

## Nr 10.

Ankom till riksdagens kansli den 7 maj 1920  $\frac{1}{2}$  2 e. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 10, i anledning av herr Lübecks motion, nr 305, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser.*

*Närvarande:* Herrar Eriksson i Stockholm, Karlsson i Surte, Nylander, Johansson i Brånalt, Olsson i Mora, Werner, Edberg, Granath, Lagerkvist, Corneliussen.

Uti en inom andra kammaren av herr Lübeck väckt motion, nr 305, som för förberedande behandling hänvisats till utskottet, har motionären hemställt, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsam 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.

Såsom bilagor äro härvid fogade till utskottet inkomna utlåtanden från kungl. järnvägsstyrelsen, kommerskollegium, Sveriges redareförening, Sveriges allmänna exportförening, Sveriges allmänna sjöfartsförening, handels- och sjöfartsnämnden i Malmö, hamnstyrelsen i Karlskrona, en

*Bihang till riksdagens protokoll 1920. 13 saml. 3 avd. 10 häft. Nr 10. 1*

av stadsfullmäktige i Karlshamn tillsatt kommunikationskommitté och samtliga handelskamrar i riket.

*Utskottet.*

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 spörsmål 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 sjöfartspolitik. 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.*

Utän att i ringaste mån underskatta värdet av den insats, som av enskilt initiativ gjorts i arbetet för den svenska rederinärings 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 spörsmål 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 transoceaniska trafikens huvudväg till Östersjön och Danzig skulle bli 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 erfordrande av 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 lär framgå, att en dylik utredning i första hand måste komma att innebära en undersökning av samma förutsättningar 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 ifrågasvarande 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 östersjö kust 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 ifrågasvarande 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 avser 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 företogs 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 anfört 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.

Stockholm den 7 maj 1920.

På utskottets vägnar:

ERNST ERIKSSON.

---

**Reservation:**

av herr *Nylander.*



## Bilaga 1.

## Till riksdagens andra kammars tredje tillfälliga utskott.

Kungl. Maj:t har den 22 sistlidna februari anbefallt Järnvägsstyrelsen att avgiva och till Eder överlämna ett av Eder den 19 i samma månad begärt yttrande över motion nr 305 i andra kammaren, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och Sveriges sjöfartsförbindelser. Med anledning härav får Järnvägsstyrelsen anföra följande, varvid Styrelsen huvudsakligen kommer att inskränka sig till den del av motionens innehåll, som berör frågor vilka Järnvägsstyrelsen haft under behandling, nämligen vad å dess sid. 5—10 yttras angående sjötrafiken med grannländerna.

Vad först beträffar *trafiken med Finland och Ryssland* redogör motionären för vad i detta hänseende förefallit. Till vad han anført har Styrelsen endast följande att tillägga. 1911 års kommissions utlåtande är för närvarande på remiss hos Styrelsen, som emellertid på grund av de, såsom motionären påpekar, osäkra förhållandena hittills icke kunnat avgiva yttrande i frågan. Emellertid har från finsk sida initiativ tagits till en ytterligare undersökning av sjöfartsförbindelserna mellan Sverige och Finland. En sådan undersökning har av Järnvägsstyrelsen och kommerskollegium, såsom betydelsefull för att erhålla ett alternativ till den förut studerade vägen till Ryssland över Baltischport, tillstyrkts och av Kungl. Maj:t i princip bifallits. Enligt vad Styrelsen har sig bekant förefinnas utsikter för att den under den närmeste tiden kan påbörjas. Avsikten torde i så fall vara att överlämna den åt en blandad kommission av representanter för de båda länderna.

I detta sammanhang torde böra nämnas, att frågan om en direkt förbindelse med Ryssland via Baltischport eller annan estländsk hamn härigenom icke bör anses definitivt uppgiven. Ehuru förhållandena österut, sedan 1911 års kommission avgav sitt betänkande, förändrats på så vis, att vägen över Finland numera erbjuder större förmåner i jämförelse med vägen över Estland än förr, är emellertid valet mellan de båda vägarna ingalunda på förhand givet.

Vad därefter beträffar frågan om *förbindelserna med England*, har något resultat hittills icke vunnits ifråga om det av motionären omtalade ångfärjeförslaget. Visserligen har engelska regeringen, i anledning av det från svenska regeringen till densamma överlämnade förslaget om en ångfärjeförbindelse, meddelat

att den för närvarande icke kan upptaga det till behandling, men ett senare meddelande synes emellertid ge vid handen, att denna ståndpunkt icke är att betrakta som ett definitivt avslag. I anledning härav har svenska ministern i London anmodats att fortfarande verka för att i första hand en gemensam närmare undersökning av förslaget kommer till stånd. I alla händelser synes det Järnvägsstyrelsen, att undersökningarna i denna fråga stå fria från och böra bedrivas oberoende av den av motionären väckta frågan om undersökning av transmarina förbindelser.

Detta synes så mycket mer vara fallet, som enligt såväl Styrelsens som motionärens åsikt den svensk-engelska linjen icke är av större betydelse för *transitotrafiken över Sverige* mellan England och östra Europa. Såsom av den framlagda utredningen beträffande Englandsförbindelserna framgår, har Styrelsen för sin del ingalunda gjort sig skyldig till den överskattning av transitotrafiken som motionären påtalar, och lika litet de sakkunniga, med vilka Styrelsen i frågan samarbetat. Tvärtom framhålles i utredningen uttryckligen, att någon nämnvärd transitotrafik av gods i riktning från Ryssland till England svårigen kan förväntas, och att godstrafiken i motsatt riktning sannolikt blir inskränkt till dyrbarare och mera ömtåliga varor, såsom maskiner m. m., ehuru för sådana varor möjligheten till direkt befordring utan annan omlastning än mellan två järnvägsagnar — beroende på den olika spårvidden — säkerligen komme att vara av väsentlig betydelse såväl för linjens ekonomi som för Englands export. Ej heller förväntar Styrelsen någon mera betydande transitopersontrafik mellan England och Ryssland, men väl mellan England och Finland. I de ekonomiska kalkylerna över Englandslinjen har ej heller någon inkomst av transitotrafik upptagits, ehuru väl vid sidan av kalkylerna en uppskattning gjorts av denna inkomst, slutande på ett minimibelopp av 800,000 kronor per år. Ej heller den av 1911 års kommission utförda utredningen om linje till Ryssland bygger något på transitotrafik.

Motionärens yttrande att »England—Ryssland via Sverige har utgjort en formel, vars riktighet man icke ansett nödvändigt att grundligt undersöka», kan alltså icke hänföra sig till de utredningar, som verkställts genom statens försorg. Även enligt Styrelsens mening kommer nämligen denna trafik fortfarande, vad godset angår, att till alldeles övervägande del äga rum sjöledes, antingen genom Kattegatt eller genom Kielkanalen.

Ifråga om *Femernrouten* må här endast framhållas, att Styrelsen självklart ägnat och ägnar frågan om denna linje den största uppmärksamhet. Givet är att dess tillkomst kan i någon mån ofördelaktigt inverka på Sassnitzlinjen, men Styrelsen är av den åsikten, att detta icke bör föranleda oss att på något sätt motarbeta Femernlinjen, även om så vore möjligt. Å andra sidan torde ej heller de fördelar som genom denna linje skulle vinnas för oss vara av den betydelse, att vi böra söka i någon form medverka till dess tillkomst. Under nuvarande förhållanden och konjunkturen torde för övrigt Femernlinjen ha mycket små utsikter att komma till stånd.

