

och rörelse slagit sig ned såväl på Mälare- som Saltsjösidan, företrädesvis i grannskapet af slussen och icke vid Norrbro, för att lätteligen finna, att detta framkallats deraf, att vid slussen finnes lugnvatten, der fartyg kunna tryggt och utan fara att komma i drift ligga förtöjda vare sig för ankar eller vid stränderna, hvilket till följd af den starka strömsättningen deremot icke är möjligt på en ganska lång sträcka såväl ofvan som nedom Norrbro. Vid de få tillfällen, då vattenregleringsluckorna i gamla slussgrafven äro uppdragna, har man tillfälle att erfara de många olägenheter, som framkallas af denna ringa strömsättning, och man kan då lätt föreställa sig, att de olägenheter, som en strömsättning af ungefär lika styrka med den i Norrström nu befintliga mellan Strömsborg och Helgeandsholmen, komme att förorsaka i dessa delar af hamnen, skulle blifva af den allvarsamma och för sjöfarten hinderliga beskaffenhet, att vattendraget på södra sidan om staden eller vid Söderström blefve för fartyg lika svårtillgängligt som vid Norrbro. En följd deraf blefve tillintetgörandet af den bästa delen af Stockholms hamn — en omständighet, som ensam är mer än tillräcklig att helt och hållet förkasta tanken på slussplanens upprensning och med densamma äfven tanken på att utan slussning föra fartyg upp i Mälaren.

För att bevisa möjligheten för fartyg, att utan tillhjälp af sluss kunna framgå genom den 1,000 qv.-fot stora öppningen på dammen vid Stora Essingssundet, anför hr Jonzon: "att Saltsjöns medelhöjd har, under de sednaste 38 åren, varit 13,9 fot, hvarutöfver eller under den endast tillfälligtvis fluktuerar mer än 0,5 fot, under det Mälarens medelhöjd på samma tid utgjort 14,9 fot." Vidare uppgifves, att under år 1863 har medelvattenhöjden varit i Mälaren "14,64 fot och i Saltsjön 14,02 fot, således medelskilnaden "endast 0,62 fot, som, då ett flerdubbelt större utlopp än "det nuvarande åstadkommes, måste blifva reducerad till "kanske mindre än 0,1 fot."

Vi medgifva riktigheten af dessa uppgifter, men bestrida helt och hållet de slutsatser, som deraf dragits; ty då fråga är om att reglera variationerna i ytan af en sjö, såsom nu skulle blifva fallet med Mälaren, så bätar det föga att tala om sjöns medelvattenstånd under loppet af många år, eller

ens under loppet af ett år, enär detta *kan* vara detsamma vid t. ex. 1 fots och 6 fots höjdskilnad mellan lägsta och högsta vattenstånden. Variationerna måste deremot hufvudsakligen tagas i betraktande under kortare period, för bedömmande af möjligheten att sänka eller reglera sjön.

För detta ändamål vilja vi såsom exempel uppgifva Saltsjöns och Mälarens höjningar och sänkningar under delar utaf åren 1851 och 1860, då de sednaste tvänne större vårflödena egde rum i sistnämnda sjö; och meddelas nedanstående tabell deröfver, upptagande vattenstånden under April, Maj och Juni månader, eller de månader, då vårfloden är som verksammast.

