadsfullmäktige erbjöd sig att om beslut fattades av vederbörande myndigheter om upptagande av en ny avgiftsfri farled söderifrån till Stockholm genom Moranedet eller Baggenstäket med sådant djup att pansarbåtar kunde passera och om arbetet därmed påbörjades före den 1.7.1935, bidra till kostnaderna för sagda farled med ett belopp av 2 millioner kronor.

Sedan hamnstyrelsen, marininstaben och kammarkontoret tillstyrkt farleden behandlades framställningen i drätselnämnden den 29.5.1935. Härvid anfördes av föredragande borgarrådet — som i egenskap av hamnstyrelsens ordförande kort förut tillstyrkt förslaget men som nu efter av kommunalarbetarnas motstånd mot arbetets utförande såsom reservarbete ändrat åsikt — bl. a. följande: på grund av osäkerhetsmoment icke minst av ekonomisk betydelse för staden torde denna icke böra engagera sig i farledens upptagande varav följde att *donationen borde avböjas*.

Detta blev också drätselnämndens beslut med 4 röster mot 3 och stadsfullmäktiges beslut den 17.6.1935 med 45 röster mot 39.

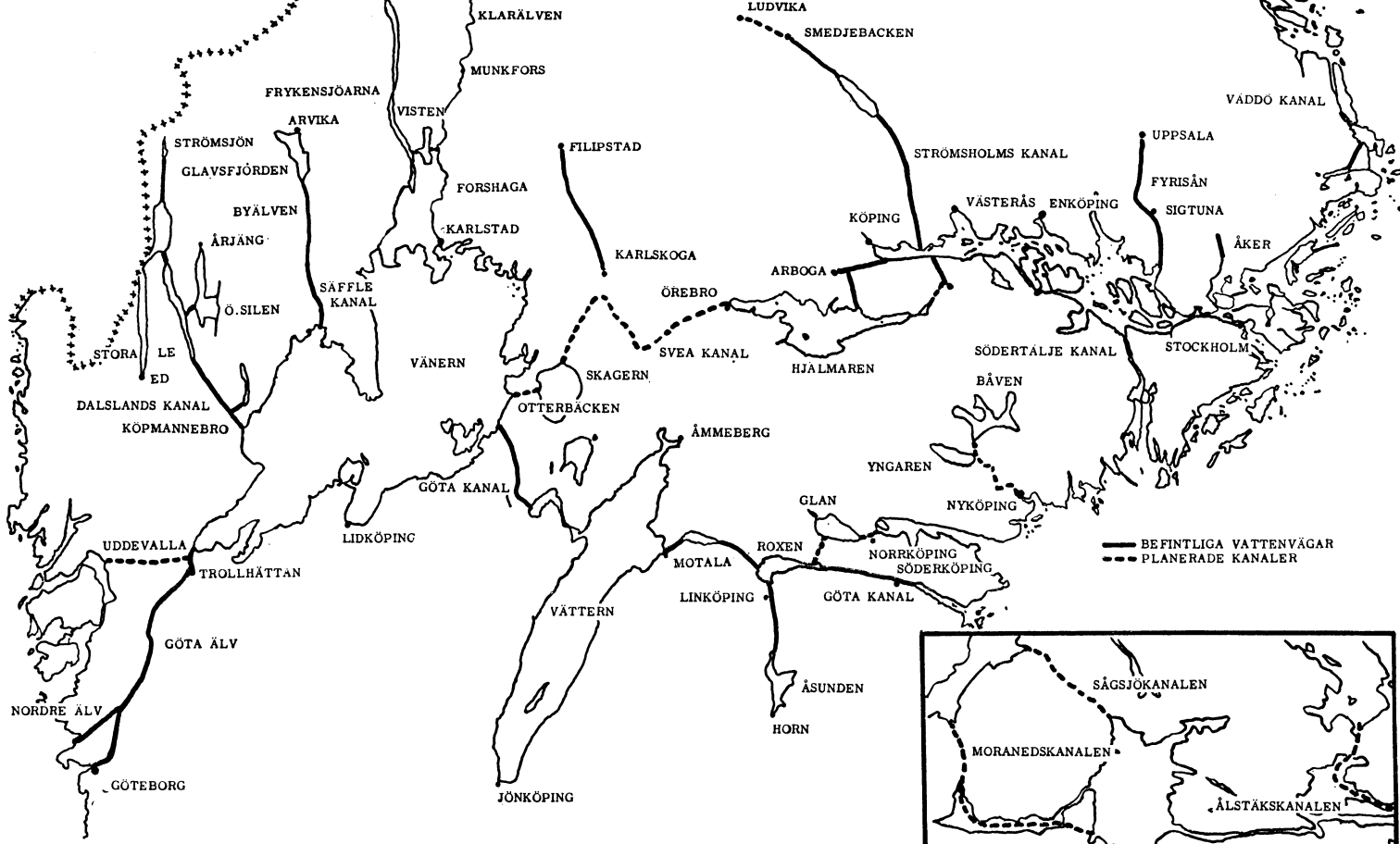
Med nu vikande högkonjunktur och kanske ökad arbetslöshet kan en ny farled åter vara aktuell. Må vi hoppas att triumfmarschen ur Aida snart skall kunna spelas vid dess invigning i likhet med vid andra öppningshögtidligheter såsom Muskö kanal och Suezkanalen. Ur nationalekonomisk synpunkt bör det vara en stor vinst att nedbringa fartygens gångtid med två timmar i varje riktning både med tanke på bränslebesparing och på tidsvinst.