Likaså har Järnvägsstyrelsen med stort intresse följt frågan om en *färjeförbindelse mellan Norge och Danmark*. Företagna utredningar ha emellertid visat, att den trafikminskning som denna linje skulle föranleda för svenska västkustbanan är skäligen obetydlig; det må erinras att trafiken mellan Norge å ena sidan och Köpenhamn och östra Tyskland å den andra icke har några fördelar av den

direkta färjeförbindelsen. En jämförelse mellan färjelinjen över Skagerack och färjelinjen Trälleborg—Sassnitz ger vid handen, att den förra måste bli en mindre god affär. Givetvis är det möjligt att den det oaktat kommer till stånd, ehuru knappast under de närmaste åren, men av anförda skäl kan detta från svensk sida tagas med största lugn. Någon anledning att med hänsyn till färjeförslaget Norge—Danmark upptaga till behandling frågan om bättre förbindelser mellan Göteborg och Jylland anser Styrelsen icke föreligga. En dylik förbindelse skulle säkerligen icke tillfredsställa Norge och är i och för sig mycket oekonomisk, såsom framhölls i Styrelsens yttrande den 17 mars 1917 i anledning av en i riksdagens första kammare väckt motion om åvägabringande av utredning rörande möjligheterna för iurättande av en ångfärjeförbindelse mellan Göteborg och Fredrikshamn.

Såsom sammanfattning av det sagda får Järnvägsstyrelsen framhålla,

*att* utredningen om våra förbindelser österut är aktuell och under närmaste tiden torde komma under behandling genom särskilda sakkunniga,

*att* förbindelsen med England, ehuru för ögonblicket icke aktuell, dock när som helst ånyo kan bliva det, men att det är en fråga som svårligen kan vinna på att sammankopplas med en allmän utredning, och

*att* anledning att upptaga frågan om förbindelser med eller över Norge och Danmark för närvarande icke föreligger.

Med allt erkännande av betydelsen av motionärens förslag om närmare utredning av frågor berörande långväga sjöfartsförbindelser, med särskild hänsyn tagen till Kielkanalen och Danzig, kan Styrelsen icke finna, att dessa frågor stå i det sammanhang med dem, som Styrelsen här ovan behandlat och som ligga inom Styrelsens intresseområde, att någon anledning finnes att sammankoppla dem med varandra. Tvärtom tror Styrelsen att en sådan sammankoppling vore olycklig för de ovan nämnda frågorna och utan nämnvärd betydelse för utredningen av dem, som ligga motionären närmast om hjärtat. Järnvägsstyrelsen anser alltså att, för den händelse att en utredning anses böra företagas om de transmarina förbindelserna till Östersjön, denna utredning bör göras för sig, utan sammankoppling med frågorna om Sveriges med järnvägarna sammanhängande förbindelser med grannländerna. Detta hindrar givetvis på intet sätt att de successiva resultaten av de senare utredningarna, som torde komma att föreligga tidigare än frågan om transmarina förbindelser blir löst, kunna ställas till förfogande för en utredning om sistnämnda förbindelse.

I behandlingen av föreliggande ärende ha även deltagit järnvägsfullmäktige Strömberg och Adelswärd.

Stockholm den 6 april 1920.

AXEL GRANHOLM.

*Joh. Ahlberg.*

*Bilaga 2.**Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

I anslutning till föreningens skrivelse den 30 sistlidne mars rörande av herr Lübeck väckt motion nr 305 om skrivelse till Kungl. Maj:t, avseende utredning om en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser, får Sveriges Redareförening härmed anföra följande:

Motionären förutsätter utan tvivel vissa förhållanden beträffande sjöfartens framtida gestaltning, vilka icke för närvarande kunna överskådas eller läggas till grund för åtgärder i motionens syfte.

Beträffande val av hamnar och handelsvägar, anser föreningen lämpligast överlämna avgörandet åt de enskilda näringsidkarna, vilka otvivelaktigt äro bäst i tillfälle bedöma föreliggande omständigheter och inrikta sig därefter.

Därjämte anser föreningen, att en vida viktigare uppgift för statsmyndigheterna, än den av motionären föreslagna, ligger i att såvitt möjligt befria den svenska sjöfartsnäringen från de hämmande statliga band i form av förbud och licenstvang, varunder densamma ännu arbetar till stort men för näringens konkurrenskraft gentemot utlandet. Försåvitt det enskilda redareinitiativet härutinnan lämnas största möjliga handlingsfrihet, anser föreningen, att den svenska rederinäringen, tack vare dess eget målmedvetna arbete, har goda förutsättningar att jämväl framdeles hävda sin ställning i den internationella samfärdseln utan så vidlyftiga och tungt arbetande statsåtgärder, som motionären synes vilja förorda.

Föreningen finner sig fördenskull icke kunna tillstyrka, att herr Lübecks motion må för närvarande föranleda till några vidare åtgärder från statsmakternas sida.

Göteborg den 8 april 1920.

Sveriges Redareförening.

JUSTUS A. WALLER.

*Einar Mellander.*

---

*Bilaga 3.**Till andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

I anledning av utskottets skrivelse av icke angiven datum med begäran om utredning angående en inom andra kammaren av herr Lübeck väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser har Sveriges Allmänna Exportförening härmed äran anföra följande:

I likhet med motionären anse vi, att ett av de viktigaste villkoren för utvecklingen av Sveriges utrikeshandel och övriga näringar ligger i en stark handelsflotta, som icke blott kan förse vårt eget land med dess behov av utländska varor, och som kan föra ut svenska produkter till främmande makter, men som även kan, så långt möjligt är, draga åt sig den transitotrafik, som av allt att döma så småningom måste öppnas mellan våra östra grannländer och västra Europas och Amerikas industriländer. De svenska rederierna hava, som deras utveckling visar, väl insett betydelsen av att efter bästa förmåga utvidga sina ruter och knyta nya till de gamla. Efter vad vi hava gjort oss förvissade om, följa också sjöfartens målsmän den nya utvecklingen inom den internationella sjöfarten med största uppmärksamhet för att kunna i tid och när tillfälle yppar sig anpassa sig efter sådana förhållanden, som ytterligare kunna främja vår sjöfartsnäring.

Under sådana förhållanden måste man, även om man i övrigt finner de av motionären påpekade förhållandena synnerligen beaktansvärda, starkt ifrågasätta lämpligheten av att vid sidan av detta sjöfartsnäringens målmedvetna och initiativkraftiga arbete igångsätta en officiell utredning, som sannolikt kommer att kräva en alltför lång tid, för att man genom densamma skall nå de praktiska resultat, motionen syftar på. De närmaste årens ekonomiska utveckling torde, efter allt att döma, i stället bliva sådan, att det enskilda initiativet städse måste vara berett att slå till i den inbördes konkurrensen för att icke komma efter, vilket däremot lätt sker, om nu en utredning skulle igångsättas, vilken kanske i vissa fall skulle binda statsmyndigheterna och möjligen hindra dem från att vid uppdykande frågor ingripa stödjande för den privata företagsamheten, när denna lämpligen fordrar så.

Vad hamnproblemet beträffar, möter oss samma företagsamhet från det enskildas sida, i det att, som bekant, Stockholm, Göteborg och Malmö hava stora frihamnar under utförande, varjämte för övrigt i ett flertal av Sveriges hamnstäder omfattande moderniserings- och utvidgningsarbeten pågå. Även på detta område torde därför en utredning vara onödig.

Ehuruväl vi för övrigt ansluta oss till motionärens åsikt angående betydelsen av att noga följa de viktiga problem, som uppstålla sig för sjöfarten och utrikeshandeln i Östersjö-bäckenet, får därför Exportföreningen på grund av

ovannämnda skäl emellertid avstyrka den av herr Lübeck föreslagna officiella utredningen.

Stockholm den 13 april 1920.

Å styrelsens för Sveriges Allmänna Exportförening vägnar:

H. L. F. LAGERCRANTZ.

*Erik Nylander.*

*Bilaga 4.*

*Till riksdagens andra kammares tillfälliga utskott nr 3.*

Sedan riksdagens andra kammares tillfälliga utskott nr 3 begärt Sveriges allmänna sjöfartsförenings yttrande i anledning av en utav herr Lübeck i nämnda kammare väckt motion nr 305 om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser, får föreningens styrelse anföra följande.

I förevarande motion 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.

