

Nr 33.

Ankom till riksdagens kansli den 31 maj 1920 kl. 6 e. m.

Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande, nr 33, i anledning av andra kammarens beslut rörande väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser.

Uti en inom andra kammaren av herr Lübeck väckt motion, nr 305, som för förberedande behandling hänvisats till andra kammarens tredje tillfälliga utskott, har motionären hemställt, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning i ett sammanhang av frågan om en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och dess sjöfartsförbindelser såväl med grannländerna som med avlägsna länder.

Ifråga om motiveringen för denna hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Till andra kammarens utskott hava inkommit utlåtanden i ärendet från kungl. järnvägsstyrelsen, kommerskollegium, Sveriges redareförening, Sveriges allmänna exportförening, Sveriges allmänna sjöfartsförening, handels- och sjöfartsnämnden i Malmö, hamnstyrelsen i Karlskrona, en av stadsfullmäktige i Karlshamn tillsatt kommunikationskommitté och samtliga handelskamrar i riket. Nämnade utlåtanden återfinnas såsom bilagor till andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 10, i anledning av motionen.

Andra kammarens utskott anförde i anledning av motionen följande:

Bihang till riksdagens protokoll 1920. 12 saml. 2 avd. 19 häft. (Nr 33.) 1

*Andra
kammarens
utskott.*

»Redan en ytlig granskning av den omfattande motivering, som motionären låtit föregå sin uti ifrågavarande motion gjorda hemställan, giver vid handen, att därigenom ett ämne av allra största räckvidd hänskjutits till utskottets behandling. Skärskådar man närmare de olikartade utredningskrav, för vilka motionären gjort sig till tolk, lärer motionens syfte kunna anges vara intet mindre än att åstadkomma en fullständig utredning rörande de åtgärder i trafikhänseende, som med de genom världskriget åstadkomna förändringar uti det allmänna världspolitiska läget såsom bakgrund kunna för vårt lands vidkommande anses erforderliga för att trygga landets framtida ekonomiska liv.

Huru långt motionärens tankegång i själva verket sträcker sig framgår tydligt i de delar av motiveringen, som upptagits under rubrikerna »Sveriges beroende av utländsk råvaruproduktion» och »Samverkan med angränsande länder» (sid. 15—17 i motionen). Motionären utgår här från det av honom framhållna faktum, att Sverige i fråga om möjligheterna att tillgodose behovet av vissa råvaror står i ett beroende, som vid långt driven konkurrens kan bliva ytterst besvärande för ej blott flera av våra viktigaste industrier utan även för sjöfarten, som för erhållande av returfrakter är beroende av att produktionen av de varor, vi behöva importera, ej helt behärskas av personer, i vilkas intresse det ligger att gynna konkurrerande nationers sjöfart. Sedan motionären därefter betonat, att det vore lyckligt för oss, om vi kunde trygga vår ställning genom kommersiellt inflytande över områden, vilkas produktion av råvaror kunde komplettera vår egen, diskuteras i motionen möjligheten för vårt land att — i samarbete med de övriga nordiska länderna — ifråga om skeppning av varor med eget tonnage med utsikt till framgång upptaga tävlan med nationer, vilkas kapitaltillgångar och övriga maktmedel äro väsentligen överlägsna våra egna. Undersökas måste och så snart som möjligt, säger motionären, om vi i dessa avseenden gjort och göra allt vad som från landets framtida utveckling kan och bör göras.

Rörande riktigheten av vad motionären i dessa delar av motionen anfört lärer förvisso ingen befogad invändning kunna göras, och utskottet kan även skänka sitt odelade erkännande åt det vidsynta uppsåt, som präglar motionärens framställning såväl härutinnan som i övriga delar. Men det berörda spørsmålet framstår enligt utskottets uppfattning i en annan belysning, då det gäller att avgöra, huruvida detsamma är av beskaffenhet att kunna göras till föremål för praktiskt politiska åtgärder på sätt motionen synes avse.

Härutinnan har utskottet icke kunnat följa motionären.

Utskottet känner sig övertygat därom, att förutsättningarna för en

utredning under gängse former rörande ifrågakomna spørsmål icke äro för handen, och först och främst att de icke nu äro för handen.

