

Nr 87.

Av herr **Bodin** m. fl., om anslag till påbörjande av en fiskehamnsbyggnad vid Gnisvärd på Gotland.

Gotland omgives runt om av fiskrikt vatten, och man borde därför vänta, att fisket här skulle nått en hög utveckling. En av förutsättningarna för ett mera rationellt havsfiske, nämligen tillgång på goda fiskehamnar, saknas emellertid. I själva verket torde knappast några kuststräckor av vårt land vara så vanlottade på naturliga hamnar som Gotlands, och i alldeles särskild grad gäller detta om öns västkust.

Vid 1911 års riksdag, vid vilken statens fiskehamnsbyggnader för de närmaste åren planlades, behjärtades också Gotlands stora behov av fiskehamnar, i det att beslut fattades om att fem sådana hamnar skulle byggas på Gotland. En av de sålunda beslutade hamnarna var Lutterhorn, som emellertid enligt 1921 års riksdags beslut utbyttes mot Gnisvärd.

De av 1922 års riksdag tillsatta fiskehamnssakkunniga föreslogo högst väsentliga inskränkningar beträffande statens fiskehamnsbyggnader. Särskilt hårt drabbades Gotland av dessa inskränkningar, i det att 1923 års riksdag i enlighet med de sakkunnigas förslag beslöt, att ej mindre än tre av de fem ursprungligen beslutade hamnbyggena skulle slopas. De sakkunniga voro dock fullständigt eniga därom, att minst en hamn borde byggas på öns ostkust och en på dess västkust. Beträffande Gotlands ostkust ansågo de sakkunniga att hamn borde iordningställas vid Herrevik, vilket också blev riksdagens beslut. Angående länets västkust föreslogs alternativt Västergarn eller Gnisvärd som plats för hamnbygget på denna kuststräcka. Genom sedermera förebragt utredning framgick emellertid otvetydigt, att Gnisvärd vore den lämpligaste platsen för hamnen på öns västkust.

Då Herreviks hamn nu i det närmaste färdigbyggt, hade man kunnat vänta, att från Kungl. Maj:ts sida förslag förelagts årets riksdag om omedelbart igångsättande av hamnbygget i Gnisvärd. Av årets statsverksproposition framgår ju också, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort framställning härom. Ett flertal mycket tungt vägande skäl tala också för önskvärdheten av, att detta hamnbygge nu påbörjas. Trots detta har Kungl. Maj:t ej ansett sig kunna i år framlägga förslag härom, och få undertecknade därför anföra följande.

Först och främst bör påpekas att, som såväl sakkunniga som samtliga myndigheter, vilka haft tillfälle yttra sig i detta ärende, framhållit, denna hamn måste anses som synnerligen behövlig. Gnisvärd är västra Gotlands största fiskeläge med cirka 40 fiskare, vilka med 15 motorbåtar och något över 20 andra mindre båtar i medeltal årligen landföra över 100,000 kg. strömming och annan fisk. Dessa fiskare kämpa nu emellertid med mycket stora svårigheter på grund av det miserabla skick, i vilket hamnen befinner sig. Vid lågvatten måste sålunda stundom fisket helt inställas, emedan båtarna ej kunna flyta genom hamninloppet, och i svårt väder är det förenat med verklig livsfara att angöra hamnen till följd av den grunda och stenuppfyllda infartsleden. Flera olycksfall, som krävt människoliv, ha också här inträffat. Det är därför fara värt, att fisket här i en nära framtid helt måste upphöra, om ej snara åtgärder vidtagas för hamnens iståndsättande. Å andra sidan skulle säkerligen ett hamnbygge vid Gnisvärd medföra ett högst väsentligt uppsving av fisket från denna plats dels därigenom, att de fiskare, som redan finnas där, försattes i tillfälle att bättre utnyttja fångstmöjligheterna, dels därigenom, att fiskare från andra håll då kunde använda sig av Gnisvärds hamn. Fiskarena vid Blåhälls fiskeläge ha sålunda redan, som av länsstyrelsens skrivelse den 18 juni 1923 till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framgår, förklarat sig vilja använda Gnisvärd som landningsplats, om där bygges hamn.