Såväl av ordalydelsen i nämnda hemställan som av den i motionen framlagda motiveringen framgår, att den utredning, som sålunda ifrågasatts, är av synnerligen omfattande och djupgående art. Den avser ingenting mindre än en fullständig undersökning dels av de direkta åtgärder, som må böra vidtagas till befrämjandet av den svenska sjöfarten på olika länder, och dels av de riktlinjer, som lämpligen böra följas vid denna sjöfarts anordnande över huvud.

Sedan kriget avslutats, hava de samhällseliga strävandena inriktats på att ersätta de materiella skador, som kriget medfört, och att söka återställa ett ekonomiskt jämviktsläge. En intensiv tävlingskamp mellan nationerna måste härav bliva en följd. För oss, som representera ett mindre land, ehuru med jämförelsevis goda förutsättningar såväl på industriens, handels och sjöfartens område, gäller det då att stå väl rustade för att göra den största möjliga insats till båtнад för vårt lands materiella förkovran. Enligt motionärens mening skulle åvägbringandet av den utav honom föreslagna utredningen vara ägnad att tjäna detta ändamål. Det synes emellertid styrelsen — med allt erkännande av det lofvärda i motionärens syfte — som om motionären vid sin framställning icke skänkt tillbörligt beaktande åt betydelsen av den mäktiga hävstång till näringslivets höjande, som den enskilda företagsamheten innebär. Denna företagsamhet söker sig icke minst på sjöfartens område självmant fram på de vägar, som öppna de största

möjligheterna till utveckling, och mot de felgrepp, som därvid kunna begås, lämnar utan tvivel erfarenheten det bästa korrektivet. En utredning av angiven beskaffenhet genom statens försorg kan enligt styrelsens mening knappast komma att tjäna såsom tillfyllestgörande vägledning i förevarande avseende. Härtill kommer, att den undersökning, som av motionären skisserats, måste bliva av så omfattande och vidlyftig beskaffenhet, att den icke lär kunna inom en något så när begränsad tidrymd fullföljas och avslutas. Med den snabbhet, varmed förhållandena på näringslivets område numera utveckla sig, torde det därför kunna med allt skäl befaras, att de resultat, vari en sådan utredning kan tänkas utmynna, vid tidpunkten för deras framläggande icke längre äga tillräcklig aktualitet och följaktligen icke kunna på avsett sätt tillgodogöras.

Om sålunda styrelsen icke anser erforderligt eller lämpligt, att den av motionären ifrågasatta utredningen åvägbringas, underskattar styrelsen å andra sidan ingalunda betydelsen av att från statens sida företagas undersökningar till sjöfartens gagn inom sådana mera begränsade områden, där statens direkta ingripande eller medverkan kan finnas behöflig. I sådant hänseende torde den föreliggande motionen kunna anses innebära beaktansvärda uppslag.

På grund av vad sålunda anförts anser styrelsen sig icke kunna biträda den föreliggande motionen i den form, som av motionären givits densamma.

Stockholm den 22 mars 1920.

Å Sveriges allmänna sjöfartsförenings vägnar:

DAN. BROSTRÖM.

*Abr. Unger.*

*Bilaga 5.*

*Till riksdagens andra kammars tredje tillfälliga utskott.*

Sedan kaptenen Sven Lübeck uti en vid årets riksdag i andra kammaren väckt motion hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning i ett sammanhang av frågan om en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser, tillåter sig handels- och sjöfartsnämnden i Malmö att i anledning av motionen hos utskottet framlägga följande synpunkter:

Motionären anser, att sedan på grund av utav kriget framkallade politiska förhållanden vägen sjöledes till Östersjön inom en snar framtid komme att gå genom Kielkanalen, vissa hamnar å andra sidan Östersjön, särskilt Danzig, skulle komma att bliva mötesplatsen för det stora flertalet Östersjön trafikera fartyg i transmarin fart. Så bliver fallet, förmenar motionären, därför att Danzig har ett ojämförligt mycket större uppland än de svenska hamnarna, samt därför att

Danzig av politiska skäl kan förväntas komma att av de västeuropeiska stormakterna omfattas med särskilt intresse. Med hänsyn till sina sålunda gjorda antaganden anvisar motionären såsom närmaste mål för svensk sjöfartspolitik i första hand en uppmuddring av Flintrännen, samt i andra hand, sedan han fastslagit, att denna åtgärd komme att medföra alltför dryga kostnader, anläggandet av en djuphamn å Skånes sydkust på minsta möjliga avstånd från de blivande huvudtrafikledernas brännpunkt mellan Skåne och Rügen.

Motionären synes emellertid förbise, att frågan om Kielkanalen varit aktuell redan före tillkomsten av de utav kriget föranledda politiska förhållandena. Redan före tiden för Kielkanalens fullbordande år 1895 beaktades livligt åtminstone från dansk sida kanalens betydelse för handelsintressena vid Öresund. I anledning bland annat härav anlades och fullbordades, även redan innan kanalen hunnit bliva färdig, såsom en motvikt till densamma Köpenhamns frihamn. Denna hamn har emellertid under de gångna åren visat sig bli va ej allenast en motvikt, utan jämväl en faktor att högst väsentligt förringa Kielkanalens betydelse. I varje fall synas de beräkningar å tysk sida, varå kanalaneläggningen baserats, hava varit alltför sangviniska. Sålunda hade man ännu 15 år efter kanalens öppnande icke uppnått mera än omkring 60 % av den trafik, som beräknats redan för det första året efter kanalens tillkomst. Man synes vidare icke hava tillräckligt beaktat de svåra förhållanden, som äro rådande vid Elbes mynning och vid föreningen mellan Elbe och kanalen. Härmed åsyftas särskilt den därstädes ofta rådande tjockan samt de året om förefintliga ebb- och flodförhållandena. Berörda omständigheter böra givetvis ses i sammanhang med den i och för sig rätt så avsevärda väntetiden vid kanalslussarna. Då härtill kommer, att farten i kanalen alltid måste avsevärt minskas, kan det med skäl ifrågasättas, om icke tidsbesparingen kommer att bli va betydligt mindre än vad motionären antager. Tager man vidare med i räkningen normala kanalavgifter, torde förutsättningarna för att exempelvis Danzig skall kunna draga till sig omlastningstrafik på Köpenhamns och Malmös bekostnad icke vara stora.

Av det sagda framgår, att Öresunds förutsättningar såsom trafikcentrum i framtiden icke äro så ringa, som motionären synes vilja tro. Öresund har förnämligast genom tillkomsten av Köpenhamns frihamn blivit ett trafikcentrum för östersjöfarten i vida högre grad än förr. Att så skett framgår därav, att tonnaget å de Köpenhamn, Malmö och Hälsingborg årligen anlöpande fartygen från år 1895 till 1913 ökats från 3,25 millioner till 7,5 millioner ton. Intill sist sagda år hade Kielkanalen och leden norrifrån till Köpenhamns frihamn samma djup eller 9 meter. Trafikökningen i Öresundshamnarna har sålunda icke kunnat bero på kanalens otillräckliga djup. Emellertid har kanalen alltsedan år 1914 av strategiska skäl erhållit ett djup av 11 meter, så att densamma kan passeras av fartyg med ett djupgående av 9 å 10 meter. Det torde dock icke vara så avgjort, att den sålunda verkställda fördjupningen av kanalen kommer att få någon större kommersiell betydelse. Då Kielkanalen under den tid, densamma hade ett djup, som med 2 meter översteg Flintrännans, icke förmått hindra uppkomsten och utvecklingen av en stor centralhamn vid Öresund, så torde det icke komma att lyckas bättre, därför att djupskillnaden numera blivit 4 meter. I detta sammanhang bör emellertid framhållas, att Malmö frihamn, som för närvarande utbygges för ett djup av 9,25 meter, vid fortsatt utbyggnad kommer att erhålla bassänger med 11,25 meters djup.