Kommerskollegium har uti sitt i ärendet avgivna utlåtande, under framhållande i övrigt av de stora praktiska svårigheter, som skulle vara förenade med utarbetandet av ett fullständigt program för vår allmänna sjöfartspolitik, anmärkt, att härvid hänsyn ock borde tagas till det nu rådande osäkerhetstillståndet till följd av det allmänna världsläget, vilken faktor, åtminstone för närvarande, måste ytterligare avsevärt försvåra uppdragandet på förhand av fullständiga riktlinjer för sjöfartspolitiken. Utskottet å sin sida finner uti detta osäkerhetstillstånd ett avgörande skäl emot igångsättande av en utredning i den av motionären avsedda omfattning. Osäkerhetstillståndet medför nämligen, enligt utskottets uppfattning, icke blott det, att en utredning, baserad på nu rådande världspolitiska förhållanden, kanske innan den vore avslutad skulle visa sig värdelös, utan även, att den ifrån det nu rådande tillståndet utgående utvecklingen för avsevärd tid framåt kommer att bliva till sina resultat oberäknelig, och att sålunda under avsevärd tid någon fixerad utredning av tillhörande frågor *över huvud taget icke kan komma till stånd.*

Utan att i ringaste mån underskatta värdet av den insats, som av enskilt initiativ gjorts i arbetet för den svenska rederinäringens utveckling till dess nuvarande ställning, anser utskottet, att det åvilar statsmakterna som en plikt att oavlåtligen följa denna utvecklings vidare förlopp och att å andra sidan, utan obehörig hänsyn till samma enskilda initiativ, vidtaga de åtgärder, som med hänsyn till det allmännas bästa finnas av behovet påkallade.

Men vid ovan angivna förhållande måste det statsliga vakandet över dessa spørsmål ske i andra än den föreslagna utredningens former.

Det gäller här för statsmakterna att tillse dels att de statens organ, inom vars verksamhetsområde hithörande frågor falla, bliva för fullgörandet av sitt värv på bästa sätt utrustade, dels ock att arbetet hos dessa organ bedrives efter riktiga och framsynta normer.

Utskottet kan härvidlag taga fasta på kommerskollegii uttalande i ovannämnda utlåtande, att kollegium ämnade för sin del med största uppmärksamhet följa utvecklingen och framlägga de förslag, vartill omständigheterna kunna föranleda. Men först och främst vill utskottet i detta sammanhang hava framhållit, att inrättandet av det nya handels- och sjöfartsdepartementet bör innebära den starkaste garantien för att de nu berörda frågorna komma att vinna det beaktande, som betingas av deras betydelse för vårt lands ekonomiska liv.

Uti sin motivering har motionären emellertid till utförlig behandling

upptagit åtskilliga särskilda trafikfrågor, vilka skulle göras till föremål för utredning i samband med den ifrågasatta allmänna utredningen. Sålunda anför motionären vissa omständigheter, som han anser tala för nödvändigheten att ägna frågan om våra trafikförbindelser österut förnyad och skyndsam granskning. Vidare förklarar han, att som man å ena sidan nu ej synes vara övertygad om, att det föreliggande förslaget till färjeförbindelse med England inom närbelägen framtid komme till utförande resp. att förslaget för vårt lands vidkommande är det lämpligaste, men å andra sidan kvarstår, att våra trafikförbindelser med England äro mycket otillfredsställande, ovillkorligt behov synes föreligga att omedelbart upptaga frågan till sådan behandling, att en möjligast snar och effektiv lösning vinnes. Slutligen pekar motionären på den ifrågasatta nya förbindelseleden söderut via Femern och de norska planerna på direkt färjeförbindelse med Danmark och tillägger, att båda dessa förslag vore av den art, att det förtjänade undersökas, i vad mån de borde föranleda åtgärder från vår sida.

Ifråga om denna del av motionen kan utskottet hänvisa till den av järnvägsstyrelsen uti dess utlåtande till utskottet lämnade redogörelse för omförmälda trafikfrågor.

Utskottet finner i likhet med järnvägsstyrelsen, att dessa frågor icke stå i det sammanhang med motionärens förslag om närmare utredning av frågor berörande långväga sjöfartsförbindelser, att någon anledning finnes att sammankoppla dem med varandra.