## År 1851.

Mån dag.	Salt- sjön. fot.	Mäla- ren. fot.	Mån. dag.	Salt- sjön. fot.	Mäla- ren. fot.	Mån. dag.	Salt- sjön. fot.	Mäla- ren. fot.
April 1	13,09	14,00	Maj 1	13,76	16,50	Juni 1	14,09	18,88
2	13,26	14,00	2	13,76	16,84	2	14,09	18,80
3	13,34	14,00	3	13,42	17,09	3	14,09	18,84
4	13,17	14,00	4	13,59	17,09	4	14,26	18,67
5	13,17	14,00	5	13,84	17,34	5	14,09	18,59
6	13,09	14,00	6	13,59	17,76	6	14,17	18,59
7	13,00	14,00	7	13,42	18,09	7	13,92	18,50
8	12,92	14,00	8	13,42	18,26	8	14,09	18,42
9	12,84	13,92	9	13,67	18,34	9	14,09	18,42
10	12,84	13,92	10	13,42	18,50	10	14,34	18,42
11	12,76	14,00	11	13,26	18,63	11	14,28	18,42
12	12,84	14,17	12	13,17	18,76	12	14,42	18,34
13	12,92	14,34	13	13,09	18,88	13	14,42	18,26
14	13,00	14,42	14	12,84	18,97	14	14,34	18,17
15	12,92	14,50	15	12,92	19,00	15	14,42	18,17
16	12,84	14,59	16	12,84	19,04	16	14,26	18,09
17	12,76	14,67	17	12,92	19,09	17	14,50	18,09
18	12,76	14,76	18	12,84	19,17	18	14,59	18,09
19	12,67	14,84	19	12,92	19,09	19	14,59	18,09
20	12,67	15,09	20	13,00	19,17	20	14,67	18,00
21	12,84	15,09	21	13,09	19,17	21	14,67	18,09
22	13,59	15,17	22	13,34	19,21	22	14,67	18,00
23	13,17	15,34	23	13,42	19,17	23	14,59	17,92
24	13,17	15,50	24	13,59	19,17	24	14,75	17,92
25	13,34	15,50	25	13,67	19,11	25	14,75	17,75
26	13,17	15,59	26	13,84	19,00	26	14,75	17,75
27	13,67	15,84	27	13,84	19,09	27	14,58	17,75
28	13,50	15,84	28	13,92	19,00	28	14,58	17,75
29	13,76	16,00	29	13,92	19,00	29	14,42	17,75
30	14,00	16,09	30	13,84	18,92	30	14,34	17,66
			31	14,00	19,00			

## År 1860.

Mån. dag.	Salt- sjön.		Måla- ren.		Mån. dag.	Salt- sjön.		Måla- ren.		Mån. dag.	Salt- sjön.		Måla- ren.	
	fot.	tum.	fot.	tum.		fot.	tum.	fot.	tum.		fot.	tum.	fot.	tum.
April 1	13	4,0	14	3,5	Maj 1	12	8,0	17	3,0	Juni 1	13	8,0	18	2,0
2	13	4,0	14	4,0	2	12	9,0	17	4,0	2	13	7,0	18	2,0
3	13	4,5	14	4,5	3	12	8,0	17	5,0	3	13	6,0	18	2,0
4	13	5,0	14	5,0	4	12	7,5	17	5,0	4	13	6,0	18	2,0
5	13	1,0	14	7,0	5	12	8,5	17	7,0	5	13	7,5	18	1,0
6	13	4,0	14	7,0	6	13	3,5	17	7,5	6	13	4,0	18	1,0
7	13	2,0	14	8,0	7	13	2,0	17	8,0	7	13	4,0	18	0,5
8	13	2,0	14	8,0	8	13	2,5	17	8,0	8	13	2,0	18	0,0
9	13	2,0	14	9,5	9	13	3,5	17	8,0	9	13	3,5	18	0,0
10	13	2,5	15	1,0	10	13	3,0	17	8,0	10	13	2,0	18	0,0
11	13	1,0	15	3,0	11	13	2,0	17	9,0	11	13	5,5	17	9,5
12	13	2,0	15	3,5	12	13	5,0	17	9,0	12	13	3,0	17	9,5
13	13	3,0	15	5,0	13	13	4,5	18	0,0	13	13	5,0	17	9,0
14	13	3,0	15	5,0	14	13	7,0	18	0,0	14	13	4,5	17	7,0
15	13	0,0	15	6,0	15	13	4,0	18	1,0	15	13	5,0	17	6,5
16	12	9,0	15	7,0	16	13	3,0	18	1,0	16	13	5,0	17	6,0
17	12	9,0	15	8,0	17	13	3,0	18	1,5	17	13	5,0	17	6,0
18	12	8,0	15	9,0	18	13	1,5	18	2,0	18	13	6,0	17	5,0
19	13	1,0	15	9,5	19	13	1,0	18	2,0	19	13	5,5	17	5,0
20	13	1,0	16	1,0	20	12	9,0	18	2,0	20	13	7,0	17	5,0
21	13	2,0	16	2,0	21	13	0,0	18	2,0	21	13	6,0	17	4,0
22	13	2,0	16	2,0	22	12	9,0	18	3,0	22	13	6,0	17	3,5
23	13	2,5	16	2,5	23	13	1,5	18	2,0	23	13	5,0	17	3,5
24	13	1,0	16	4,5	24	13	2,0	18	3,5	24	13	5,5	17	3,0
25	13	2,0	16	6,5	25	13	2,5	18	3,5	25	13	6,0	17	2,0
26	13	2,0	16	8,0	26	13	3,0	18	3,0	26	13	5,5	17	1,0
27	13	2,0	16	9,0	27	13	6,0	18	1,0	27	13	5,0	17	2,0
28	13	1,5	17	0,0	28	13	5,5	18	2,0	28	13	4,5	17	1,0
29	13	0,0	17	1,5	29	13	5,5	18	2,0	29	13	5,0	17	0,0
30	12	9,0	17	2,5	30	13	5,0	18	2,0	30	13	9,0	16	9,0
					31	13	5,5	18	2,0					