Det är riktigt, att de politiska omgestaltningarna å andra sidan Östersjön måste medföra en nyorientering i kommersiellt hänseende. Men även om det är sannolikt, att västmakterna på grund av vissa intressen för särskilt Danzig, komma att göra allt för att upphjälpa handel och industri i nämnda stads närmaste uppland, så behöver därav icke följa, att det blir fördelaktigare att genom Kielkanalen indraga de stora fartygen till Danzig och dit koncentrera Östersjöns omlastningstrafik än att omlasta varorna i centralhamnar vid Öresund norr om Flintrännen.

Motionären framhåller också nödvändigheten av centralhamnar i och för ett bättre utnyttjande av tonnaget, oavsett om export- eller importöverskott är rådande i förhållande till ett visst land. Det anses numera allmänt, att ett verkligt utnyttjande av tonnaget i den transmarina sjöfarten icke kan genomföras utan frihamnar, belägna å framskjutna platser, där godsmängderna från bakomliggande hamnsystem fördelaktigast kunna uppsamlas. Ur denna synpunkt är det sannolikt, att de stora fartygen icke komma att gå så långt in i Östersjön som till Danzig, där de skulle vara avstängda från de godsmängder, som uppsamlats i de större hamnarna vid Öresund. Det har även visat sig, att Förenta Staternas tonnage i Sydamerikansk fart, vilket tonnage ofta har svårt att erhålla returlast i sydlig riktning och fördenskull plägar göra resan till Sydamerika via norra Europa, som regel icke går längre än till hamnarna vid Öresund. Sålunda kommer detta tonnage sällan in i Östersjön vare sig genom Bältena eller genom Kielkanalen.

Då sålunda frihamnar å framskjutna platser äro nödvändiga för den transmarina sjöfarten, samt omlastning därstädes å mindre fartyg under alla förhållanden måste ske, synes det själfvallet, att den av motionären ifrågasatta uppuddringen av Flintrännen, vilken torde hava tillräckligt djup för annan sjöfart än den transmarina, ur nyttighetssynpunkt icke kommer att motsvara de kostnader, som fördjupningen medför, och ej heller i trafikhänseende kommer att motsvara de förväntningar, motionären hyser; och ur nationalekonomisk synpunkt synes det riktigt att en del av den kostnad, denna uppuddring skulle draga, istället användas till fortsatt utbyggande av Malmö frihamn. Detsamma torde kunna sägas om förslaget att anlägga en djuphamn å Skånes sydkust. Då tyngdpunkten av allt att döma även framdeles kommer att ligga vid Öresund och icke vid Östersjöns inre delar, bliver en sådan djuphamn utan större betydelse för sjöfarten. Skapandet av en sådan djuphamn skulle därför allenast blive ett led i den hamnpolitik, eller rättare brist på sådan politik, vars resultat blivit, att hamnar, fyllande samma uppgifter, ofta anlagts i omedelbar närhet av varandra. Att så kunnat ske torde närmast hava berott på det förhållandet, att det praktiskt sett är envar obetaget, att å den punkt av kusten, man finner lämpligast, anlägga hamn även om dessa vålla splittring av trafiken, äventyrande av i andra anläggningar nedlagda kapital eller nedsättning av deras förmåga att följa med sin tid ifråga om teknisk utrustning. Det skulle därför med tanke på nyssberörda förhållanden kunna ifrågasättas om det icke rent av tarvades lagstiftning, avseende föreskrifter, varigenom Kungl. Maj:ts koncession komme att erfordras ej blott beträffande frihamnsanläggningar utan jämväl beträffande annan hamnanläggning och utbyggande av sådan anläggning.

Med stöd av det anförda tillåter sig handels- och sjöfartsnämnden, som tillförlö uppskattar betydelsen av en utredning uti ifrågavarande hänseende, för

utskottet framhålla de stora fördelarna för svensk sjöfart av ett stort svenskt trafikcentrum vid Öresund, vilka fördelar mera omedelbart kunna vinnas genom ett av staten understött forcerat utbyggande av Malmö frihamn.  
Malmö den 29 mars 1920.

Å handels- och sjöfartsnämndens vägnar:

E. HAIN.

*I. Bengtson.*

*Bilaga 6.*

*Till andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Med skrivelse, som kommit Handelskammaren tillhanda den 27 sistlidne februari, har utskottet anmodat kammaren att avgiva yttrande över herr Lübecks inom andra kammaren väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning i frågan om planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser. I anledning härav har kammaren härmed äran anföra följande.

Ett av de väsentligaste skälen till att förevarande motion nu blivit framlagd synes hava varit, att motionären på grund av de ekonomiska och politiska omgestaltningar, som inträtt med världsfredens återställande, trots sig finna, att den stora östersjötrafikens framdragande genom Kielkanalen inom kort kan vara ett fullbordat faktum. Om Sveriges ekonomiska intressen i konkurrens med de utländska härvid skola kunna bävdas, förmenar motionären det enda effektiva medlet vara, att en svensk djuphamn, belägen på minsta möjliga avstånd från den blivande sjöfartsleden genom Kielkanalen och österut, finnes tillgänglig och att denna hamn så utrustas, att densamma kan upptaga tävlan med ett vid Östersjöns södra kust uppväxande stort trafikcentrum. Med utgångspunkt från dessa förutsättningar har motionären uppställt som alternativa förslag antingen att Flintrännan fördjupas, eller att åtgärder vidtagas för utbyggande av en djuphamn på Skånes sydkust. Då en fördjupning av Flintrännan enligt gjorda beräkningar skulle draga en kostnad av två å trehundra millioner kronor synes motionären närmast vilja rekommendera det senare alternativet.

Enligt kammarens åsikt torde östersjötrafikens framtida utveckling, i den mån oceangående tonnage härvid kommer i betraktande, emellertid knappast i vidsträcktare mån taga den riktning, motionären ansett sannolikt. Alldeles samma farhågor som de, varåt motionären nu givit uttryck, framkommo på sin tid vid Kielkanalens öppnande för tjugofem år sedan, men dessa farhågor hava icke be-  
sannats. Genom Köpenhamns frihamn, vilken tillkom som en motvikt mot den befarade konkurrensen från Kielkanalen, har Öresund, trots sitt mindre djup, allt-

jämmt förmått bibehålla sin betydelse som genomfartsled för östersjötrafiken, och ännu femton år efter Kielkanalens öppnande hade trafiken genom kanalen icke uppnått 60 % av den för de första åren beräknade. En väsentlig del av sistnämnda trafik har därjämte varit av lokal karaktär och närmast berott på kanalens betydelse som genomfart från Hamburg till tyska östersjöhamnar. Den viktigaste orsaken till, att kanalen hitintills icke dragit till sig större trafik, torde vara, att den tid av ett fåtal timmar, som kan inbesparas vid passage genom kanalen, i icke ringa mån motväges av de tidsförluster, som i följd av tidvatten, tidtals rådande tjocka, isgång m. m. ofta orsakas vid navigeringen i inloppet såväl till Elbe som därifrån till kanalen. Dessa hinder för kanaltrafikens utveckling komma uppenbarligen alltid att kvarstå.

Väl har Handelskammaren sig bekant, att för tillfället en något större trafik än vanligt söker sig väg genom kanalen, men detta torde uteslutande vara att tillskriva den omständigheten, att kanalavgifterna, som tidigare spelat en icke oväsentlig roll vid valet mellan olika trafikvägar, numera i följd av markvalutans starka nedgång härvid knappast äro av någon som helst betydelse. Såvitt f. n. kan bedömas, torde detta förhållande likväl vara av rent tillfällig natur och förr eller senare föranleda en sådan reglering av kanalavgifterna, att dessa komma att motsvara skälig kostnad för kanalens underhåll.

