

**Nr 305.**

Av herr **Lübeck**, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser.

Känslan av förestående kommersiell konkurrens mellan olika nationer torde aldrig hava varit starkare än nu. Icke heller torde någonsin hava pågått en mera omfattande inventering av de medel, vilka vid denna konkurrens kunna komma till användning. Stärkandet av det egna landets ställning i förhållande till utlandet genom fullständigare utnyttjande av förefintliga fördelar — de må nu bestå i tillgång på naturprodukter, ett gynnsamt läge ur handels- och trafiksynpunkt eller förfogandet över transportmedel — är det problem, som främst bland alla sysselsätter sinnena. Icke heller vårt land utgör i detta avseende något undantag. Under krigets pressning kraftigt påmind att lagen om allas kamp mot alla fortfarande styr folken, måste även vi söka bilda oss ett bättre begrepp om storleken och beskaffenheten av våra maktmedel.

*Internationella konkurrensförhållanden inom näringslivet.*

Betraktade mot denna bakgrund böra framtidsutsikterna för det svenska lantbruket betraktas. Klimatet är delvis strängt, nederbördsförhållandena ofta ogynsamma (torra försomrar och regniga höstar) och jorden är inom vissa områden förhållandevis mager. Vid jämförelse med andra agrarländer gör sig dessutom den olägenheten gällande, att i stora delar av Sverige den odlingsbara marken är starkt kuperad samt av bergryggar och impedimenter sönderdelad i områden av relativt liten utsträckning. Betydelsen härav kommer att ökas i den mån maskintekniken når sådan utveckling, att för bearbetandet av stora sammanhängande arealer arbetare och dragare i minskad utsträckning behöva användas. — En omständighet av aktuell betydelse är, att vidsträckta delar av vårt land

*Lantbruket; förutsättningar med avseende å jordmån, klimat och topografi m. m.*

ej lämpa sig för veteodling, och att korn och råg synas börja betraktas såsom mindervärdiga näringsmedel. Skulle denna uppfattning vinna terräng i Sveriges mellersta och nordliga landskap, kommer där rekryteringen av arbetskraft för lantbrukets bedrivande att försvåras. — Med tanke på dessa förhållanden är det tydligen av största vikt, att det under krigsåren starkt utvecklade intresset för vårt jordbruk icke må förslappas, utan dess utvecklingsmöjligheter tvärtom på allt sätt uppmärksammas.

*Lantbrukets  
ställning till  
andra näringsgrenar.*

I mycket vidsträckta delar av landet bör jordbruket visserligen kunna utnyttja moderna hjälpmedel i sådan utsträckning, att det under alla förhållanden blir fullt bärkraftigt. I andra trakter åter skulle förhållandena under ogynnsamma år med tiden kunna arta sig mera bekymmersamma, men just i sådana trakter, särskilt inom mellersta och norra Sverige, förefinnas lyckligtvis goda förutsättningar för industriens utveckling på grundval av naturtillgångar i form av skogar, malmer och vattenfall. Därmed förbättras det kringliggande jordbrukets avsättningsmöjligheter och kompenseras åtminstone till en viss grad de eljest framträdande svårigheterna.

Redan av detta skäl har vårt jordbruk mycket att vinna på en bärkraftig utveckling av vår industri inom naturliga gränser. Ett annat gemensamt intresse är jordbrukets förseende med maskinell utrustning av inhemsk tillverkning samt med nödig drivkraft från statliga, kommunala och enskilda distributionsföretag samt från industriella anläggningar. Och slutligen har i ett särskilt avseende industriens utveckling visat sig kunna i växande grad indirekt gagna vårt jordbruk, nämligen genom den på industriell råvaruimport och export av färdiga industrivaror huvudsakligen grundade transoceaniska sjöfarten, varigenom också möjliggjorts en under normala förhållanden billig hemtransport av åtskilliga jordbrukets hjälpmedel.

Av denna korta översikt kunna några vittgående slutsatser tydligen ej dragas i fråga om vår beredskap och våra huvudnäringars inbördes ställning inför den framtida internationella konkurrensen. Här må blott framhållas, att vårt jordbruk uppenbarligen måste så främjas och utvecklas, att det, utan att under normala förhållanden kunna helt svara för våra livsförnödenheter, likväl må under kritiska tider kunna taga lejonparten av ansvaret därvidlag.

När det så gäller att vidare inventera våra maktmedel i den fredliga materiella världsutvecklingen, våra möjligheter att ekonomiskt hålla stand emot andra nationer, framträda i första linjen våra på landets övriga

naturtillgångar och på ingenjörs- och arbetsskicklighet grundade *industrier, skogs- och bergsbruk* samt vår huvudsakligen med landets eget näringsliv samhörande *handel och sjöfart*. Vad som inför den nuvarande situationen i världen i alldeles särskild grad tilldrager sig uppmärksamhet är våra sjöfartsförbindelser med när och fjärran samt en del spörsmål berörande vår sjöfartspolitik i allmänhet, vilka i det följande skola närmare avhandlas.

Omständigheterna hava framtingat, att man redan tidigt gjort klart för sig handelns beroende av förfoganderätten över transportmedlen för varornas förflyttning mellan säljare och köpare, och själva hava vi varit i tillfälle att bevittna, huru tillkomsten av svenska transmarina förbindelser under loppet av några få år medfört en mångdubbling av vår export till främmande världsdelar och vad importen beträffar möjliggjort en minskning av beroendet av andra nationer, som för ett par årtionden sedan skulle hava förefallit otänkbar.

*Sjöfartens betydelse för industri och handel, före och efter världskriget.*

Däremot torde man först under kriget och kanske ännu mera efter dess avslutande börjat få en riktig uppfattning om betydelsen av, att jämväl industrien beträffande tillförsel av råvaror och export av färdiga produkter är oberoende av utländska transportföretag. Ett av skälen härför har varit, att före kriget fanns så god tillgång på tonnage, att mellan olika rederier en skarp konkurrens om frakter gjorde sig gällande. Härtill kom emellertid, och detta torde hava varit det viktigaste, att vid dåvarande, utpräglat frihandelsvänliga politik de olika staterna hade förhållandevis mindre behov att för egen räkning monopolisera handeln på sina resp. territorier och därför ej till fullo utnyttjade alla förefintliga medel att hålla konkurrenterna på avstånd.