Af denna tabell framgår, att år 1851 var

	April.	Maj.	Juni.
Saltsjöns medelhöjd . . . . . fot	13,1.	13,4.	14,4.
Mälarens dito . . . . . „	14,7.	18,4.	18,2.
Största samtida skilnaden mellan Mälarens och Saltsjöns vattenstånd . . „	2,52.	6,34.	4,8.
Minsta dito . . . . . „	0,66.	2,74.	3,0.
samt att år 1860 var			
Saltsjöns medelhöjd . . . . . „	13,1.	13,2.	13,5.
Mälarens dito . . . . . „	15,07.	17,9.	17,6.
Största samtida skilnaden mellan Mälarens och Saltsjöns vattenstånd . . „	4,35.	5,15.	4,6.
Minsta dito . . . . . „	0,95.	4,5.	3,0.

Under förutsättning att, sedan Mälaren blifvit afstängd med dammar vid Essingen, det skulle lyckas minska variationerne *endast* i Riddarefjärden lika mycket som hr Jonzon tänkt åstadkomma för hela Mälaren, nemligen sålunda, att höjdskilnaden mellan vattenstånden i Riddarefjärden och Saltsjöns kulle "blifva reducerad till kanske mindre än 0,1 fot", bör det dock, på grund af hvad ofvan blifvit anfördt, omöjligen kunna bestridas, att vattenvariationerne i Mälaren ofvanför dammen blefve icke allenast lika stora, utan (till följd af de anlagda dammarne, hvilka komme att ligga 1,5 fot öfver Mälarens lägsta vattenstånd och få en vattenöppning af endast 1000 qv.-fot, eller hälften af den Norrström nu eger) till och med högre än hvad förut under likartade förhållanden egt rum.

Inträffar då, hvilket ännu mången gång kan hända, en sådan vårflod som år 1851, \*) då t. ex. under Maj månad, hvarunder sjöfarten vanligtvis redan är liflig, största samtida skilnaden mellan Mälarens och Saltsjöns vattenytor uppgick till 6,34 fot och minsta skilnaden icke understeg 2,7 fot, så framkallas derigenom under hela denna månad i den oftanämnda dammöppningen ett fall, vexlande mellan 2,7 till 6,34 fot i höjd, oberäknad den särskilda uppdämning af Mälarevattnet som uppkommer genom dammarne. Under April månad skulle fallet hafva vexlat mellan 0,66 och 2,52 fot, och under Juni månad mellan 3,0 och 4,8 fot.

\*) Om man får döma efter åtskilliga kända förhållanden kommer innevarande års vårflod, som nyligen börjat, utan tvifvel att blifva ganska stor.

Huru det skall blifva möjligt till och med för ångfartyg att taga sig uppföre ett sådant fall, der hastigheten under likartade förhållanden blef större än i Norrström, tilltro vi oss icke kunna besvara; men att detta icke, såsom hr J. uppgifvit, kunde ske med tillhjälp, hvarken af "en motström, som hindrar vattnet i Stora Essingssundet att falla till den grad, som eljest skulle blifva händelsen", ej heller af "en dragväg med ducd'alber till tjenst för segelfartyg och roddbåtar", taga vi för alldeles afgjort.