Utgångspunkten för ifrågavarande framställning utgör, såsom ovan anmärkts, motionärens övertygelse att de förändrade världspolitiska förhållandena komma att medföra en väsentlig omläggning av de transoceaniska sjöfartsvägarna till de inre delarna av Östersjön. Med full visshet anser motionären det kunna förväntas, att de stora utländska transmarina rederierna av ekonomiska och trafiktekniska skäl i allmänhet icke längre skola låta sina fartyg taga vägen omkring Skagen, utan att den stora stråkvägen från Nordsjön till det osteuropeiska upplandet skall komma att gå genom Kielkanalen till den nyskapade politiska medelpunkten Danzig. Motionären finner det vid sådant förhållande vara en tvingande nödvändighet för svensk sjöfartspolitik, att åtgärder i tid vidtagas för att möta omförmälda ändrade förhållanden. Och det enda sättet att effektivt möta konkurrensen från en utländsk djuphamn vid Östersjöns södra kust torde enligt motionären vara att vidtaga anordningar för linjetrafikens inriktande på en svensk hamn, belägen på minsta möjliga avstånd från de blivande östersjöfarlederna. Motionären finner

det vara uppenbart, att Sveriges geografiska läge vid infarten till östersjöbäckenet innebär möjligheter, vilka till fullo utnyttjade måste bliva av ovärderlig nytta för vår handel och sjöfart, och att den utredning i syfte att klargöra på vad sätt detta bör ske måste giva till resultat, antingen att Flintrännen bör fördjupas eller att åtgärder böra vidtagas för skapande eller upparbetande i Sverige av en djuphamn på minsta möjliga avstånd från huvudtrafikledernas brännpunkt mellan Skåne och Rügen.

Utskottet har icke kunnat undgå att ägna särskild uppmärksamhet åt vad motionären i sistberörda delar av motionen anfört, och utskottet har därvid funnit, att motionen härutinnan innehåller ett uppslag av sådan beskaffenhet, att statsmakterna icke torde böra lämna detsamma obeaktat.

Härvidlag vill utskottet betona, att utskottet ingalunda underskattar vare sig de invändningar, som från skilda håll blivit framförda gent emot motionen jämväl i denna del, eller de svårigheter, som givetvis komma att visa sig förenade med en närmare undersökning av det ifrågasvarande problemet.

I förstnämnda avseende framträder främst frågan, huruvida motionären riktigt bedömt läget med hänsyn till den transmarina östersjöfartens blivande utveckling. Den av utskottet förebragta utredningen i ärendet giver visserligen vid handen, att tidpunkten ännu icke är inne för ett definitivt besvarande av denna fråga; det kan exempelvis framhållas, att såväl handels- och sjöfartsnämnden i Malmö som Skånes handelskammare anse, att tyngdpunkten för sjöfarten å Östersjön alltjämt kommer att vara förlagd till Öresund. Å andra sidan hyser utskottet den uppfattning, som bestyrkts utav åtskilliga av de i ärendet till utskottet inkomna utlåtandena, att det av motionären uppdragna utvecklingsförloppet i icke oväsentlig mån synes bära sannolikhetens prägel och att det ur sådan synpunkt torde vara väl motiverat, att all möjlig uppmärksamhet ägnas detsamma.

Denna uppmärksamhet synes utskottet böra i första hand inriktas på möjligheten att kunna direkt i största möjliga utsträckning tillgodogöra oss den väntade transmarina östersjötrafiken för tillgodoseende av såväl vår import som export. Skulle det visa sig, att de förutsättningar, varå motionären i allt väsentligt byggt sin förevarande framställning, komme att realiseras, eller med andra ord, att den transoceana trafikens huvudväg till Östersjön och Danzig skulle bliva Kielkanalen, måste utskottet i likhet med motionären hålla före, att det är ett svenskt och ett statligt svenskt intresse, att sådana åtgärder vidtagas, som i vidast möjliga mån kunna vara ägnade att draga till Sveriges kuster åtminstone

så mycket av denna trafik, som gör det möjligt för exempelvis ett antal av våra importörer att undvika den ytterligare fraktkostnaden för erforderliga varors särtransport från Danzig eller någon annan hamn på andra sidan Östersjön.