Kriget har i dessa avseenden medfört mycket stora förändringar. För att avskära fienden från yttervärlden hava alla medel ansetts tillåtna. Men även de neutrala staternas handlingsfrihet har starkt begränsats, och vad de sinsemellan allierade staternas förhållande till varandra beträffar kan man, vid sidan om deras ansträngningar att stödja varandra i den mån, som ansetts nödvändig för segerns hemförande, konstatera en strävan att för egen räkning monopolisera så många förvärvskällor som möjligt.

Huru framtiden i dessa avseenden kommer att gestalta sig, torde med tämligen stor grad av säkerhet kunna förutsägas.

Statsfinanserna i de flesta länder, vilka varit inblandade i kriget, äro så starkt undergrävda, att de mest kraftiga åtgärder måste vidtagas

för deras upphjälpande. Bl. a. tvingas man i långt större utsträckning än förut att söka komma främmande konkurrerande industri till livs.

Få medel äro härvid värdefullare än möjligheten att öva inflytande på sättet och kostnaderna för transport av varor till och från det konkurrerande landet. Vid den ringa vinstmarginal, som kan påräknas vid en till ytterlighet uppdriven konkurrens mellan olika nationer, kan nämligen tvånget att betjäna sig av illa anpassade förbindelseleder i förening med påbördade höga fraktsatser för många industrier betyda undergång.

Man finner allt tydligare, att det beroende av transportmedel, som länge framstått såsom axiomatiskt med avseende å möjligheterna till bedrivande av handel, för industriens vidkommande är lika ovillkorligt. Detta gäller även trävaruhandtering och bergsbruk. Visserligen kan vid export av våra råvaror tillgången till egna transportmedel ej betecknas såsom oundgängligen nödvändig, då efterfrågan på virke och malm är så stor, att möjligheten att från gynnsamt belägna utvinningsorter sälja dessa varor under alla omständigheter är ganska tryggad. Blir det där- emot fråga om att ur dessa råvaror draga den större vinst, som medföljer deras förädling till mera färdiga produkter, för vilket hos oss förutsättningar föreligga bl. a. i form av stora mängder vattenkraft, och som till synes är enda möjligheten att vidmakthålla och förbättra landets finansiella ställning, komma våra intressen i strid med övriga industriidkande länders, och framgången blir beroende av i vad mån vi förfoga över egna transportmedel.

Allt som allt torde kunna sägas, att *upprätthållandet av förefintliga och skapandet av nya svenska transportförbindelser med utlandet är första förutsättningen för hävdandet av Sveriges ställning i konkurrensen med andra nationer.*

*Olika slag av transportmedel.*

Med landgränser endast mot Norge och Finland, där tillgången på råvaror och förutsättningarna för industriell utveckling äro så pass lika våra egna, att ett kompletterande varuutbyte aldrig kan komma att i större utsträckning äga rum, har Sverige, vad förbindelserna med utlandet beträffar, närmast karaktären av *örrike*. På grund härav tilldraga sig sjötransportmedlen i förevarande hänseende det ojämförligt största intresset, och medlen för landtransportens ombesörjande äro av analog betydelse endast för såvitt de utgöra komplettering av viktiga genomfartsvägar.

Sjötransportmedlen kunna uppdelas i tre kategorier, som också tagit sig uttryck i skilda fartygstyper, nämligen för närtransport, fjärrtransport och transport mellan orter, belägna på medelstora inbördes avstånd. När-

transporten kan anses gälla de olika östersjöländerna och Norge, fjärrtransporten transoceana världsdelar samt det tredje slaget av transport medelhavskusten och länderna vid Nordsjön. Transporten på England intager så till vida en särställning, som härför varit ifrågasatt användandet av medel, vilka annars ej tillämpats annat än för kortare avstånd.

Frågan om närtransportens ordnande med användning av fartyg eller färjor har vid flera olika tillfällen varit föremål för statsmakternas intresse. Olika kommittéer har ålegat att undersöka, vilket av dessa trafikmedel som kunde anses bäst lämpa sig för transportförbindelserna med Ryssland och Tyskland, sådana dessa länder voro begränsade före kriget, samt med Finland, Danmark och England. Med Danmark och Tyskland hava vi sedan länge ångfärjeförbindelser, som till fullo uppfyllt på dem ställda förväntningar, vilket dock ej hindrar upprätthållandet allt fortfarande av livliga trafikförbindelser med dessa länder med användande av ång-, motor- och segelfartyg.

*Sjötrafiken  
med grann-  
länderna.*

Beträffande däremot Finland, Ryssland och England äro åsikterna rörande valet av ej blott anknätningspunkter utan även transportmedel fortfarande mycket delade. Var för sig hava dessa frågor varit föremål för utredningar vid olika tillfällen. Vad förbindelserna österut beträffar, tillsattes redan år 1907 en kommission, vars utredningar hade till följd anordnandet år 1908 av regelbundna ångbåtsförbindelser mellan Stockholm och Riga. Försöket utföll gynnsamt och medförde dels andra regelbundna ångbåtsförbindelser mellan ryska och svenska hamnar, dels ock upptagandet av frågan om ångfärjeförbindelser med Ryssland, för vars närmare utredning år 1911 tillsattes en kommitté, som kom till det resultat, att dylik förbindelse borde anordnas mellan Kapellskär och Baltischport. På grund av olika samverkande omständigheter hava några ytterligare åtgärder för frågans fullföljande ej vidtagits. Vad läget f. n. beträffar, är först och främst att märka, att de politiska förhållandena i kusttrakterna söder om Finska viken karaktäriseras av sådan osäkerhet, att genomförandet under närmare framtid av ifrågavarande planer knappast kan ifrågasättas. Å andra sidan förtjänar nämnas, att i Finland målmedvetet arbetas på åstadkommandet av bättre förbindelse västerut. Särskilt hava ingående undersökts möjligheterna för transitotrafikens framdragande över Åbo, och torde resultatet av dessa undersökningar framstå såsom övervägande gynnsamt. Finska myndigheter synas också livligt intressera sig för dessa planer och hava under utredning frågan om en direkt

*Finland och  
Ryssland.*

järnvägsförbindelse Åbo—Rihimäki, vilken skulle väsentligt förkorta avståndet till Petrograd. Redan dessa omständigheter tala för nödvändigheten att ägna frågan om våra trafikförbindelser österut förnyad och skyndsam granskning. Andra av minst lika stor betydelse komma att längre fram närmare beröras.