Hr Jonzon grundar vidare sina beräkningar öfver Mälarens stigning äfven derpå, att sjöns vattenyta höjt sig endast "något öfver 0,2 fot på dygnet". Men sådant är icke förhållandet, ty den 6:te Maj 1851 steg Mälaren icke mindre än 0,42 fot, således mer än dubbelt mot hvad hr Jonzon uppgifvit. Skulle denna vattenmassa, som på Mälarens 10 qv.-mil motsvarar 5,400 millioner kubikfot, kunna afföras öfver dammarne lika fort som de tillrinna (hvilket ovilkorligen borde ske, såvida icke vattnet skulle stiga öfver sin normala höjd), så måste, under antagande att vattnet afrinner öfver dammarne med en hastighet af 5,5 fot i sekunden och till 0,5 fots höjd, dessa hafva en längd af icke mindre än 22,000 fot, hvilket tydligen är en omöjlighet att åstadkomma, och hvaraf ännu tydligare framgår, huru otillräckliga de af hr Jonzon föreslagna 1,300 fot långa bräddfloppen skulle blifva.

Enda utvägen att med fartyg kunna genomgå denna damm vore att bygga sluss, som egentligen icke skulle blifva något annat än en ersättning för den sluss, som under sådana omständigheter ej längre blefve behöflig i Stockholm. Men då i betraktande tages att genom denna sluss måste framgå icke allenast största delen af de fartyg, som bruka genomgå den nuvarande slussen, utan äfven alla de på Mälaren till eller från Stockholm gående ångfartyg, af hvilka 8 till 10 st. mången gång *samtidigt* afgå från Riddarholmen och Kornhamn och hvardera skulle fordra omkring 10 minuter för att kunna genomgå slussen, så våga vi tryggt påstå, att den af hr Jonzon föreslagna dammen skulle blifva på det högsta hinderlig för sjöfarten på Mälaren, på samma gång som vi uttala den åsigten, att enda utvägen för underlättande af den alltmera tilltagande sjöfartsrörelsen mellan

Mälaren och Saltsjön är anläggandet af en ny större sluss, der den gamla slussgrafven nu är belägen.

Det obetydliga utlopp, som är att påräkna genom Carlbergskanalen, kan icke utöfva särdeles inflytande eller åstadkomma märkbar minskning i den höjd, till hvilken dammarne skulle uppämma Mälarens vatten; men den höjdskilnad, som kommer att finnas mellan Riddarefjärdens och Mälarens vattenytor, vore mer än tillräcklig att tidtals icke allenast omöjliggöra kanalens befarande med fartyg, utan äfven att mycket försvåra fartygs ingång från Riddarefjärden genom Kungsholmsbroarne till följd af den starka strömsättning, som derstädes måste uppstå.

Långt ifrån att dela hr Adelskölds åsigt, att "*fördelarne* af denna storartade plans utförande vore i sanning oberäkneliga", anse vi i motsats dertill, att så blefve förhållandet med *olägenheterna*; och att dessa hvarken skulle blifva få eller obetydliga, bevisas tydligast deraf:

att Mälarens medelvattenstånd minst kom att höjas 2,5 fot öfver hvad det nu är;

att fartyg tidtals omöjligen kunde framgå genom fördämningen med mindre än att sluss derstädes blef anlagd;

att sluss på denna lokal kom att mycket hindra och försvåra sjöfarten på Mälaren;

att Carlbergskanalen samt Rörstrands- och Clara-sjöarne stundom icke kunde befaras i anseende till strömsättning;

att svårigheter skulle uppstå emellanåt för fartyg att varpa sig fram igenom Söderström;

att Mälare- och Stadsgårds-hamnarne blefve så godt som obegagneliga vissa tider af året till följd af den starka strömsättning, som i dem komma att ega rum;

att under de tider af åren, då vårflödena afrunnit, vattenet i Riddarefjärden skulle blifva ganska saltbräckt, till stor olägenhet icke allenast för vattenledningen, utan äfven för de kring stränderna boende industriidkare, hvilka för sina handteringar behöfva färskvatten; samt slutligen

att åtskilliga millioner R:dr skulle erfordras till framkallande af dessa för såväl Stockholms som Mälarens strandegare betydliga olägenheter.