Och det är till denna del av motionärens tankegång, som utskottet kunnat ansluta sig, då utskottet funnit sig i anledning av motionen böra tillstyrka viss utredning i motionens syfte.

Av vad utskottet ovan anfört rörande svårigheterna för ett bedömande av värdet utav de utav motionären antagna förutsättningar lärer framgå, att en dylik utredning i första hand måste komma att innebära en undersökning av samma förutsättnings existens. Denna undersökning torde sålunda böra omfatta den föreliggande världspolitiska situationen, huvudsakligen i dess handelspolitiska yttringar såvitt desamma beröra Östersjöländerna, frågan om Kielkanalens internationalisering och därmed sammanhängande frågor av trafikteknisk art, stämningar och planer inom industri, handels- och redarekretsar framför allt uti Amerika och England samt Japan och särskilt i vad dessa planer avse vårt lands intressen, omfattningen av vår import och export i den mån densamma kan antagas vara i ett eller annat avseende beroende av de nya trafikförhållandena i Östersjön, frakttariffer o. s. v.

Resultatet av den nu antydda delen av den ifrågavarande utredningen torde öva ett väsentligt inflytande på samma utredning i övrigt, nämligen å den del därav, som skulle avse en opartisk, allsidig och grundlig undersökning av de möjligheter, som å vår södra östersjökust kunna förefinnas för det åsyftade upptagandet av den transoceana östersjötrafiken.

Att sistnämnda undersökning först och främst måste avse hamnförhållandena ligger i öppen dag. Det gäller att finna den ur olika synpunkter för ifrågavarande syftes förverkligande lämpligaste hamnplatsen samt att därefter överväga, vilka åtgärder som kunna vara att vidtaga för att denna plats skall kunna på mest tillfredsställande sätt fylla sitt ändamål.

Motionären har i motionen anfört en synpunkt, som synes utskottet böra i detta sammanhang vinna behörigt beaktande. Motionären framhåller nämligen, att vårt lands hamnpolitik hittills huvudsakligen letts av dess sjöstäder. Här föreläge emellertid en uppgift, där man med skäl kunde fråga sig, om den vanliga metoden för hamnarnas utveckling under inbördes konkurrens mellan olika hamnstäder vore ägnad att föra till målet. Om man, anför motionären, förutser den med tiden dominerande betydelsen för vår transmarina sjöfart av en första rangens

hamn vid Östersjön, vore det påtagligen — ehuru avseende en utveckling på lång sikt — nödvändigt att målmedvetet och utan onödigt dröjsmål förbereda en möjligast god lösning. Under alla förhållanden syntes det vara nödvändigt, att statsmakterna sökte göra klart för sig, vad som lämpligen borde åtgöras och sedan inrätta sina handlingar därefter.

För utskottet vill det visserligen synas, som om motionären å denna såväl som å andra delar av det ämne, han i motionen upptagit till behandling, anlagt ett något bredare betraktelsesätt, än som kan anses vara betingat av föreliggande realiteter. Men icke desto mindre har utskottet ansett de ovanberörda av motionären anförda synpunkter beträffande hamnfrågan vara i tillämpliga delar bärkraftiga.

Utskottet anser det sålunda vara uteslutet, att den av utskottet avsedda utredningen skulle kunna verkställas av enskilda eller kommuner, och utskottet förmenar, att berörda förhållande följer av själva denna utrednings art och närmare beskaffenhet. I alldeles särskilt hög grad ayser utredningen att tillgodose statliga och icke individuella grupp- eller kommunala intressen, och i alldeles särskilt hög grad måste därför å utredningen ställas kravet å förutsättningslöshet. Redan de i ämnet till utskottet gjorda uttalandena giva emellertid vid handen, vilka svårigheter som skulle möta för uppnående av denna objektivitet, därest statsmakterna skulle vid hithörande frågors bedömande vara hänvisade allenast till utredningar, verkställda exempelvis av vederbörande kommuner. Dessa svårigheter skulle givetvis icke bliva mindre därigenom att utredningen med nödvändighet kommer att omfatta åtskilliga lokala kommunikationsspörsmål, frågorna om järnvägsförbindelser till och från den eventuellt blivande centralhamnen m. m.