*England.*

Möjligheten att åstadkomma dagliga sjöfartsförbindelser med England gjordes år 1913 till föremål för undersökning av en kommission, som i utlåtande år 1914 uttalade sig ganska tveksamt i ämnet. Väl på dagordningen kunde frågan emellertid ej utan vidare avfärdas, varför år 1916 uppdrogs åt en kommitté att ytterligare utreda densamma, och framkom såsom resultat av denna utredning år 1919 det bekanta förslaget till färjeförbindelse Göteborg—Humber.

Allt större aktualitet har spørsmålet om våra sjöfartsförbindelser med grannländerna fått genom de senare årens politiska omstörtningar, vilka medfört utsikter för att större eller mindre del av den genomgångstrafik i väst-östlig riktning, på vilken vi hoppats, kommer att ersättas av direkt, på Danzig och andra östersjöhamnar inriktad trafik. Något som ej bidrager att minska känslan av fara härför är, att engelska regeringen i dagarna avböjt vår inbjudan att träda i underhandlingar angående samverkan för genomförande av ovan anförda förslag till färjeförbindelse. Då de ifrågasatta anordningarnas transportkapacitet av verkställda beräkningar att döma hava tillmätts större än vad varuutbytet mellan England och Sverige kräver, om Sverige uppträder såsom köpare och säljare endast för egen räkning — vid 1913 års godsmängder och transportkostnader skulle den årliga förlusten belöpa sig till ett par miljoner kronor — bör detta avböjande möjligen uppfattas såsom utslag för en i ledande engelska kretsar rådande uppfattning, att Sverige ej är av den betydelse vi föreställa oss såsom förmedlare av trafiken på norra Europa och fortsättningsvis Sibirien. I det följande skall göras ett försök att närmare belysa denna fråga.

*Sveriges utsikter som transitoland.*

Vid valet av transportleder kommer företräde att givas sådana, vilka vid tillgodoseende av vederbörliga krav på transporttid och regelbundenhet medgiva minsta möjliga fraktsatser. Dessa krav komma att te sig något olika för olika slag av transport. Vid personbefordran kommer förhållandevis stor betydelse att tillmätas tidsbesparing och regelbundenhet. Detsamma gäller med avseende å post- och ilgodstrafik. Vad däremot massgodstransport beträffar, bliva fraktsatsernas storlek i första

hand avgörande. Därnäst i betydelse kommer vid dylik transport möjligheten att upprätthålla regelbundna förbindelser, medan tidsutdräkten spelar förhållandevis mindre roll, för så vitt den håller sig inom rimliga gränser.

Vägen via Sverige är ingalunda påfallande gynnsam för samtrafiken mellan England och länderna å andra sidan Östersjön (jfr kartskissen å sid. 18—19). Först och främst förutsätter den användandet av såväl land- som sjötransportmedel, medan av de övriga ifrågakommande ungefär lika långa vägarna den ena — genom Kielkanalen — är sammanhängande sjöled och den andra — över Tyskland — sammanhängande landledd med undantag för den korta sträckan Dover—Calais, där anordnandet av en tunnel för järnvägstrafik är en fråga, som länge dryftats och kanske inom kort bringas till slutgiltig lösning. Betraktas London och Petrograd — eller vintertid lämplig ort vid eller söder om Finska vikens mynning — såsom trafikens koncentrationspunkter i respektive väster och öster, så framgår vidare av kartan, att varken sjöleden genom Kielkanalen eller de landleder, som kunna ifrågasättas, hava större längd än den kombinerade sjö- och landvägen via Sverige. Andra omständigheter att beakta äro, att för Kielkanalens trafikerande torde komma att fastställas relativt låga avgifter, samt att de stater, över vilkas mark en ytterligare förbättrad, genomgående järnvägsförbindelse eventuellt anordnas — delvis med användning av nuvarande och delvis genom tillkomst av nya järnvägar — torde komma att med eller mot sin vilja tillämpa transitotrafik främjande tariffer och transportmedel (genomgående vagnar). Slutligen kan sägas, att möjligheten att innehålla en på förhand fastställd turlista torde vara minst lika stor å Kielrouten som vid transitotrafik via Sverige, detta på grund därav att vid trafik vintertid risken att uppehållas av ishinder är förhållandevis obetydlig, om destinationsorten vid Östersjön är Danzig eller Libau, medan däremot vid transitering över Sverige å den nordligare belägna farled, som kan komma ifråga såsom fortsättning över Östersjön, isförhållandena kunna vara ganska svåra, om också under inga omständigheter oöverkomliga.

Vad *persontrafiken* beträffar, erbjuder järnvägsförbindelsen över kontinenten fullständig regelbundenhet och — fränsett lufttrafik — minsta möjliga tidsutdräkt. För den, som det oaktat ej begagnar sig av denna förbindelse, kommer möjligen, om i båda fallen transportmedlen äro lika goda, Kielrouten att framstå lika fördelaktig som farleden via Sverige, hälst som i förra fallet faran för sjögång snarare är mindre. Utsikten för att valet faller på Kielrouten ökas, om hänsyn tages till kostnaderna.

Vid ungefär lika totallängd som Kielrouten nödvändiggör nämligen farleden via Sverige högre biljettpris, dels emedan färjetrafik är dyrare än sjötrafik med användning av andra fartygstyper, dels ock på grund av nödvändigheten att tillryggalägga en avsevärd del av vägsträckan per järnväg. Jämväl ombytet av transportmedel vållar kostnader, vilka måste påföras biljettpriset. Å andra sidan är det möjligt att på grund av järnvägstransport å sträckan Göteborg—Sveriges ostkust medelhastigheten blir något större å den svenska än å Kielrouten, och att färden via Sverige således kommer att erbjuda någon tidsvinst. Skillnaden kan dock ej bliva särdeles stor, om å Kielrouten insätts snabbgående ångare. I varje fall torde, om hänsyn toges till samtliga dessa omständigheter och till vad förut blivit anfört rörande möjligheterna att fasthålla en på förhand fastställd turlista, knappast kunna förutsägas, huru konkurrensen kunde komma att utfalla. Vad här anförts rörande persontrafiken gäller i tillämpliga delar med avseende å även *post- och ilgodstrafik*.