Det är detta om bristande sakkännedom vittnande projekt, som komiterade ansett vara af den utmärkta beskaffenhet, att de i sitt betänkande icke allenast omnämnt detsamma "såsom förtjent af den största uppmärksamhet", utan äfven yttrat, att om projektet blefve bragt till verkställighet, så vore Stockholms behof af utvidgade hamnplatser för en längre tid tillgodosedda, och hafva komiterade i och med detsamma äfven försökt att liksom helt och hållet afklippa hvarje tanke på att till staden förvärfa åtminstone någon del af flottans eller numera skärgårdsartilleriets härvarande område.

Enligt hvad ofvan blifvit anfördt, anser Kongl. Förvaltningen af sjöärendena att af Kongl. Flottans område skulle kunna upplätas Kastellholmen samt möjligen en större eller mindre del af galärvarfvet; men att Skeppsholmen deremot vore behöflig för Flottans anläggningar och inrättningar; och de skäl, som af Förvaltningen blifvit anförda emot stationens förflyttande från Stockholm, synas, synnerligast efter den goda utredning komiterade gifvit åt denna del af frågan, vara af så giltig och vigtig beskaffenhet, att tanken på stationens förflyttande bör, om ej för alltid, så åtminstone för en ganska lång tid, vara lemuad åsido.

Blefve Kastellholmen uppläten till Stockholms stad, skulle derigenom visserligen kunna beredas åtskilliga fördelar för stadens handelsrörelse genom det tillfälle, som skulle beredas att på holmen göra åtskilliga upplag och bygga magasiner; men alldenstund nämnde holme till följd af sitt jemförelsevis aflägsna och från landsidan svårt åtkomliga läge icke är, utan att äfven Skeppsholmen eges, af det värde för Stockholms handel, som man möjligen föreställer sig, och då i betraktande tages, att de fördelar, som Stockholms stad kan hemta af holmens egande, icke kunna uppväga de olägenheter, hvilka i en framtid möjligen kunna tillskyndas sjöförsvaret genom afståendet af en för flottans behof särdeles väl belägen plats för åtskilliga verk och inrättningar, så anse vi att staden bör, hvad samma holme beträffar, icke fortfarande påyrka att få densamma åt sig uppläten, i synnerhet som dit böra och kunna förflyttas några af de anläggningar, som nu finnas på galärvarfvet, hvarigenom stationen finge, till vinnande af lättare bevakning



och många andra fördelar, sina anläggningar mera samlade på ett ställe.

Förvaltningen har i sitt utlåtande om detta område yttrat, att med undantag af Skeppsholms församlings derstädes befintliga begravningsplats, skulle möjligen en större eller mindre del deraf kunna upplätas till staden, och efter den kännedom vi förskaffat oss om förhållandena kunna vi ej annat inse, än att detta område är för ingen del behöfligt för sjöförsvarets anläggningar.

På galärvarfvet finnas för närvarande 38 större skjul för fartyg, en varfssmedja med en kolbod och en materialbod, ett beckpannehus, en baspanna, ett slagkruts-laboratorium, ett grafkapell, en rundhultsbod samt ett vakthus, hvari äro förvarade:

- 27 st. bombkanonslupar;
  - 8 st. landstigningskanonslupar;
  - 4 st. chefsfartyg;
  - 1 st. kokslup;
  - 1 st. transportfartyg;
  - lotsfartyget Snäckan och jakten Ilow;
  - 68 st. kanonjollar;
  - 2 st. roddkanonbåtar;
  - 4 st. mörsarefartyg;
  - 2 st. ångslupar;
  - 179 st. större och mindre roddbåtar;
  - 2 st. ångbåtar tillhörande Sjökartekontoret;
  - 10 st. roddbåtar, tillhöriga Lotsverket och Sjökartekontoret; samt
- stationens virkesförråd.

Det område, som blifvit upplätet för denna materiel jemte dertill hörande byggnader, har en yta af omkring 1,000,000 qv.-fot samt en strandsträcka af omkring 2,820 fot, hvilken sednare väl till största delen är upptagen af båt- och slupskjulen, men landområdet är till en ganska stor del obegagnadt, åtminstone för sådana ändamål, som stå i samband med sjöförsvarmaterielen.