Vidare skulle för en framtida ökning av kanaltrafiken möjligen kunna tala den omständigheten, att kanalen efter den år 1914 slutförda ombyggnaden numera erbjuder ett djup, som är 4 m. större än det i Öresund. Men härvid torde icke böra förbises, att en dylik djupskillnad till kanalens fördel — ehuru till något mindre storlek — existerat redan för nyssnämnda tidpunkt, utan att denna skillnad i djup likväl förmått draga huvudtrafiken från Öresundshamnarna. Det synes därför föga sannolikt, att endast av denna omständighet någon större ändring i hittillsvarande trafikförhållanden är att förvänta. Den transoceaniska trafiken har under senare år tenderat mot användning av allt större tonnage, och i samma mån fartygen göras större och ställa ökade krav på hamnarnas tekniska utrustning och förbindelser med bakomliggande hamnsystem, växer också behovet av att för tonnageets utnyttjande koncentrera den transoceaniska sjöfarten till ett fåtal, de stora trafikrouterna närliggande, väl utrustade centralhamnar. Då Kielkanalens även tidigare större djup icke kunnat hindra uppkomsten och utvecklingen av sundshamnarna, synes det föga troligt att den nuvarande något större djupskillnaden i detta avseende skulle få avsevärdare betydelse. Redan i betraktande av denna omständighet förmenar kammaren det vara fullständigt opåkallat att å Skånes sydkust på konstlad väg söka skapa en ekonomiskt bärkraftig djuphamn för transocean trafik.

Samtidigt som motionären sålunda i denna del torde göra sig skyldig till en påtaglig överskattning av Kielkanalens betydelse, har han vid uppdragandet av sitt framtidsperspektiv för östersjötrafikens utveckling emellertid fullständigt bortsett ifrån den konkurrens, för vilken en dylik hamn skulle bli utsatt från annat håll såsom Köpenhamn och därmed jämförliga svenska västkusthamnar. I östersjötrafiken intar Köpenhamn för tillfället en dominerande ställning och med öppnandet av frihamnen i Malmö torde Öresunds betydelse som infart till Östersjön ytterligare stärkas. Dessutom torde inom en icke alltför avlägsen tidpunkt kunna förväntas, att Hamburg med sina stora anläggningar och förutsättningar i övrigt änyo skall börja resa sig och återvinna åtminstone en del av sin förra

rangställning. I motionen har emellertid även dessa synpunkter lämnats fullständigt ur räkningen.

Däremot bygger motionären så mycket mer på att de ekonomiska förhållandena i Östeuropa överhuvud skola utveckla sig i enbart gynnsam riktning. Enligt Handelskammarens förmenande äro dessa förhållanden likväl alltför svävande och osäkra för att därpå skulle kunna grundas något fast omdöme rörande en eventuell omgestaltning i den hittillsvarande östersjötrafikens storlek och riktning, allra helst som de revolutionära välvningar, som under senare år inträffat i här åsyftade länder, väl närmast få anses ha medfört en utarmning och nedläggning av därvarande befolknings köpförmåga och ekonomiska oberoende. Kommer emellertid dessa länders ekonomiska återuppbyggande att försiggå mera långsamt, bortfaller därmed också en väsentlig förutsättning för anläggandet av en ny sydsvensk djuphamn.

Men även om detta återuppbyggande skulle komma att få ett gynnsamt förlopp och även om den transmarina godstrafiken till östersjöhamnarna, med förbigående av Göteborg, Köpenhamn, Malmö och Hamburg, framdeles huvudsakligen skulle taga vägen genom Kielkanalen, kvarstår alltjämnt den utomordentliga svårigheten att draga den här avsedda trafiken till en ny hamn, som varken genom sitt läge, sina ekonomiska resurser eller handelsförbindelser skulle hava några särskilda förutsättningar att nå en större utveckling. En ny hamn på Skånes sydkust skulle nämligen jämväl i nu angivna avseenden ha mycket små utsikter att hävda sin ställning i konkurrensen med redan befintliga hamnar. I sitt geografiska läge skulle den icke hava något speciellt företräde framför andra medtävlare, och det erforderliga upplandet för att samla och distribuera de godskvantiteter, varom det här är fråga, skulle icke kunna erhållas utan vittutgrenat nät av livliga kommunikationsleder överhuvudtaget. Givet torde tvärtom vara att i detta senare hänsende en alldeles ny hamn skulle få att kämpa med väsentligt större svårigheter än de för andra hamnar redan förefintliga. Såvitt Handelskammaren kan finna, hava sålunda de förutsättningar, varpå motionären i förevarande punkt grundat sin motion, föga motsvarighet i de praktiska förhållandena, varför Kammarerna icke anser, att en utredning härutinnan är av behovet påkallad.

Såsom skäl för en eventuell utredning har motionären vidare anført, att de tidigare officiellt verkställda undersökningarna rörande frågan om sjötrafikens ordnande med våra grannländer numera icke kunna göra anspråk på att vara uttömmande eller motsvara det f. n. i många avseenden förändrade läget. Särskilt åsyftar motionären härvid den ifrågasatta ångfärjeförbindelsen med England samt utvidgandet av trafiklederna till Ryssland. Då resultatet av dessa utredningar icke blivit bragt till full offentlighet, har Kammarerna ingen anledning att i detta sammanhang närmare inlåta sig på ovan berörda spörsmål, utan vill Kammarerna i denna del blott framhålla, att det i allmänhet bör förbehållas det enskilda initiativet att pröva möjligheterna för upprättande av nya trafikförbindelser. Under senaste år har den svenska rederinärningen genom sitt målmedvetna arbete i konkurrens med utlandet på ett för landet synnerligen förtjänstfullt sätt förmått hävda Sveriges intressen på detta område, och Kammarerna betvivlar icke att det på samma väg även framdeles skall lyckas den svenska sjöfarten att bestå i tävlan med andra nationers. Även ur denna synpunkt anser Handelskammaren

därför att en statlig utredning i det av motionären föreslagna syftet icke har någon speciell uppgift att fylla.

I motsats till motionärens mycket vittutseende program för en framtida svensk sjöfartspolitik förmenar kammaren emellertid, att statens åtgärder på detta område liksom tidigare böra inskränkas till ett mera begränsat nära liggande verksamhetsfält. Utan att här ingå på en mera uttömmande framställning i denna fråga, anser sig Kammaren dock för tillfället böra framhålla, att de åtgärder, som från statens sida närmast synas böra vidtagas till främjande av den svenska sjöfarten, torde vara att tillse, att rederinäringen icke påläggas sådana band, att dess konkurrenskraft gentemot utlandet försvagas, ävensom att det beredes transitotrafiken över svensk hamn lika gynnsamma villkor som de, vilka äro gällande i sådana utländska hamnar, med vilka de svenska ha att upptaga tävlan. I det förre avseendet vill Handelskammaren särskilt framhålla nödvändigheten av att den svenska sjöfarten inom en snar framtid måtte befrias från en gällande tvång att söka särskilt medgivande för fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort samt mellan utrikes orter. Vidare är det även av synnerlig vikt för rederinäringen liksom för all annan närings utveckling och förkovran, att skattebördan så fördelas, att densamma icke, såsom nu är fallet, verkar som en direkt hämsko på den enskilda företagsamheten. Vad åter främjandet av transitotrafiken beträffar, synas de åtgärder, som härvid från statens sida kunna vidtagas, närmast böra gå ut på att underlätta trafiken över de svenska frihamnarna. För vinnande av detta syfte är det av särskild betydelse dels att lastpenningar för den utrikes sjöfarten avskaffas, dels även att fyr- och båkavgifterna införas till en varuavgift att uttagas då varor införas till avsättning inom landet. I sådant avseende har Handelskammaren också i en den 17 sistlidne februari till Chefen för Finansdepartementet avläten skrivelse hemställt, att dessa frågor snarast måtte upptagas till prövning. Då en tillfredsställande lösning av dessa liksom här i övrigt berörda angelägenheter till främjande av den svenska sjöfarten emellertid knappast torde kunna befordras genom en utredning av det slag och den omfattning motionären avser, ser Handelskammaren även häri ett skäl att avstyrka bifall till herr Lübecks motion.