Vad *massgodstransporten* beträffar, spelar som nämnt tidsutdräkten mindre roll, och huvudvikten tillmätas fraktsatsernas storlek i förening med möjligheterna till innehållande av regelbundna turer. Kielrouten erbjuder härvid den stora fördelen, att transporten kan försiggå med användning av de billigaste medel, som överhuvud stå till förfogande, d. v. s. vanliga fartyg.

Något som vid bedömandet av lämpligheten att anordna färjeförbindelser med England ej synes hava blivit tillräckligt beaktat är, att sammanförandet, respektive distributionen i England av avsevärda mängder av det gods, som via Sverige skulle transporteras mellan länderna å andra sidan Östersjön och engelsk hamn, samt vice versa, torde komma att försiggå med användning av kust-, flod- och kanalfartyg. Påtagligt är, att beträffande dylikt gods ångfärjorna icke innebära synnerligen stora fördelar vid jämförelse med Kielrouten trafikerande ång- eller motorfartyg. Transportkostnaderna per tonmil av de i båda fallen ungefär lika stora väglängderna bliva däremot väsentligt mindre i samma mån som driften av genomgående ång- eller motorfartyg är väsentligt billigare än kombinerad ångfärje- och järnvägsdrift.

Utöver dessa skäl av uteslutande trafikteknisk art måste erkännas, att vid transitering över Sverige Englands varuutbyte med nordöstra Europa och Sibirien blir beroende av en mellanhand, som undvikas vid direkta sjöförbindelser via Kielkanalen. Redan denna omständighet kan för England innebära ett skäl att med tvekan upptaga förslag till åstadkommande av vidlyftigare trafikförbindelser än vad som kan anses motsvara



Englands varuutbyte med Sverige, i kollektiv mening betraktat såsom ursprungs-, respektive definitiv destinationsort.

Om också ovanstående utredning rörande den ifrågasatta färjeförbindelsen med England ej kan göra anspråk på att vara annat än ytterst summarisk, torde dock av densamma hava framgått, att man ej utan vidare kan vara övertygad om att det föreliggande förslaget till färjeförbindelse med England inom närbelägen framtid kommer till utförande, resp. att förslaget för vårt lands vidkommande är det lämpligaste. Som emellertid å andra sidan kvarstår, att våra trafikförbindelser med England äro mycket otillfredsställande, synes ovillkorligt behov föreligga att omedelbart upptaga frågan till sådan behandling, att en möjligast snar och effektiv lösning vinnes.

Med detta problem sammanhänger mycket nära frågan om, huru våra trafikförbindelser med länderna å andra sidan Östersjön lämpligen böra ordnas. Ehuru kanske icke direkt avgörande synes tanken på transitotrafik i väst-östlig riktning i stor utsträckning legat till grund för behandlingen av jämväl denna fråga. England — Ryssland via Sverige har utgjort en formel, vars riktighet man ej ansett nödvändigt att grundligt undersöka. En dylik undersökning måste dock komma till stånd, icke minst av den anledning, att problemets lösning är beroende av de senare årens politiska omvälvningar, som låta Danzig med stor sannolikhet framstå såsom den framtida mötesplatsen för det stora flertalet Östersjön trafikerande fartyg i transmarin och indoeuropeisk fart. Om så blir fallet, ligger det nära till hands för England att dit rikta sina blickar — kartan åskådliggör tydligt Kielkanalens för utveckling i denna riktning gynnsamma läge — och för oss att utveckla våra förbindelser med tanke mera på andra uppgifter. I varje fall är det av största betydelse, att vid ordnandet av våra förbindelseleder österut förutsättningsarna i ena eller andra riktningen så vitt möjligt klarläggas.

*Förbindelseledertill andra sidan Östersjön.*

Slutligen må i detta sammanhang erinras om den ifrågasatta nya förbindelseleden söderut via Femern samt de norska planerna på direkt färjeförbindelse med Danmark. Båda dessa förslag äro av den art, att det förtjänar undersökas, i vad mån de böra föranleda åtgärder från vår sida. Vad det förstnämnda beträffar förefaller det vid preliminär granskning, som skulle vi hava föga att förlora men mycket att vinna på en snabbare förbindelse med västra Europa såsom komplettering till Sassnitzrouten.

*Femernrouten; färjeförbindelsen Norge—Danmark.*

De norska planerna kunna möjligen föranleda ordnandet av bättre förbindelser mellan Göteborg och lämplig jylländsk kustort.

*Transmarina  
förbindelsele-  
der. Tran-  
sportmedlens  
beskaffenhet;  
vikten av kon-  
centration.*

Som bekant ställer sig transporten sjöledes av varor billigare, i den mån därför kunna användas stora fartyg. Förutsättningar härför äro emellertid, att väglängden och varumängden i hamnarna stå i viss proportion till fartygens storlek.

Vad transporten över världshaven beträffar äro väglängderna så stora, att de i och för sig motivera användande av fartyg av nu förekommande största dräktighet. En begränsning uppåt av de transmarina linjefartygens storlek behöver således ej ske, med mindre det visar sig omöjligt att i hamnarna samla tillräckligt stora varumängder. Till följd härav gör sig som känt överallt en strävan gällande att koncentrera den transmarina linjefarten till minsta möjliga antal angringspunkter. Så även hos oss, och hittills med framgång, enär det lyckats att med Göteborg såsom huvudsaklig utfartsort under ett fåtal år skapa direkta sjöfartsförbindelser med samtliga främmande världsdelar. Under sådana omständigheter vill det synas, som borde jämväl för framtiden vår transmarina sjöfart i huvudsak koncentreras på Göteborg, och mången anser kanske, att Göteborg under förutsättning av nödigt stöd från myndigheter och enskilda kommer att kunna utvecklas till huvudkoncentrationspunkt för trafiken på ej blott Skandinavien utan även länderna å andra sidan Östersjön. Följande omständigheter, huvudsakligen stödda på studier i ämnet av ingenjören P. G. Hörnell, torde förtjäna beaktas vid närmare bedömande av utsikterna härför.