Det kan i detta sammanhang också framhållas, att avsättningsmöjligheterna för fisk på Gotland under senaste tiden, tack vare den utvecklade automobiltrafiken och förbättrade förbindelser med fastlandet, högst väsentligt förbättrats. Under senaste året har till och med efterfrågan på gotlandsfisk vid åtskilliga tillfällen varit större än tillförseln. Någon fara att hamnen på grund av bristande avsättningsmöjligheter ej skulle bli utnyttjad föreligger således ej.

Det är under sådana förhållanden förklarligt, om, som av här bifogade skrivelse från Gnisvärds fiskare framgår, dessa inför utsikten att lösningen av deras hamnfråga skall bli uppskjuten på obestämd framtid gripits av djup förstämning och besvikelse.

Undertecknade måste också på det livligaste instämma i det i nämnda skrivelse gjorda uttalandet, att Herrevik ej kan anses ha någon betydelse för fisket på Gotlands västkust. Skola fiskemöjligheterna utanför denna kuststräcka kunna rätt tillvaratagas, fordras helt naturligt ovillkorligen också minst *en* god hamn på denna kust. Minst lika viktigt, som det är, att staten t. ex. genom nykoloniseringsverksamhet söker att bereda nya men tyvärr ofta ovissa utkomstmöjligheter, synes det undertecknade vara, att ej redan existerande och sedan uråldriga tider beprövade förvärvsmöjligheter råka i fara att få ligga obrukade på grund av njugghet och missriktad sparsamhet från statens sida. Beredas ej fiskarena tillfälle att genom bättre hamnars anläggande skaffa sig tidsenliga båtar och redskap, så är det fara.

värt, att de överge sin för landets livsmedelsförsörjning och hela ekonomi så ytterst viktiga näring och förr eller senare öka de arbetslösas redan allt för stora skaror. Tendenser härtill ha i själva verket redan visat sig på Gotland. I fråga om statens fiskehamnsbyggnader är det möjligt, att vissa onödiga och ekonomiskt kännbara misstag begåtts. Detta är dock intet skäl att helt slopa dessa företag på sådana ställen, där de med visshet kunna sägas vara ej blott försvarliga utan fullständigt nödvändiga. Att tveksamhet kan råda i fråga om byggande av nya fiskehamnar i södra Sverige är förklarligt i betraktande av det förhållandevis mycket stora antal hamnar, som där redan iordningställts. Däremot torde väl knappast någon kunna tvivla på, att Gotland med sin över 30 mil långa oskyddade kust är i trängande behov av åtminstone de två där redan sedan länge beslutade hamnarna.

Vad kostnadsfrågan angår, så har det genom förliedet år genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg företagna undersökningar framgått, att en tryggad och tillräckligt rymlig hamn vid Gnisvärd kan byggas för en betydligt lägre kostnad än den av fiskehamnssakkunniga beräknade, vilken utgjorde ej mindre än 433,000 kronor. Fiskehamnssakkunniga beräknade sammanlagda kostnaden för de två som nödvändiga ansedda hamnarna på Gotland till 1,052,000 kronor eller 873,300 kronor beroende på, vilken hamn på öns västkust, som kom till utförande. Sedan det nu emellertid visat sig dels att en fullt tillfredsställande hamn vid Gnisvärd kan åstadkommas för endast 132,000 kronor, dels att det uppstått en besparing av omkring 100,000 kronor vid hamnbygget i Herrevik, kommer i verkligheten statens kostnader för bägge hamnarna på Gotland ej att uppgå till mer än 651,000 kronor, alltså en avsevärt mycket mindre summa, än som av fiskehamnssakkunniga beräknats. I själva verket överstiger ju denna summa med endast 32,000 kronor den kostnad, som hamnen i Herrevik ensamt beräknats kosta. Den merutgift, som ett hamnbygge vid Gnisvärd skulle draga, är alltså synnerligen liten, i all synnerhet i betraktande av den stora betydelse, detta hamnbygge otvivelaktigt skulle ha för fiskets utveckling vid Gotlands västkust.