På grund av vad sålunda blivit anført, anser Handelskammaren för sin del, att motionen ifråga icke bör till någon åtgärd föranleda.

Malmö den 30 mars 1920.

Skånes handelskammare omfattande Skåne och södra Halland.

R. TRÄGÅRDH.

*Eilif Sylwan.*

*Bilaga 7 a.**Till riksdagens Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

I anledning därav att Smålands och Blekinge Handelskammare av Räder anmodats att avgiva yttrande över herr Lübecks i andra kammaren väckta motion nr 305 får handelskammaren härigenom meddela, att handelskammaren är av den åsikt, att den av Lübeck väckta frågan är av största vikt för landet. Är den av honom uttalade meningen angående Kieler-kanalens framtida betydelse för den internationella samfärdseln till och från östersjöhamnar riktig, vilket emellertid från visst håll betvivlats, så finnes allt skäl att jämväl statsmyndigheterna ägna frågan en välbehövlig uppmärksamhet. Handelskammaren vill för denskull tillstyrka att det föreslagna utredningsarbetet igångsättes.

Vad angår handelskammarens distrikt må det meddelas, att inom distriktet i söder och sydost finnas hamnar, tillgängliga jämväl för så stora fartyg, som här är i fråga. Vilken av dessa hamnar som bör ifrågakomma, må bero på utredningens resultat, och bör varje stad lämnas tillfälle att uppvisa de möjligheter, som förefinnas för dess vidkommande, jämväl med hänsyn till befintliga och möjliga kortaste järnvägsförbindelser från hamnarna.

Till handelskammaren hava inkommit skrifter rörande frågan från kommunalförvaltningarna i Karlskrona och Karlshamn, och närslutas dessa skrifter för det beaktande dem bör tillkomma.

Jönköping den 31 mars 1920.

Smålands och Blekinge Handelskammare.

OSCAR ROEMPKE.

*G. Hägerström.*

*Bilaga 7 b.**Till Smålands och Blekinge Handelskammare.*

Då till Karlskrona hamnstyrelses kändedom kommit, att vederbörande riksdagsutskott anmodat samtliga handelskammare att avgiva yttrande över kaptenen Sven Lübecks vid innevarande års riksdag väckta motion rörande utredning om Östersjöfrågan i sjöfartspolitiskt hänseende, tillåter sig hamnstyrelsen

att framhålla några synpunkter under anhållan, att desamma måtte vid frågans behandling vinna handelskammarens beaktande.

Den omkastning i fråga om maktfördelningen inom Europa, som det nu avslutade världskriget framkallat, torde utom andra betydelsefulla följder jämväl komma att medföra världstrafikens ledande in på delvis nya vägar. De fredsvillkor, Tyskland sett sig nödsakat underkasta sig, måste med nödvändighet medföra en avsevärd minskning i dess industriella verksamhet, samt en väsentlig tillbakagång i dess handel och sjöfart. Alla skäl tala för att Tyskland, vars andel i världstonnaget vid världskrigets början uppgick till 10,8 %, efter fredsvillkorens uppfyllande skall se sitt tonnage i så hög grad reducerat, att dess sjöfart ifrån att hava med England konkurrerat om världstrafiken kommer att inskränkas till huvudsakligen lokal kustfart.

I motsats härtill torde Nordamerikas Förenta Stater, vars transmarina sjöfart före kriget var av föga eller ingen betydelse, komma att intaga en framstående plats bland sjöfarande nationer. Det är en känd sak, att i följd av U-båtskrigets härjningar och en alltmera ökad insikt om sjöfartsnäringens betydelse för ett lands utvecklingsmöjligheter varvsindustrien inom Förenta Staterna redan under kriget tagit ett oerhört uppsving och efter allt att döma under de närmaste åren kommer att tillföra världstonnaget en avsevärd ökning. Det ligger i sakens natur, att med ökat tonnage följer strävandet att insätta detsamma på sådana linjer, som hava förutsättning för att giva det bästa ekonomiska utbytet. Då redan nu omkring 80 procent av Amerikas transmarina handel är inriktad på Europa, tala alla skäl för att även i fortsättningen de amerikanska rederierna komma att rikta sin verksamhet på trafikerande av de europeiska hamnarna, och framför allt på västra och norra Europa.

Vad som inför detta perspektiv för vårt land är av särskilt intresse är spörsmålet, huruvida den ökade trafik, som man har att motse från Amerika, skall sträcka sig jämväl till Östersjöhamnarna. Den omständigheten att varje omlastning fördyrar varorna och att transporten intill vissa gränser ställer sig billigare per tonkilometer räknat, ju större fartygen äro, som därför kunna användas, talar för, att ändstationen för ifrågavarande trafik på norra Europa icke kommer att förläggas till Nordsjökusten utan till någon centralt belägen del av Östersjön. Sannolikheten för att så kommer att bliva förhållandet är desto större, som genom Kielerkanalens öppnande för internationell sjöfart vägsträckan Nordsjön—Östersjön kommer att väsentligt förkortas.

Uti en i Teknisk Tidskrift häftet 10 för sistlidet år införd artikel, som utförligt behandlar nu antydda spörsmål, har artikelförfattaren kommit till den slutsats, att den transoceaniska linjetrafiken på Ryssland, Finland och Sibirien kommer att inriktas på minst två hamnar, den ena norr och den andra söder om Finska Viken, samt att jämväl trafiken på Sverige inom kort när den omfattning, att å dess Östersjökust kan anordnas anknytningspunkter för transmarin linjefart. För artikelförfattaren synes det troligt, att amerikanerna komma att — såsom han uttrycker sig — »med ljus och lykta söka en lämplig anknytningspunkt i Östersjön» och — tillägger han — *»kunde inom år och dag i Sydöstra Sverige uppstå en hamn, rustad att mottaga djupgående oceanångare, är det ej osannolikt, att densamma bleve föremål för deras stora intresse».*

Med anledning av detta uttalande har inom vårt samhälle fråga uppstått, huruvida Karlskrona äger förutsättningar att draga till sig dylik trafik eller

med andra ord sagt, om Karlskrona hamn lämpar sig såsom anknytningspunkt för transmarin linjefart. Frågan har emellertid icke stannat endast vid diskussion man och man emellan utan har gjorts till föremål för sakkunnig utredning.

Sedan en av Karlskrona Stadsfullmäktige tillsatt kommitté under år 1918 framlagt förslag om Karlskrona hamns utvidgning, fördjupning och modernisering för en beräknad kostnad av 1.060,000 kronor, överlämnades detta förslag för granskning till Vattenbyggnadsbyrån i Stockholm, som den 24 mars sistlidet är avgivit yttrande i frågan. I detta sitt utlåtande har Vattenbyggnadsbyrån uppdragit till behandling jämväl frågan, huruvida förutsättningar förefinnas för att Karlskrona skall kunna utbildas till anknytningspunkt för reguljär linjefart. Till en början påvisar Vattenbyggnadsbyrån, att utvecklingen av sjöfarten på Östersjön förr eller senare kommer att medföra tillkomsten i närheten av södra inloppet till Kalmarsund av en angringspunkt för fartyg i reguljär transmarin linjefart, samt att den trafik, som här kommer att uppstå, åtminstone under vissa utvecklingsskeden, blir av mångsidigare art, resp. kommer att avse flera transmarina orter än trafiken på Sveriges nordligare hamnar. Därmed torde också följa, att varuförmedlingen kommer att avse ej enbart det lokala upplandet utan även avlägsnare orter vid Östersjön och dess utbuktningar.