Ehuru vi icke kunna med fullständig sakkännedom yttra oss om det minsta möjliga utrymme, hvarmed denna materiel skulle kunna nöja sig, tilltro vi oss dock kunna bedöma, huruvida utrymme finnes på Skepps- och Kastellholmarne för hvad som nu är förvaradt å Galärvarfvet, och

vid en närmare granskning af det område och de strandplatser, som på nämnda holmar ännu finnas obegagnade, kunna vi ej annat finna än att, om det hela ordnas efter en ändamålsenlig och väl genomtänkt plan, bör tillräckligt utrymme icke saknas på samma holmar att dit förflytta all den materiel och alla de inrättningar, som för närvarande finnas på Galèrvarfvet, der ej så få skjul innehålla endast virke, åror och gamla rundhult. Vi föreställa oss äfven att för sjöförsvaret skulle det vara vida ändamålsenligare och förmånligare att hafva hela materielen och alla förråder samlade på ett ställe, som är helt och hållet kringflutet af vatten och derigenom lättare både bevakadt och skyddadt för eldfara, än att, såsom nu är förhållandet, hafva en del af materielen och förråden på andra sidan på Djurgården, der gransket med Djurgårdsstaden och dess många brädupplag lätt kunna framkalla en ganska hotande eldfara, till hvars afvärjande icke alltid kan iakttagas den skyndsamt, som vore både önskelig och behöflig, då manskap måste på båtar öfverföras från Skeppsholmen till Galèrvarfvet.

Vi våga derföre tro, att Galèrvarfvet skulle utan afsaknad för sjöförsvaret kunna afstås till Stockholms stad, som derigenom skulle få ett länge känt behof af rymliga och välbelägna magasins- och upplagsplatser uppfyllt. Man behöfver nemligen endast helt flyktigt kasta en blick på kartan öfver Stockholm, för att finna, att så ovilkorligen måste blifva förhållandet, ty dit kan ledas ett jernvägsspår från Norra stambanan, och med hela Norrmalm vinnes en lätt förbindelse genom den nu under anläggning varande strandgatan längs Lagugårdslandsviken. I den plan, som helt nyligen blifvit uppgjord för hufvudstadens framtida ordnande och utvidgning, har äfven ingått Galèrvarfvets upplåtande till magasins- och upplagsplatser, och med denna vackra och väl genomtänkta plan för ögonen kan man ej annat finna, än att stadens handelsrörelse skulle genom en sådan anordning blifva mycket väl tillgodosedd.

Komitén har, enligt hvad ofvan blifvit anfördt, dels genom att förorda det utförbara förslaget att sänka Mälaren så mycket, att höjdskilnaden mellan nämnde sjö och Saltsjön blefve, enligt hr Jonzons förmenande, "reducerad till kanske mindre än 0,1 fot", dels äfven genom påstå-

endet, "att Stockholms stad eger uti de ännu obegagnade "strandlägenheterna ett stort utrymme att ännu för en längre tid tillgodogöra sig för handeln och öfriga industriella "anläggningar", sökt bevisa det obefogade i Öfverståthållare-embetets framställning om Galärvarfvets afstående till Stockholms stad att derstädes anordna magasins- och upplagsplatser, och har komitén, till stöd för detta sitt påstående, såsom sin åsigt upptagit hr v. Feilitzens, att Stockholm, förutom de 13,000 fot lastkajer staden redan eger (se sidan 12), skulle kunna bereda sig lastkajer till en ytterligare längd af 25,300 fot, hvaraf 13,900 fot vid Mälaren och 11,400 fot vid Saltsjön.

Vi vilja icke bestrida, att åtskilliga delar af de strandplatser, som anses vara obegagnade, äro af beskaffenhet, att derstädes kunna med betydliga omkostnader ordnas "tilläggningsställen" för fartyg, men vi bestrida helt och hållet den slutsats, som deraf dragits, att dessa 25,300 fot skulle vara lämpliga magasins- och upplagsplatser — något som Stockholm är i behof utaf, men icke af "tilläggningsställen", hvaraf de nu befintliga eller redan beslutade synas tillräckligt motsvara behofvet.