#### Slutord.

Den brittiska tidskriften *The Architectural Review* utgav i juli 1949 ett utomordentligt vackert specialnummer om de engelska inre vattenvägarna, som var författat av svenskättlingen Eric de Maré.

de Maré anför följande fördelar ur ekonomisk synpunkt för transport på vatten:

1. Transport per kanal är 15—30 % billigare än med järnväg. En ensam häst kan till exempel orka dra 2 ton på jämn väg, 10 ton på skenor och 80 ton på vatten. Underhåll och driftkostnader bli låga tack vare den mindre förslitningen av materielen bl. a. på grund av den ringa friktionen. Man anser att underhållskostna-



derna på fordon och anläggningar äro 4—5 gånger större på järnvägar än på vattenvägar. Medan en normal järnvägsvagn väger  $\frac{1}{3}$ — $\frac{3}{4}$  av sin last, väger en kanalångare eller pråm endast  $\frac{1}{5}$  av sin last. Byggnadskostnaden blir också lägre relativt sett för båtar än lastbilar.

2. Det är mer ekonomiskt att transportera gods, när lasten är stor. Denna fördel är större på vatten, därför att kostnaderna avta i större proportion vid växande last jämfört med räls- och vägtransport. För fartyg, som gå med låg fart, växer vattenmotståndet mycket långsamt med lastens ökning.

3. Rent teoretiskt är väg- och järnvägstransport avsevärt snabbare än vattentransport men för vissa varor såsom kol, sand, cement, olja, konstgödsel, tegel, trä och mjöl har farten ej så stor betydelse. I praktiken blir ofta leverans med båt i själva verket snabbare än med järnväg på grund av stockningar på järnvägsstationerna. För tunga maskiner och för bräckliga varor såsom porslin och glas är vattentransport särskilt fördelaktigt.

4. I likhet med vägtransport men i olikhet med järnvägstransport kan man med vattentransport ofta lasta och lossa nästan var som helst efter leden.

5. En normal vattenväg kan i regel utan risker medge en tätare trafik än en järnväg och fartyg kunna följa efter varandra och passera tätare.

De engelska kanalerna, som i flera fall ha avsevärt mindre bredd än de svenska, ha en sammanlagd längd av omkring 3 000 km. De anses fortfarande ha en stor betydelse för massatransport under fred och även under krig samt för landskapets vattenförsörjning.

Härtill bör tilläggas, att man bör på allt sätt försöka avlasta de ansträngda järn- och landsvägstransporterna. De ofta påtalade riskerna för luftanfall mot slussanläggningar och fartyg i trånga leder synas vara i viss mån överdrivna att döma av andra världskrigets erfarenheter.