*Östersjöns  
läge i förhål-  
lande till de  
transmarina  
trafiklederna.*

Som helhet betraktad kommer *Östersjön att utgöra de transmarina trafikledernas slutpunkt i Europa.* Så t. ex. komma amerikanska fartyg i reguliär östersjöfart att angöra jämväl nordsjöhamnarna, och fartygens storlek i första hand att avpassas för här föreliggande behov, motsvarande, enligt vad erfarenheten hittills visat, ett djupgående av minst 8 å 10 m.

*Kielkanalen  
eller vägen  
runt Skagen?*

För ett från Hamburg utgående fartyg stå två vägar till buds för infarten till Östersjön, den ena via Kielkanalen, den andra genom Skagerack och Kattegatt (jfr kartan). Med ett vattendjup av 11 m. vid medelvattenstånd kan Kielkanalen trafikeras av 9—10 m. djupgående fartyg. I Skagerack och Kattegatt torde djupförhållandena ej lägga hinder i vägen för framförande av fartyg, krävande ännu större vattendjup. Detsamma torde vara förhållandet beträffande Stora Bält samt farlederna mellan Låland och Falster å ena sidan och det nordvästtyska fastlandet å den

andra. Däremot äro vattendjupen i Flintrännen och Drogden, resp. 7,34 och 6,9 m. vid medelvattenstånd, ej tillräckliga för andra än jämförelsevis små fartyg. För ett från Hamburg kommande större fartyg, som skall utsträcka färden till östersjöhamnarna, erbjuder Kielkanalen i jämförelse med farleden runt Skagen och dess fortsättning genom Stora Bält en vägförkortning av 425 sjömil, motsvarande mer än 10 % av väglängden Hamburg—New-York. Då Kielledens längd är 55 sjömil, äro således de med varandra direkt jämförbara väglängderna 55 sjömil i ena och 480 sjömil i andra fallet. Under antagande att kanalen ej bör trafikeras med större medelhastighet än 4,5 knop, men att fartyget i öppet vatten gör 14 knops fart, möjliggör alltså Kielkanalen en tidsbesparing av 22 timmar med ty åtföljande minskning i kolåtgång. Tänker man sig dessutom, att vid valet av farleden runt Skagen, Göteborg skall angöras, åtgå härför, uppehållet i hamnen oberäknat, 2 1/2 timmar. Skola även Köpenhamn och Malmö angöras, ökas tidsutdräkten med ytterligare c:a 9 1/2 timmar, vadan alltså färden kring Skagen och angörandet av dessa tre hamnar medför en tidsutdräkt av 34 timmar vid enkel fart och 68 timmar vid tur- och retur fart.

För ett från Nordsjön till Östersjön ingående fartyg, som ej angör Hamburg, blir vägförlängningen vid trafikering av farleden norr om Skagen något mindre än vad här beräknats. Som av kartan framgår erbjuder emellertid Kielkanalen även i detta fall mycket stora fördelar.

Har ett större fartyg kanalleden inkommit till Östersjön (Kielbukten), kan det ej angöra Göteborg, Köpenhamn eller Malmö annat än via Stora Bält, och är avståndet Kielbukten—Göteborg—Köpenhamn—Malmö—Kielbukten därvid i runt tal 550 sjömil motsvarande vid 14 knops medelhastighet c:a 39 timmar. Angöres från Kielbukten endast Göteborg, är tidsutdräkten c:a 27 timmar och angöres endast Malmö, 23 timmar. Då 14 knop är en ganska stor medelhastighet för lastfartyg, torde här anförda siffror i själva verket kunna anses beteckna minimi-tidsutdräkterna, oberäknat — liksom i det föregående — uppehållet i hamnarna.

För att kunna bedöma till vilken utsträckning transmarina rederiföretag vid dylik tidsutdräkt och därav betingad ökad kolåtgång m. m. kunna komma att anse med sin fördel förenligt att taga vägen omkring Skagen, torde med några ord böra beröras arten av den trafik, om vilken det här kan bliva fråga.

Hamnarna å andra sidan Östersjön från och med Lübeck till och

*Den transmarina Östersjötrafikens beskaffenhet.*

*Olika hamnars förutsättningar.*

med norra sidan av inloppet till Finska viken utgöra naturliga utfartsorter för ett uppland, befolkat av åtminstone 150 (en tysk nationalekonom har nyligen beräknat 200) millioner människor, medan antalet invånare inom gränserna för de landområden, vilka utgöra *naturligt* uppland för samtliga svenska och danska östersjö- och öresundshamnar, kan uppskattas till högst 7 å 8 millioner. I kampen mellan svenska och danska hamnar å ena sidan och östersjöhamnarna i sydost å den andra komma således de naturliga maktmedlen i vad de avse antalet invånare i olika hamnars uppland att förhålla sig till varandra ungefär som 1 : 20, och man kan, även om hänsyn toges till varuomsättningens beroende av andra faktorer, ej hysa tvivel om vilken huvudriktning trafiken småningom strävar att taga. Danzig, vars av politiska och geografiska förhållanden garanterade uppland är befolkat av fyra gånger så många människor som det samfällda upplandet för alla Sveriges hamnstäder, kommer som nämnt sannolikt att markera tyngdpunkten för trafiken på Östersjön. I jämförelse med Göteborg och än mer andra svenska hamnar i nuvarande tid, kommer Danzig på grund av stor varuanhopning sannolikt att kunna räkna sig till godo möjlighet till angöring av det stora flertalet Östersjön trafikerande transmarina fartyg, således ett synnerligen vitt förgrenat trafiknät, samt varustransporternas verkställande medels stora fartyg, krävande minsta möjliga kostnad pr tonmil transporterad vara. Vidare är att märka, att denna hamn skulle erhålla en viss överlägsenhet i fråga om läget i förhållande till kuststräckan Skåne—Haparanda och naturligtvis ännu mer i förhållande till hamnarna å andra sidan Östersjön. Slutligen torde bliva av betydelse, att fristaten Danzig av politiska skäl torde kunna påräkna de västra stormakternas särskilda intresse. Allt som allt vill det synas, som kommer trafikens utveckling i riktning mot Kielkanalens ökade utnyttjande att kunna innebära en allvarlig fara för att våra svenska hamnar bliva tributärer till utländska hamnar i stället för omlagsplatser för transitotrafiken på länderna i öster.