Såsom för detta ändamål ännu obegagnade, men der-till lämpliga, uppgifvas emellertid vara:

Vid Saltsjön:	Stranden af Söder . . . . .	3,000 fot.
	Ladugårdslandsviken . . . . .	3,800 „
	Djurgårdsvarivet . . . . .	2,800 „
	Beckholmen . . . . .	1,800 „
Vid Mälaren:	Riddareholmen . . . . .	1,100 „
	Stranden af Söder . . . . .	7,600 „
	Kungsholmen . . . . .	5,200 „

Stranden af Söder vid Saltsjön, hvarmed måtte menas sträckningen mellan Söderbergs trappor och Södra Varivet, består, såsom bekant är, af en 10 à 12 fot bred gångbro, som framgår dels utanför redan byggda magasinerna och dels nedanför jämförelsevis ganska höga berg. Utefter denna strandsträcka, vid hvilken icke så få fartyg ligga ganska ofta förtöjda, och som derföre icke bort såsom obegagnadt "tilläggningsställe" upptagas, finnes deremot icke några obegagnade magasins- och upplagsplatser; ty som sådana vill man väl ej benämna de nästan lodrätt i sjön stupande

bergen, af hvilka möjligen kan med stora kostnader bortsprängas hvad som erfordras till erhållande af en strandgata jemte ett jernvägsspår till rörelsens underlättande mellan staden och de delar af Södermalm, som ligga kring Södra Varfvet; men att utsträcka sprängningarne så långt, att derstädes äfven kunde beredas magasins- och upplagsplatser, tro vi vara förenadt med så öfverdrifvet stora kostnader, att tanken derpå bör afskrämma, om ej andra, åtminstone dem, som till ett sådant företag skulle släppa till penningar. Vidare har uppgifvits att utefter Ladugårdslandsviken skulle finnas 3,800 fot obegagnad strandplats; men denna uppgift måste grunda sig på ett misstag, såvida dermed icke menas dels de utmed sjön liggande egor, som höra till Första Gardet och Lifgardet till Häst, dels äfven Andra Gardets kaserngård, hvilka äro kronans tillhörighet, men torde af flera orsaker ej kunna vara påräkneliga till att upptagas af magasins- och upplagsplatser. Att de enskilda personer tillhöriga tomter, som ligga utmed Ladugårdslandsviken, äro antingen bebyggda eller redan upptagna af upplagsplatser och således ej påräkneliga för några nya sådana, bör ej vara obekant, och att desamma ej blifva från sjön lika lätt tillgängliga, sedan den 120 fot breda strandgatan blifvit fullbordad, torde lätteligen inses af en och hvar, som haft en sjötomt, men sedermera fått densamma flyttad på 120 fots afstånd från sjön. Utefter Ladugårdslandsviken kan således icke påräknas utrymme för några nya magasins- eller upplagsplatser.

Djurgårdsvarfvet anföres vidare hafva en 2,800 fot lång obegagnad strandplats; men att stadens jernväg der är belägen och har tagit allt utrymme i anspråk, borde ej vara obekant.

Enligt hr v. Feilitzens åsigt skulle äfven på Beckholmen finnes obegagnad en 1,800 fot lång strandplats; men den som ej känner till rätta förhållandet, skulle vi vilja tillråda att taga samma holme i ögnasigte, för att lätt öfvertyga sig att derstädes befintliga stenkolsupplag jemte skeppsvarf, dockor och tjärupplag ej lemna något vidare utrymme öfrigt till nya upplagsplatser.

Af denna granskning framgår tydligen att utmed Salt-sjön finnas ej några obegagnade stränder, utefter hvilka

skulle kunna beredas utrymme för nya magasins- eller upplagsplatser.

Förflytta vi oss åter till de såsom obegagnade uppgifna strandplatserna vid Mälaren, så få vi veta, att 1,100 fot sådana skulle finnas på Riddareholmen. Visserligen kunna och måste denna holmes stränder, med stor kostnad för staden, förses med kajer för att i någon mån ersätta det stora kajutrymme, som staden förlorat genom sammanbindningsbanan, men att detta temligen begränsade område äfven skulle kunna lemna utrymme för uppförande af magasin eller vara användbart för den större sjöfartsrörelsen, hafva vi ej föreställt oss.