Utskottet vill icke underlåta att framhålla, hurusom styrelsen för Sveriges allmänna sjöfartsförening, som uti sitt över motionen avgivna yttrande i övrigt förklarar sig icke kunna biträda motionen i den form den av motionären givits, i samma yttrande anført, att styrelsen å andra sidan ingalunda underskattade betydelsen av att från statens sida företoges undersökningar till sjöfartens gagn inom sådana mera begränsade områden, där statens direkta ingripande eller medverkan kunde finnas behöflig, samt att i sådant hänseende motionen kunde anses innebära beaktansvärda uppslag.

Det är ett dylikt betraktelsesätt, varunder utskottet gått till behandling av förevarande motion; och utskottet får på grund av vad utskottet anført hemställa, att andra kammaren i anledning av herr Lübecks motion nr 305 måtte för sin del besluta, att riksdagen ville i skrivelse

till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta utreda, huruvida de av världskriget föranledda förändringar med avseende å den internationella sjöfarten i Östersjön betinga vidtagande av åtgärder för åstadkommande av en djuphamn å Sveriges sydkust, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill en sådan utredning kan föranleda.»

Andra kam-
marens be-
slut.

Andra kammaren beslöt i enlighet med sitt tredje tillfälliga utskotts hemställan.

Detta andra kammarens beslut har delgivits första kammaren, som hänvisat ärendet till sitt andra tillfälliga utskott.

Utskottet.

Motionärens framställning har dikterats av övertygelsen, att de förändrade världspolitiska förhållandena komma att medföra en väsentlig omläggning av de transoceaniska sjöfartsvägarna till de inre delarna av Östersjön. Motionären anser sålunda, att de stora utländska transmarina rederierna i allmänhet skola dirigera sina fartyg till det östeuropeiska upplandet från Nordsjön genom Kielkanalen till den nyskapade medelpunkten Danzig. Och för att effektivt kunna möta konkurrensen från en utländsk djuphamn vid Östersjöns södra kust anser motionären det nödvändigt, antingen att Flintrännen fördjupas eller att en djuphamn skapas eller upparbetas i Sverige på minsta möjliga avstånd från huvudtrafikledernas brännpunkt mellan Skåne och Rügen.

Vad motionären härutinnan anfört, har andra kammarens utskott funnit värt särskild uppmärksamhet. Och då utskottet ansett det av motionären uppdragna utvecklingsförfarandet i icke oväsentlig mån bära sannolikhetens prägel, har utskottet på anförda skäl förordnat en utredning genom statens försorg, huruvida vidtagandet av åtgärder för åstadkommande av en djuphamn å Sveriges sydkust är av förhållandena påkallat, vilket förslag, såsom ovan nämnts, godkänts av andra kammaren.

Det torde emellertid bära framhållas, att andra kammarens utskott funnit den av utskottet i ärendet förebragta utredningen giva vid handen, att tidpunkten ännu icke är inne för ett definitivt besvarande av frågan, huruvida motionären riktigt bedömt läget med hänsyn till den transmarina östersjöfartens blivande utveckling. I detta sammanhang framhålles, att såväl handels- och sjöfartsnämnden i Malmö som Skånes handelskammare anse, att tyngdpunkten för sjöfarten i Östersjön alltjämt kommer att vara förlagd till Öresund.

Första kammarens utskott anser sig bära ytterligare understryka de

vanskligheter, som skulle vara förknippade med den ifrågasatta utredningen. Med hänsyn till frågans stora betydelse har utskottet emellertid icke ansett sig böra motsätta sig utredningen, vid vilken de av motionären framlagda alternativen givetvis böra beaktas.

Utskottet får därför hemställa,

att första kammaren måtte biträda andra kammarens i ärendet fattade beslut.

Stockholm den 31 maj 1920.

På utskottets vägnar:

OSKAR NYLANDER.

Närvarande: herrar Nylander, Larsson, Andersson, Johansson i Löfholmen, Norling, Westman och Steinholtz.