*Huru skall konkurrensen mötas? Öresundströskeln» och därav betingade förhållanden.*

Det enda sättet att effektivt möta konkurrensen från en utländsk djuphamn vid Östersjöns södra kust torde vara att vidtaga anordningar för linietrafikens inriktande — i första hand vad Sverige angår — på en svensk hamn, belägen på *minsta möjliga avstånd från de blivande östersjöfarlederna*. Med tanke på önskvärdheten att utnyttja redan förefintliga anordningar och handelsförbindelser torde därvid Malmö i första hand ifrågakomma.

För ungefär ett år sedan beräknade väg- och vattenbyggnadssty-

relsen, att upptagandet av en 10,5 m. djup farled genom Flintrännen ej torde kunna åstadkommas för mindre än 2 à 3 hundra millioner kronor. Med hänsyn till denna enorma kostnad samt den omständigheten att även en dylik farled under ogynnsamma omständigheter, såsom stark strömsättning, storm och lågvatten, ej torde kunna trafikeras av fartyg av mer än 8,5—9 m. djupgående, medan Kielkanalen, som ej besväras av sjögång och strömsättning, redan för närvarande har 11 m. vattendjup och är försedd med sådana slussar, att vattendjupet framdeles kan ökas till närmare 14 m., synes möjligheten att göra Flintrännen trafikabel för de största fartyg, vilka framdeles kunna komma att via Kielkanalen trafikera Östersjön, vara ganska tvivelaktig. Förutsättningarna för upptagandet av en djup farled genom Drogden torde icke vara stort gynnsammare. Visar det sig vid närmare undersökning ekonomiskt utförbart att effektivt fördjupa Flintrännen eller Drogden, återstår för infarten till Malmö endast omvägen genom Stora Bält. Detsamma gäller beträffande Landskrona och Hälsingborg. Av möjligheten att undanröja Öresundströskeln beror alltså i hög grad, om förenämnda svenska hamnar komma att befinna sig på så stora avstånd från den framtida huvudfarleden till Östersjön, att införandet till dem av stora linieångare ej kan motiveras av varuomsättningen inom motsvarande uppland.

I händelse sådan möjlighet ej föreligger kommer den transmarina trafiken på dessa hamnar att kräva särskilt tonnage, på grund av begränsade varumängder karakteriserat av förhållandevis små fartygsenheter, nödvändiggörande i sin tur höga fraktsatser. Därjämte bleve det omöjligt att till samma utsträckning som en hamn vid Östersjöns södra kust fylla kravet på trafiknätets utgrening till olika transmarina orter. Sålunda underlägsna de utländska östersjöhamnarna beträffande såväl transportkostnader som mångsidigheten i förbindelser är det fara värt, att våra västkusthamnar komma att draga kortaste strået i den blivande konkurrensen om trafiken ej blott på östersjöländerna i allmänhet utan även på Sverige. Med deras stagnation skulle, om erforderliga utvecklingsbetingelser å annat håll ej skapas, även följa minskade utvecklingsmöjligheter för vår motsvarande rederinäring och återgång till det beroende av utlandet, vi efter sekelskiftet delvis lyckats avskaka.

Vad sålunda anförts låter ej de möjligheter Sverige har att med nuvarande medel hävda sin ställning i konkurrensen med andra sjöfarande nationer framstå i någon ljus dager. Tvärtom kan sägas, att läget skulle te sig ganska tröstlöst, om åtgärder ej hunnit vidtagas för skapande av nya maktmedel, när trafiken på norra och nordöstra Europa

och fortsättningsvis Sibirien börjar utvecklas på grundval av naturliga förutsättningar, så som dessa komma att gestalta sig, när möjlighet erbjudes att i full utsträckning utnyttja de fördelar Kielkanalen erbjuder.

Icke dess mindre är det 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. En 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. *Endera av dessa åtgärder är nödvändig för tillvaratagande av de fördelar, som en av de bästa torgplatserna å den nordeuropeiska handelsmarknaden kan erbjuda.*

Om man sålunda förutser den med tiden dominerande betydelsen för vår transmarina sjöfart av en första rangens hamn vid Östersjön, är det påtagligen — ehuru avseende en utveckling på lång sikt — nödvändigt att målmedvetet och utan onödigt dröjsmål förbereda en möjligast god lösning. Landets hamnpolitik har hittills huvudsakligen letts av dess sjöstäder, i det stora hela med gott resultat. Här föreligger emellertid en uppgift, där man med skäl kan fråga sig, om den vanliga metoden för hamnarnas utveckling under inbördes konkurrens mellan olika hamnstäder, omfattande även en del järnvägspolitik, är ägnad att föra till målet. Det synes under alla förhållanden vara nödvändigt, att statsmakterna söka göra klart för sig, vad som lämpligen bör åtgöras och sedan inrätta sina handlingar därefter.

*Sambandet  
med andra  
svenska in-  
tressen.*

För att avlägsna den eventuella farhågan, att Sverige genom främjandet av en särskild hamn eller ett komplex av hamnar möjligen kunde skada andra lojala svenska intressen, torde endast behöva anföras, att innanför Öresundströskeln under alla omständigheter kommer att uppstå en eller flere konkurrenter om trafiken på Östersjön och att landets olika näringar, framför allt dess sjöfart, hava fördel av att där hava en stödpunkt. Kunna ej *svenska* fartyg, trafikerande en *svensk* hamn av ifrågavarande läge, utsträcka sina turer till jämväl andra svenska hamnar — på västkusten till Göteborg, på ostkusten till Stockholm och Norrland — är det ännu mindre utsikt för att fartyg hemmahörande i en *utländsk* hamn komma att göra det. Inför utsikten att den stora östersjötrafikens framdragande genom Kielkanalen inom kort kan vara ett fullbordat faktum, har landet ej annat val än att därav söka draga största

möjliga fördel. Detta kräver vårt lantbruk för import av fodermedel m. m., industrien för utbyte av färdiga produkter mot kol, oljor, gummi, bomull m. m. och handeln för att i första rummet kunna rätt betjäna sitt eget land och därjämte bliva delaktig av varuförmedlingen mellan transmarina länder å ena sidan samt nordöstra Europa och Sibirien å den andra. Samtliga dessa näringsgrenars framtid är beroende av garanterad tillgång på svenskt tonnage för transmarin sjöfart, som i sin tur förutsätter en hamn, vilken med avseende å möjlighet till angoring från de stora huvudfarlederna är fullt jämnställd med sina konkurrenter. Den 150 å 200 millioner människor avseende oceanfartens framdragande omedelbart utanför Skånes kust innebär i själva verket fördelar av oberäkneligt värde, vilkas tillgodogörande vi ej hava råd att försumma.