På Söder uppgifves att en 7,600 fot lång strandplats skulle finnas obegagnad, men hvad som är yttradt om den s. k. obegagnade strandplatsen på Söder utmed Saltsjöu gäller äfven för den nu ifrågavarande utmed Mälaren, och vi tro, att, om man en gång skulle komma derhän, att en strangata blefve anlagd mellan Slussen och Långholmsbron, så vore af det knappa utrymme som finnes längs stranden, redan så mycket borttaget, att endast med öfverdrifna kostnader något utrymme skulle kunna beredas innanför samma gata.

På Kungsholmsstranden, utmed Riddarefjärden, finnas ej heller några tomter, som icke äro redan upptagna, isynnerhet af en mängd fabriksanläggningar, hvilka hafva behöf af att ligga utmed vatten. På Kungsholmsstranden utmed Rörstrandssjön finnes dock en omkring 3,000 fot lång ännu obegagnad strandplats; men som detta område, dels till följd af sitt aflägsna läge ej med skäl kan sägas vara lämpligt till upplagsplatser för hufvudstadens sjöfartsrörelse, dels äfven är den enda plats, der fabriksanläggningar med fördel kunna ordnas och således ej skäligen bör för andra ändamål afses, så följer af allt detta, att alla de såsom obegagnade uppgifna 25,300 fot strandplatser antingen redan äro upptagna, eller lämpligen ej kunna till upplagsplatser beredas.

Af det ofvan anförda framgår tydligen, att Öfverståthållare-Embetets framställning om behöfvet för Stockholms stad af förökadt utrymme till magasins- och upplagsplatser icke är så alldeles utan grund, som komitén föreställt sig.

Under sådana förhållanden och då man med en noga granskning öfvergår de platser, som kunna komma i fråga i och för anordnande af magasins- och upplagsplatser för hufvudstadens alltmera tillväxande sjöfartsrörelse, så visar sig klarligen att, enligt hvad förut blifvit ådagalagdt, ingen är, hvad såväl läget som beskaffenheten beträffar, dertill mera lämplig än Galèr-varfvet.

Men det är icke nog med att bereda ökad utrymme för en allt mera tillväxande rörelse; sådant måste äfven beredas för en mängd redan befintliga upplagsplatser, som, belägna inom de tätare bebyggda stadsdelarne, inom en ej alltför långt aflägsen framtid måste flyttas från sina nuvarande platser. Bland sådana hafva vi först Sillhofvet, som, sedan Nybroviken en gång blifvit ordnad, väl ej kan få kvarblifva på sin nuvarande plats, hvars alltför nära grannskap med Nationalmuseum och en af stadens förnämsta promenader torde vara ett tillräckligt skäl för att använda platsen till något annat än till upplag för sill, torr fisk och råa hudar. Vidare finnas inom staden icke så få ved- och brädupplag, mot hvilka en stormlöpning för förment eldfara förr eller sednare torde uppstå, och hvilka då måste flyttas utom staden. Slutligen måste staden söka skaffa sig lämplig plats för latrinprämarnes lastning, hvilken nu försiggår vid en stadens egendom utmed Ladugårdslandsviken, men hvarmed torde ej kunna fortsättas, sedan strandgatan utmed samma vik blifvit öppnad för den allmänna rörelsen. Det lär således icke kunna bestridas att behofven af ökad utrymme till magasins- och upplagsplatser äro icke allenast många, utan äfven stora, och vi våga derföre hoppas, synnerligast med fästadt afseende på de stora uppoffringar och förminskning i hamnutrymme, som staden fått vidkännas genom sammanbindningsbanan, att då Kongl. Maj:t företager till slutlig pröfning och afgörande Öfverståthållare-Embets framställning om upplåtelse till Stockholms stad af Galèr-varfvet för beredande af magasins- och upplagsplatser, denna fråga må få en sådan lösning, att hufvudstadens behof i denna väg må blifva på bästa sätt tillgodosedda.