Härtill kommer ytterligare, att, enligt vad vi erfarit, den av riksdagen beslutade fiskehamnen vid Värskär på smålandskusten ej kommer att utföras på grund av att intressenterna ej ansett sig kunna avstå behövtligt markområde för denna hamn. Den beräknade kostnaden för Värskärs hamn är 53,000 kronor. Kostnaden för hamnbygget vid Gnisvärd skulle alltså bli mindre än den summa, som insparats dels genom det inställda hamnbygget vid Värskär, dels genom den oväntat låga byggnadskostnaden för Herreviks hamn. Antagligen kan också, enligt vad som från sakkunnigt håll framhållits, ingen annan svensk fiskehamn med så många fiskare och så stora möjligheter till ett givande fiske, som Gnisvärd äger, iordningställas för så låg byggnadskostnad, som den nu senast beräknade.

Skall Gnisvärd's hamn kunna åstadkommas för detta ur statsfinansiell

synpunkt så fördelaktiga pris, är det emellertid nödvändigt, att hamnbygget igångsättes redan under närmaste tid, medan ännu maskiner och materiel efter hamnbygget vid Herrevik finnas kvar på Gotland. Den nu senast uppgjorda kostnadsberäkningen gäller nämligen endast under förutsättning, att maskiner och överbliven materiel från Herrevik direkt överförs och komma till användning vid Gnisvärd. Ett dröjsmål med iordningställande av denna hamn skulle alltså förorsaka staten fullständigt onödiga kostnader.

Härtill kommer emellertid ytterligare ett starkt skäl för ett omedelbart igångsättande av hamnbygget vid Gnisvärd. En stor del av de arbetare som hittills varit sysselsatta vid Herreviks hamnbygge, kunna nämligen sedan detta företag nu i det närmaste avslutats befaras bli arbetslösa. De äro mestadels stenarbetare, och på grund av rådande inskränkningar i den gotländska kalkstensindustrien, torde de, om statens hamnbyggnadsverksamhet nu helt oväntat upphör, ej kunna beredas andra arbetstillfällen, utan bli hänvisade till arbetslöshetsunderstöd. Dessa arbetare skulle emellertid nu i stor utsträckning kunna få arbete vid hamnbygget i Gnisvärd och alltså tas i anspråk för ett produktivt och allmännyttigt företag i stället för att ligga det allmänna till last. Statens kostnader för arbetslöshetens bekämpande äro stora nog utan att de behöva ökas genom omotiverade och oväntade inskränkningar eller uppskov av redan planlagda och av alla myndigheter och sakkunniga som nyttiga och nödvändiga enstämmigt förordade företag.

Om hamnbygget vid Gnisvärd påbörjas sommaren 1927, hinner det dock troligen ej att fullbordas under nästa budgetår, varför det torde vara tillfyllest att för nämnda budgetår anvisa endast hälften av den beräknade byggnadskostnaden eller 66,000 kronor.

På grund av vad sålunda anförts, få undertecknade därför hemställa, att riksdagen måtte besluta, att fiskehamnsbyggnad vid Gnisvärd måtte påbörjas under innevarande år samt utföras på statens bekostnad i enlighet med av på väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg år 1926 uppgjord arbetsplan, och för nämnda ändamål för nästa budgetår anvisa ett anslag av 66,000 kronor.

Stockholm den 21 januari 1927.

L. G. Bodin.

Petrus Nilsson.

Carl Boberg.

Avskrift.

Till Gotlands Riksdagsmän.

I statsverkspropositionen till innevarande års riksdag omnämnes, att förslag ej kommer att framläggas om byggande av hamn vid Gnisvärd. Med anledning härav och i djupaste besvikelse över att våra mångåriga förhoppningar om en förbättring av de bedrövliga hamnförhållanden, under vilka vi nu lida, åter äro i fara att gäckas, få vi härmed vördsamt vända oss till Gotlands representanter i riksdagen med anhållan om bistånd i denna för oss och vår näring så ytterst trängande angelägenhet, och få vi därför till belysning av denna fråga framhålla följande.