Rörande vissa varuslag, t. ex. ris, kaffe, te, kakao, vin, sydfrukt, bomull, gummi, kautschuk, vissa metaller m. m., är vårt beroende av utlandet så gott som fullständigt; rörande andra, t. ex. vete, kol, oljor och fettämnen, hudar och skinn, ull, gödnings- och foderämnen m. m. äro behoven delvis täckta genom den inhemska produktionen, dock ej till större omfattning, än att ett oss påtvingat avbrott i importen kan medföra vådliga följder. Huru allvarliga dessa kunna bliva, torde vi aldrig hava gjort oss ett begrepp om före kriget och den därmed följande blockaden.

Det är ju att hoppas, att under den framtid man nu kan överblicka dylika förhållanden ej komma att göra sig gällande i samma grad som under det nu avslutade kriget. Icke dess mindre är det ett beklagligt 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 sjöfarten. Liksom tillgången på t. ex. gummi och bomull gör de svenska industrier, vilka delvis äro baserade på dessa råvarors förädling, beroende av leverantörernas godtycke, är sjöfarten för erhållande av returfrakter 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.

Det vore uppenbarligen mycket lyckligt för oss, om vi kunde trygga vår ställning genom kommersiellt inflytande över områden, vilkas produktion av råvaror kan komplettera vår egen.

Vid närmare studium av arten av varuutbytet med transmarina länder och världsdelar finner man, att vår transmarina handel på varje

*Sveriges beroende av utländsk råvaruproduktion.*

*Samverkan med angränsande länder.*

särskilt land eller trafikområde kännetecknas av mycket stora skillnader mellan export- och importsiffrorna, vilket för sjöfartens vidare utveckling är så till vida ogynnsamt, som endast vid med lika fördelning utsikterna att kunna påräkna fulla såväl tur- som returfrakter kunna anses någorlunda tryggade.

För att taga ett exempel representerar i vår handel på Östasien exporten c:a 90 procent av totala omsättningen\*). Detta vill m. a. o. säga, att värdet av de varor, vilka från Sverige sändas till Fjärran Östern 9 gånger överstiger värdet av de varor, som därifrån importeras. Med avseende å behovet av fraktutrymme torde disproportionen vara ännu större, i det att de varor, vilka f. n. importeras från Kina och Japan i förhållande till volymen torde betinga högre pris än de varor, vilka härifrån exporteras till dessa länder.

Under förutsättning, att man i varje land kommer att låta sig angeläget vara att i möjligast vidsträckt grad för utskeppning av varor använda eget tonnage, ligger häri en svårighet för rederierna att kunna helt utfylla hemåtgående fartyg. Att svårigheterna i detta avseende för vårt vidkommande hittills ej gjort sig mera gällande, beror utan tvivel delvis på den samverkan våra rederier lyckats ernå med norska intressen. Någon garanti för att dylik samverkan jämväl fortsättningsvis kan påräknas, föreligger emellertid icke, för den händelse vi ej lyckas åstadkomma ett gemensamt fastare program för vårt uppträdande på världsmarknaden. Betydelsen av dessa frågor för vår sjöfart på Östasien och alla av densamma beroende näringsgrenar illustreras kanske icke minst av de i fackpressen under senare tid allt oftare förekommande uppgifterna om den »japanska infiltrationen» i Europa. Enligt dessa uppgifter börja japanerna redan organisera reguliära trafikförbindelser med ej blott hamnarna vid Engelska kanalen och Nordsjön utan även Östersjöbäckenet, närmare bestämt Danzig. Påtagligt är, att detta kommer att inverka ogynnsamt på möjligheterna att upprätthålla vår liniefart på Fjärran Östern.

Men, frågar man sig, finnes det över huvud någon möjlighet att med utsikt till framgång upptaga tävlan med nationer, vilkas kapitaltillgångar och övriga maktmedel äro så överlägsna våra egna? Svaret på denna fråga är ett obetingat ja. Kunna vi finna en lämplig form för samarbete, råder i varje fall intet tvivel om, att de nordiska länderna äro i stånd att väl hävda sin ställning. Denna uppfattning stärkes vid närmare tanke på arten av det behov av varuutbyte med transmarina län-

\*) Jfr bl. a. docenten Sven Helanders artiklar i »Svensk Export», häft 25 och 26 år 1919.



der och världsdelar, som förefinnes i våra grannländer. Från många trakter, vilkas varuutbyte med Sverige karaktäriseras av betydande import, försiggår till Danmark övertvägande export, varmed följer, att vid samarbete med Danmark möjligheterna att erhålla returfrakter bleve betydligt större.

Även länderna å andra sidan Östersjön måste ur här berörda synpunkter med tiden bliva föremål för vårt intresse. Såsom förmedlare av importen till stora delar av Ryssland och Sibirien komma dessa länder att erbjuda utomordentliga möjligheter till samarbete med vårt land, där på grund av givna förhållanden exporten — vad behovet av fraktrum beträffar — är och under överskådlig framtid måste bliva dominerande.

Skapandet av den grundval för vidare utveckling av vår transmarina sjöfart, som består i ungefärlig jämvikt mellan tur- och returfrakterna, kan således tänkas ske genom å ena sidan förvärvande av ökat inflytande å produktionen av de råvaror, som vi behöva importera, å andra sidan upparbetande, möjligen i samband därmed, av intimare samverkan mellan de nordiska ländernas handels- och transportföretag. Undersökas måste — och av påtagliga skäl så snart som möjligt — om vi i dessa avseenden gjort och göra allt vad som för landets framtida utveckling kan och bör göras.