Vid en jämförelse mellan Karlskrona samt andra hamnstäder i sydöstra Sverige, som skulle kunna komma i fråga såsom anknytningspunkter för reguljär linjefart, kommer Vattenbyggnadsbyrån till det resultat, att förutsättningarna för Karlskrona i detta hänseende äro större än för övriga med Karlskrona konkurrerande samhällen. Efter att hava påvisat, dels att såväl Kalmar som Sölvesborg och Åhus på grund av ringa vattendjup i tillfartslederna ej kunna ifrågasättas för transmarin linjefart, dels och att Karlskrona redan nu förfogar över bättre järnvägsförbindelser än Karlshamn, och att dess fördelar i detta avseende inom närbelägen framtid komma att ytterligare befästas, uttalar sig Vattenbyggnadsbyrån i övrigt beträffande Karlskrona företräden på följande sätt:

»Vad Karlskrona beträffar må först av allt anföras, att järnvägen Karlskrona—Växjö och dess fortsättning till Borås och Göteborg skär huvudlinjerna till Öresundshamnarna på större avstånd från dessa. Tack vare denna omständighet samt att nämnda järnväg är bredspårig, har Karlskrona förutsättningen att kunna bliva delaktig av den trafik, som för närvarande söker sig fram över Öresundshamnarna, särskilt den av densamma, som avser hamnarna vid Östersjöns södra och sydöstra kust. Dessa möjligheter komma att ökas, när järnvägen Emmaboda—Målerås kommer till stånd och i ännu högre grad, när denna järnväg utsträcker till Målilla. Av särskild betydelse är härvid, att inloppet till Kalmar under vissa årstider hindras av is. Ehuru det sannolikt är tekniskt utförbart att genom isbrytning övervinna dessa hinder, är det dock tvivel underkastat, huruvida det kan befinnas ekonomiskt genomförbart att för Kalmar anskaffa isbrytare av sådan styrka, att sjöfarten därstädes kan under alla omständigheter upprätthållas. Vid valet av anknytningspunkter för reguljär linjefart mellan sydsvenska kusten å ena sidan och Östersjöns södra och sydöstra kuststräcker å andra sidan bör sålunda det förhållandet, att Karlskrona hamn praktiskt taget är isfri, komma att tillmätas förhållandevis stor betydelse. *I själva verket torde få anses, att anordnandet med Karlskrona som utgångspunkt av reguljär linjefart på olika hamnar å andra sidan Östersjön är av förhållandena så väl motiverat, att*



härför kan påräknas det största intresse. Redan med hänsyn härtill är det av betydelse för vidsträckt delar av vårt land, att Karlskrona hamn vidare utvecklas.»

Såsom sammanfattning av den verkställda utredningen uttalar Vattenbyggnadsbyrån såsom sin åsikt:

»att Karlskrona, om dess geografiska och därmed jämförliga förutsättningar vederbörligen utnyttjas har betingelser att under varje framtida skede kunna hävda en framskjuten ställning bland Östersjöhamnarna,

att huvudparten av trafiken på Sverige, den lokala såväl som transitotrafiken, framdeles kommer att förmedlas via Östersjökusten, samt

att på grund av dessa samverkande omständigheter övre gränsen för utvecklingen av Karlskrona hamn är i utslagsgivande grad beroende av den lokala företagsamheten.»

Såsom redan framhållits föreligger ett av särskilda kommitterade framlagt förslag till Karlskrona hamns utvidgning, fördjupning och modernisering. Av detta förslag, utarbetat av Byggnadschefen A. Lagergréen, framgår, att genom uppmuddring i hamnen och i inseglingsrännan utan svårighet kan erhållas ett djup av nio meter och däröver — således ett djup som möjliggör anlöpandet med de största sjögående ångare. Då hamnen har ett skyddat läge och praktiskt taget året om är isfri, förefinnas sålunda i nu nämnda avseenden de bästa förutsättningar för en djuphamnsanläggning i Karlskrona.

Av de verkställda utredningarna framgår jämväl, att Karlskrona bör kunna bli en den bästa förbindelsehamn med Ostpreussen och hela västra och södra Ryssland samt därjämte en utmärkt transitohamn för västeuropeisk transitotrafik över Karlskrona—Göteborg, särskilt vintertiden. Av synnerlig betydelse är Karlskronas belägenhet i förhållande till det nya polska rikets utfartshamn Danzig, som, i den mån förhållandena i Polen och östra Tyskland hinna stabiliseras, torde komma att bli en centralpunkt för Östersjötrafiken.

Slutligen tillåter sig hamnstyrelsen hemställa, att, oavsett i vilken riktning Handelskammarens utlåtande kommer att gå, denna skrivelse ävensom de bilagor, som härvid äro fogade, — hamnkommitténs tryckta betänkande och Vattenbyggnadsbyråns utlåtande — måtte få åtfölja handelskammarens yttrande till vederbörande riksdagsutskott.

Karlskrona den 1 april 1920.

På Hamnstyrelsens vägnar:

ERIK FORSSBERG.

Arne Söderberg.

## Bilaga 7 c.

## Till Smålands och Blekinge Handelskammare, Jönköping.

Med anledning av ingenjör Sven Lübecks motion till innevarande års riksdag angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser får härvarande av stadsfullmäktige i Karlshamn tillsatta kommunikationskommitté andraga följande:

Tendensen inom sjöfartsnäringen är onekligen den att i största möjliga utsträckning övergå till stora mera djupgående fartyg för ombesörjande av den transoceaniska trafiken. För trafiken till och från Östersjön kommer detta att medföra en omläggning av routerna, så att den grunda farleden genom Öresund övergives till förmån för vägen genom Stora Bält eller Kielerkanalen. Härigenom komma våra västkusthamnar från Göteborg till och med Landskrona i ett sämre läge än hittills, då farlederna för de stora fartygen komma att ligga på långt avstånd från desamma. Även Malmö kommer att ogynnsamt beröras av dessa förändringar. Särskilt gäller detta, om man tar i betraktande dessa hamnars lämplighet som transitohamnar.

En blick på kartan visar, att de nya farlederna som genom Kielerkanalen och Stora Bält komma att leda till ryska och tyska östersjöhamnar gå fram nära intill vår sydkust. En lämplig hamn för transitotrafik med dessa länder bör om möjligt förläggas till denna kust, varifrån korta, direkta linjer kunna utgå till sådana hamnar som Stettin, Danzig, Libau, Windau m. fl. hamnar inom Östersjön.

Utom ett fördelaktigt läge fordras av en för dylik transitotrafik lämplig hamn jämväl, att den skall vara djup, lätt att angöra såväl natt som dag, samt att den är isfri.

Det torde vara svårt, att på vår södra kust uppleta en för ändamålet bättre hamn än Karlshamn. Här finnes en *naturlig, hela året isfri djuphamn*, där redan nu båtar med 8 meters djupgående kunna gå till kaj. Någon besvärande skärgård vid inloppet finnes icke, och hamnen är lätt att angöra vid alla tider på dygnet och under alla årstider.

Att Karlshamn ännu så länge endast genom smalspåriga järnvägar står i förbindelse med Statsbanorna är en olägenhet, som torde kunna avhjälpas. Järnvägslinjen Karlshamn—Vislanda är endast 78 kilometer lång och är bekväm för ombyggnad till bredspårig. Utredning pågår om de till Karlshamn ledande järnvägarnas ombyggnad till bredspåriga. Efter en sådan ombyggnad skulle en route Stockholm—Vislanda—Karlshamn—Stettin—Berlin bli en snabbare förbindelse än Stockholm—Berlin över Trelleborg—Sassnitz under förutsättning av båtar med samma fart.

Förbindelsen med Danzig, Libau, Windau och Riga skulle bli utmärkt. Järnvägsförbindelserna med Sveriges västkust äro goda.

Vi hava velat framhålla de fördelar, som vår hamn skulle kunna bjuda i egenskap av en i södra Östersjön väl belägen transitohamn, för att påvisa att

frågan om lämplig hamn å vår södra kust kan lösas på ett för våra sjöfartsförbindelser såväl med grannländerna som med aflägsna länder gynnsamt sätt, och, då vi anse det i herr Lübecks motion väckta spörsmålet väl värt statsmakternas beaktande, få vi på det varmaste tillstyrka, att den utredning, som motionären asyftar, måtte komma till stånd.