Den år 1905 tillsatta fiskehamnskommissionen uttalade efter sitt besök härstädes, att Gnisvärd's fiskläge vore ett av de förnämsta på Gotland, och föreslog riksdagen att Gnisvärd skulle utföras som nr 69 av de av kommissionen till utförande ifrågasatta hamnbyggnaderna. Redan år 1908, när kommissionen besökte Gotland, befanns emellertid hamnen så bristfällig, att kommissionen förordade ett anslag av 5,000 kronor för de värsta bristernas avhjälpande, intill dess en mera varaktig förbättring kunde åstadkommas.

Vid 1911 års riksdag beslöts emellertid att endast de 24 första av de av fiskehamnskommissionen föreslagna hamnarna skulle komma till utförande, och blev alltså hamnbygget vid Gnisvärd då ställt på framtiden.

Bland de 24 till utförande beslutade hamnarna var även Lutterhorn på Fårön. Sedan emellertid länsstyrelsen framhållit betydelsen av att Gnisvärd's hamn bleve iordningställd snarast möjligt och att Gnisvärd i fråga om hamnbyggnad givet borde ha företräde framför Lutterhorn, beslöt 1921 års riksdag, att Gnisvärd i stället för Lutterhorn skulle upptagas bland de de hamnar, som i första hand borde komma till utförande. I förlitande på att det sålunda av statsmakterna givna löftet skulle infrias ansågo vi oss då, beträffande denna för vår existens så utomordentligt viktiga fråga, med tillförsikt kunna se framtiden an.

År 1922 tillsattes emellertid de s. k. fiskehamnsakkunniga, vilka bl. a. hade i uppdrag att undersöka möjligheterna för nedbringande av statens kostnader för fiskehamnsanläggningarna. I fråga om hamnarna på Gotland voro de sakkunniga fullständigt eniga därom att åtminstone en fiskehamn vore behöfelig på länets västkust. Beträffande Gnisvärd framhölls, att denna hamn låge synnerligen väl till, och att där bedreves ett mera utvecklat fiske av ett större antal fiskare. Huvudsakligen på grund av kostnadsskäl tvekade emellertid de sakkunniga mellan att föreslå Västergarn eller Gnisvärd som lämpligaste platsen för den nödvändiga hamnen på Gotlands västkust. Gnisvärd's hamn beräknades då nämligen draga en kostnad av 433,000 kronor men Västergarn's endast 254,300 kronor.

På anhållan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen företog emellertid länsstyrelsen sedermera en utredning om lämpligaste förläggningen av hamnen på Gotlands västkust, och kom länsstyrelsen därvid till den bestämda slutsatsen, att Gnisvärd avgjort borde bli platsen för denna hamnanläggning. Även fiskehamnsakkunniga ansågo nu Gnisvärd vara att föredraga

framför Västergarn i fråga om hamnbyggnad. En förnyad undersökning och kostnadsberäkning hade även givit vid handen, att en hamnanläggning vid Gnisvärd skulle kunna fullbordas för endast 238,000 kronor. Vi antogo därför att vår hamnfråga nu omedelbart skulle få en lycklig lösning, men trots det av alla sakkunniga och myndigheter enstämmigt intygade stora behovet av en fiskehamn på Gotlands västkust, och trots att det ju även tydligt visats att bästa platsen för en dylik hamn vore Gnisvärd, ansågs i 1924 års statsverksproposition denna hamnbyggnad dock ännu böra anstå.

Då frågan om hamnbyggnad vid Gnisvärd under sistförflutna året genom länsstyrelsens åtgörande åter upptogs till behandling, hoppades emellertid vi fiskare trots allt, att vår hamnbyggnad nu äntligen stode inför sitt förverkligande, i all synnerhet som det delvis tack vare våra anvisningar lyckats ledaren för Herreviks hamnbygge, ingenjör S. Segerfors, att uppgöra ett nytt och i stort sett tillfredsställande byggnadsförslag, som ej beräknades draga större kostnad än 132,000 kronor, vilket förslag också vunnit väg- och vattenbyggnadsstyrelsens gillande. Ävenledes hade vi i förvisning om, att frågan nu stode inför sin omedelbara lösning, förbundit oss att inlösa och till staten överlämna den markareal, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett erforderlig för hamnen.