Ett naturligt led i konkurrensen med andra nationer är tydligen att på allt sätt söka uppmuntra byggandet och förvärvandet på annat sätt av nya handelsfartyg; ett av medlen härför synes vara den ökning av rederilånefonden, om vilken hr Lindman m. fl. motionerade vid 1918 års riksdag.

*Tonnageökning.*

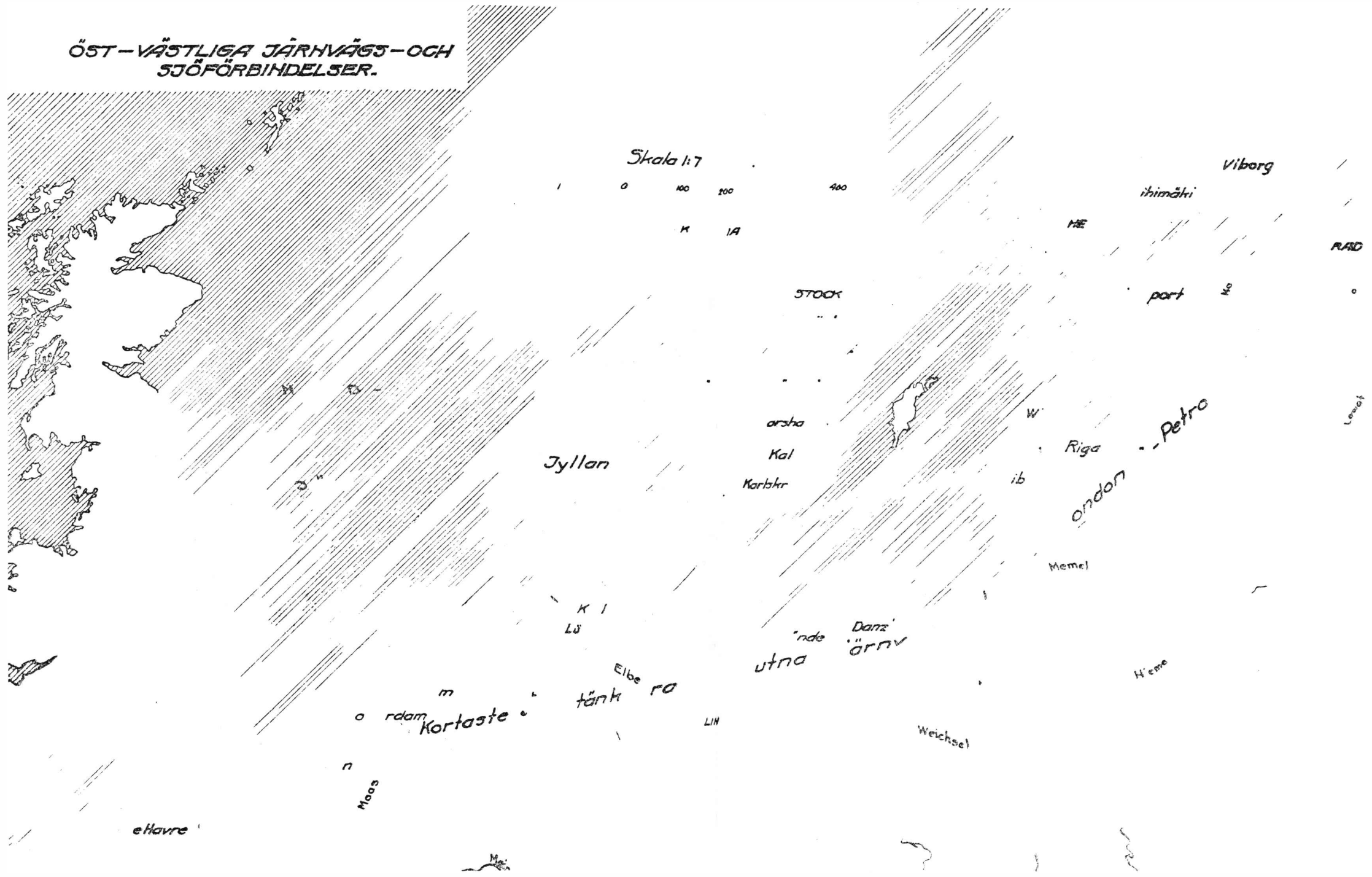
Vidare bör klargöras, vad utvecklingen av Sveriges kanal- och järnvägsförbindelser kräver, i den mån dessa hava direkt samband med här berörda spörsmål.

*Kanal- och järnvägsförbindelser.*

Påtagligt är, att samtliga här berörda frågor ingripa i varandra på ett sätt, som nödvändiggör deras klargörande såvitt möjligt i ett sammanhang. Visserligen har det blivande departementet för handel, industri och sjöfart anledning att uppmärksamt följa hithörande frågor, men den här åsyftade utredningen synes därför ej böra anstå i avvaktan på de nya departementens tillkomst och organiserande, särskilt som en del trafikuppgifter äro av den art, att en närmare undersökning ej bör onödigtvis uppskjutas.

*Sammanhang i utredningen. Statens medverkan.*

# ÖST-VÄSTLIGA JÄRNVÄGS- OCH SJÖFÖRBINDELSER.



Det torde ej behöva särskilt framhållas, att staten i här berörda avseenden endast i begränsad omfattning torde hava anledning att vidtaga direkta åtgärder. Men den framtida utvecklingen av vår sjöfartspolitik kräver just nu målmedvetenhet och planmässighet i särskilt hög grad. Frågan blir därvid, såsom det här anförda torde hava belyst, av sådan räckvidd, att den icke rimligtvis kan överskådas av kommunala och enskilda intressegrupper. Det måste under sådana förhållanden åligga staten att ur allmän synpunkt medverka till dess utredning under samverkan med förefintliga intressen av olika slag. Sedan därav framgått, hur utvecklingen, såvitt nu kan bedömas, lämpligast borde tänkas, har staten att jämsides med egna åtgärder söka befrämja varje sund strävan i avsedd riktning.

Under hänvisning till vad sålunda anförts, hemställer jag,

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.

Stockholm den 1 februari 1920.

*Sven Lübeck.*