

Nr 366.

Godkänd av första kammaren den 18 juni 1920.

Godkänd av andra kammaren den 18 juni 1920.

Riksdagens skrivelse till Konungen angående vidtagande av åtgärder för åstadkommande av en djuphamn å Sveriges sydkust.

(Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 33.)

(Andra kammarens tredje tillfälliga utskottets utlåtande nr 10.)

Till Konungen.

Uti en inom riksdagen gjord framställning har framhållits behovet därav, att en skyndsam utredning i ett sammanhang komme till stånd av frågan om en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och dess sjöfartsförbindelser såväl med grannländerna som med avlägsna länder.

I vederbörlig ordning hava utlåtanden i ärendet infordrats från järnvägsstyrelsen och kommerskollegium, varjämte yttranden avgivits av 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. Nämnda utlåtanden och yttranden i ärendet återfinnas såsom bilagor till andra kammarens vederbörande utskotts utlåtande.

Syftet med förevarande motion är 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.

Utgångspunkten för ifrågavarande framställning utgör 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 östereuropeiska upplandet skall komma att gå genom Kielkanalen till den nyskapade politiska medelpunkten Danzig. För att effektivt kunna möta konkurrensen från en utländsk djuphamn vid Östersjöns södra kust, anser motionären det nödvändigt, antingen att Flintrännen fördjupas eller att på annat håll en djuphamn skapas eller upparbetas i Sverige på minsta möjliga avstånd från huvudtrafikledernas brännpunkt mellan Skåne och Rügen.

Riksdagen har icke kunnat undgå att ägna särskild uppmärksamhet åt vad motionären i sistberörda delar av motionen anfört, och riksdagen har därvid funnit, att motionen härutinnan innehåller ett uppslag av sådan beskaffenhet, som torde bära av statsmakterna beaktas.

Härvidlag vill riksdagen betona, att riksdagen 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 ifrågavarande problemet.

I förstnämnda avseende framträder främst frågan, huruvida motionären riktigt bedömt läget med hänsyn till den transmarina östersjöfartens blivande utveckling. Den av riksdagens vederbörande utskott 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 alltså kommer att vara förlagd till Öresund. Å andra sidan hyser riksdagen den uppfattning, som bestyrkts utav åtskilliga av de i ärendet till riksdagens vederbörande utskott inkomna utlåtandena, att det av motionären uppdragna utvecklingsbeloppet 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 bära 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 transoceaniska trafikens huvudväg till Östersjön och Danzig skulle bli Kielkanalen, måste riksdagen 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.

Av vad riksdagen ovan anfört rörande svårigheterna för ett bedömande av värdet utav de utav motionären antagna förutsättningar lär 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 ifrågakommande 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 transoceaniska östersjötrafiken.

Att sistnämnda undersökning först och främst måste avse hamnförhållandena ligger i öppen dag. Det gäller att finna den ur olika synpunkter för ifrågakommande 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 riksdagen böra i detta sammanhang vinna behörigt beaktande. Motionären framhåller nämligen, att vårt lands hamnpolitik hittills huvudsakligen letts av dess sjöstäder. Här förelåge 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.

Riksdagen kan i stort sett instämma i de synpunkter motionären framhållit beträffande hamnfrågan.

Riksdagen anser det med sin uppfattning i ämnet vara uteslutet, att den av riksdagen avsedda utredningen skulle kunna verkställas av enskilda eller kommuner, och riksdagen förmenar, att berörda förhållande följer av själva denna utrednings art och närmare beskaffenhet. I alldeles särskilt hög grad avser utredningen att tillgodose statliga och icke individuella grupp- eller kommunala intressen, och måste därför å utredningen ställas kravet å en fullständig förutsättningslöshet. Redan de i ämnet till riksdagen gjorda uttalandena giva 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.

Riksdagen vill icke underlåta att framhålla, hurusom styrelsen för Sveriges allmänna sjöfartsförening, som uti sitt över motionen avgivna yttrande i övrigt förklarat 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 behöfelig, samt att i sådant hänseende motionen kunde anses innebära beaktansvärda uppslag. Riksdagen kan för sin del ansluta sig till den ståndpunkt, som Sveriges allmänna sjöfartsförening härutinnan intagit.

På grund av vad sålunda anförts får riksdagen anhålla, det täcktes Eders Kungl. Maj:t låta utreda, huruvida de av världskriget föranledda förändringar med avseende å den internationella sjöfarten å 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.

Stockholm den 18 juni 1920.

Med undersätlig vördnad.