Vi hade denna gång så mycket större skäl att förmoda att regeringen nu äntligen på allvar skulle behjätta våra behov, som det är oss bekant, att vid hamnbygget i Herrevik gjorts en besparing av omkring 100,000 kronor. Sammanlagda kostnaden för hamnarna vid Herrevik och Gnisvärd skulle alltså endast med cirka 32,000 kronor överstiga den för Herrevik ensam beräknade kostnaden. Ur rent statsfinansiell synpunkt kan därför knappast några betänkligheter längre hysas mot hamnbygget i Gnisvärd. Härtill kommer, att maskiner och överblivet material från bygget i Herrevik nu direkt kunde överförts och tagits i användning vid Gnisvärd. Tidpunkten för vårt hamnbygges igångsättande synes därför nu vara den lämpligaste tänkbara.

Som skäl, för att förslag om hamnbyggnad vid Gnisvärd ej framlägges, framhålls i årets statsverksproposition, att fisket vid Gotland nu erhållit en god stödjepunkt i fiskehamnen vid Herrevik. Det är också säkerligen riktigt att Herreviks hamn kommer att bli av mycket stor betydelse för fisket på Gotlands ostkust, men det är oss svårt att inse, att vi och våra yrkesbröder på Gotlands västkust skulle hava någon nytta av hamnen i Herrevik. Med lika stort skäl, eller kanske större, skulle man då kunna säga, att t. ex. blekingefiskarna erhållit en stödjepunkt för sitt fiske genom en hamnanläggning någonstades vid Skånes sydkust. Ty det förhållandet, att Gotlands ost- och västkust höra till samma län, åstadkommer naturligtvis ej i och för sig, att den ena av dessa kuststräckors fiskare bliva betjänta av en hamn på den andra kuststräckan. Behovet av fiskehamnar måste väl dock anses vara fullständigt oberoende av rikets administrativa indelning. Till ytterligare belysning av denna självklara sak kan anföras, att mellan Gnisvärd och Herrevik är avståndet landvägen nära 6 nymil och sjövägen nära 14 nymil.

Knappast någon kuststräcka i hela vårt land torde vara så vanlottad på naturliga stödjepunkter för fisket som just Gotlands cirka 17 mil långa västkust. Då emellertid denna näring här, som flerfaldiga gånger uppvisats, i övrigt har stora utvecklingsmöjligheter, synes det oss därför ej mer än rättvist och klokt, att staten nu äntligen efter alla dessa uppskov slutligen

åtager sig byggandet av den länge utlovade och för fiskets utveckling och bestånd oundgängligen nödvändiga hamnen på denna kuststräcka.

I överensstämmelse med vad som ovan framhållits få undertecknade fiskare vid Gnisvärd därför vördsamt anhålla, att Gotlands riksdagsmän måtte i motion föreslå att riksdagen ville besluta om omedelbart igångsättande på statens bekostnad av fiskehamnsbyggnad vid Gnisvärd.

Tofta den 14 januari 1927.

För Gnisvärd's Hamnförening u. p. a.

C. K. GAHNBERG.

Herman Toftén.	Helmer Ekelund.	Axel Kristofferson.
Axel Lönning.	Axel Johansson.	Hugo Nilsson.
Johan Hallberg.	Heinri Olsson.	Ture Hansson.
Knut Ekman.	Ernst Wahlgren.	Walter Nilsson.
Gunnar Nilsson.	John Olsson.	Aug. Engström.
Kristian Pettersson.	Sigurd Westberg.	Karl Bäckström.
Edvin Bäckström.	Otto Klintberg.	O. Hansson.
Reinhold Bäckström.	A. Björkander.	E. Bäckström.
C. Hoffman.	Johan Lysholm.	Karl Lind.
H. Hallin.	V. Englund.	S. Strömlund.
Rud. Björkander.	Nils Björkander.	Johan Eklund.
Hj. Vestberg.	E. Vestberg.	Axel Johansson.
N. Högström.	Johan Stenström.	Oskar Stenström.
Olof Toftén.	Aug. Jakobsson.	J. Mårtensson.
	Jakob Kristoffersson.	