Karlshamn den 7 april 1920.

För Kommunikationskommittén.

AXEL TENGVALL.

Ordförande.

*Bilaga 8.*

*Till Riksdagens Andra kammares tredje tillfälliga utskott.*

Anmodad avgiva yttrande över en inom andra kammaren av herr Lübeck väckt motion, nr 305, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser, får handelskammaren i ärendet anföras:

Önskvärdheten av att åtgärder skyndsammast möjligt vidtagas från statsmakternas sida för att vårt land under de ändrade förhållanden, som skapats av världskriget måtte kunna på ett framgångsrikt sätt hävda sin ställning i den kommersiella konkurrens nationerna emellan, som redan börjat och som under närmaste framtid är att förvänta i ökad grad komma att framträda, ligger i öppen dag.

Att i denna konkurrens frågan om ordnandet och utvecklingen av våra sjöfartsförbindelser med såväl angränsande som transmarina länder är av den mest vitala betydelse för vår handel och industri, torde, såsom motionären framhållit, vara oomtvistat.

Beträffande särskilt den transmarina sjöfarten och den i samband därmed stående transitotrafiken över Sverige delar handelskammaren fullständigt den av motionären uttalade farhågan för att användningen av Kielkanalen som infartsled till Östersjön kommer att helt förrycka denna sjöfart och trafik, för så vitt icke åtgärder vidtagas för dessas skyddande.

Som sådana åtgärder äro av motionären föreslagna antingen Flintrännans fördjupande eller skapandet eller upparbetandet av en djuphamn på minsta möjliga avstånd från huvudtrafikledernas brännpunkt mellan Skåne och Rügen.

Då den första av de ifrågasatta åtgärderna eller Flintrännans effektiva fördjupande väl för närvarande visar sig ekonomiskt utförbar, skulle således endast det senare alternativet återstå.

Handelskammaren, som saknar förutsättningar för att kunna bedöma huruvida en nyanläggning eller upparbetandet av en redan befintlig hamn med

det erforderliga läget till nöjaktigt djup kan ur ekonomisk synpunkt vara att föredraga, vill emellertid uttala sig för att genom inrättandet och främjandet av en sådan djuphamn icke utan tvingande skäl väsentliga rubbningar må ske i bestående svenska trafikförhållanden.

Övriga synpunkter, som av herr Lübeck framlagts i motiveringen, finner handelskammaren jämväl vara värda att vid den föreslagna utredningen beaktas.

Slutligen tillåter sig handelskammaren uttala sin anslutning till den i motionen gjorda hemställan.

Visby den 3 april 1920.

Gotlands Handelskammare.

CARL EKMAN.

*Rud. Wiman.*

*Bilaga 9.*

*Till Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Sedan Utskottet anmodat Handelskammaren i Göteborg att avgiva yttrande över en av herr Lübeck inom Andra kammaren väckt motion nr 305 om skrivelse till Kungl. Maj:t angående utredning om utvecklingen av Sveriges sjöfartspolitik, får Handelskammaren i ärendet vördsamt anföra följande.

Den i motionen avsedda utredningen torde, för att kunna göra anspråk på tillförlitlighet och för att bliva tillbörligt uttömmande, dels taga i anspråk en avsevärd tid, dels ock förutsätta en tillgång till uppgifter och kannedom om sakförhållanden, som svårligen kunna förväntas bliva ställda till förfogande vid en utredning, anordnad på sätt, som i motionen föreslås. Handelskammaren, som har sig bekant, att de i motionen omnämnda förhållandena äro föremål för de större rederiernas uppmärksamhet, och att en ingående undersökning rörande dessa av dem igångsatts, förmenar, att denna utredning bör lämna ett både snabbare och bättre resultat än den, som i motionen föreslås. Då därjämte det svårligen kan tänkas, att statsverket skall kunna bedriva egen rederirörelse, som icke står i omedelbart sammanhang med färjetrafiken, torde nyttan av den åsyftade utredningen även kunna ifrågasättas, särskilt då det kan antagas, att genom densamma uppgifter komma att lämnas av sådan art, att de i landets välförstådda intresse icke böra offentliggöras.

Handelskammaren förmenar även, att, såsom ock exempel både från vårt eget land och från andra länder utvisa, det icke är till fördel för rederinäringen att bliva utsatt för en allt för stark inblandning från statsmakternas sida eller att tvingas in på vägar, som den icke utan statsinverkan skulle valt, och tror, att rederirörelsen bäst utvecklar sig och trives, när statsmakterna tillse, att densamma icke genom lagstiftningsåtgärder bliver satt i sämre ställning än den, som med dem konkurrerande länders rederier befinna sig i, men i övrigt hänvisas att självständigt inrätta sig efter vad omständigheterna fordra.

På grund av vad sålunda anförts får Handelskammaren i Göteborg för sin del vördsamt avstyrka den i motionen föreslagna utredningen.

Göteborg den 30 mars 1920.

För Handelskammaren i Göteborg:

CARL AUG. KJELLBERG.

*Joh. C. Lembke.*

*Bilaga 10.*

*Till Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Utskottet har i skrivelse anmodat handelskammaren avgiva yttrande över herr Lübecks i Andra kammaren vid innevarande års riksdag väckta motion nr 305 om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser, och får handelskammaren med anledning därav åran anförda följande.

Handelskammaren finner den förevarande motionen behjärtansvärd och vill förorda, att utskottet föreslår riksdagens andra kammare bifalla framställningen.

I motiveringen har motionären på sid. 15 gjort ett uttalande i fråga om Sveriges beroende av utländsk råvaruproduktion, som synes handelskammaren vara av den beskaffenhet, att det från handelskammarens sida påkallar något uttalande. Motionären påminner om, att den svenska industri, som är baserad på förädling av bomull och gummi, i hög grad är beroende på såväl leverantörernas godtycke som vid en ifrågasatt inhemsk sjöfart på möjligheten av att erhålla returfrakter till produktionsplatserna. Som botemedel mot dessa påpekade olägenheter låter motionären framskynta möjligheten av, att vi skulle kunna trygga vår ställning gentemot leverantörerna genom att åstadkomma ett svenskt kommersiellt inflytande över områden, där nyssnämnda råvaror producerades. Handelskammaren vill särskilt understryka detta uppslag och betona, att det vore av den största vikt för vår inhemska industri, handel och sjöfart, om en utredning kunde komma till stånd, som gäve riktlinjer, genom vilka Sveriges beroende av de utländska råvaruleverantörerna kunde minskas.

Borås den 27 mars 1920.

På Västergötlands och Norra Hallands Handelskammares vägnar:

AXEL BERGENGREN.

v. Ordförande.

*Otto Mannerfelt.*

Sekreterare.

## Bilaga 11.

## Till Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.

Handelskammaren har mottagit utskottets skrivelse angående herr Lübecks motion (nr 305/1920) i fråga om Sveriges sjöfartsförbindelser och sjöfartspolitik. Med stöd av en i ärendet företagen utredning, får Handelskammaren härmed för sin del anföra följande.

Handelskammaren anser, att frågor, som röra Sveriges sjöfartsförbindelser och sjöfartspolitik, äro av den allra största betydelse för svenskt näringsliv i allmänhet. Som bekant ha Sveriges sjöfartsförbindelser och då särskilt de transoceaniska under de sista årtiondena undergått en storartad utveckling, tack vare det målmedvetna arbete som av sjöfartens män utförts. Det är ju klart, att hithörande frågor böra ägnas all nödig uppmärksamhet, så att inte förefintliga nya utvecklingsmöjligheter försittas. Handelskammaren tror emellertid, att det nog skulle vara bäst, om även den fortsatta utvecklingen i regel överlämnades till det privata initiativet. Om, beträffande sjöfartsförbindelserna, för särskilda fall statens medverkan på ett eller annat sätt erfordras, synes det Handelskammaren som om det lämpligaste vore, att överlämna saken åt de nya handels- och sjöfartsdepartementen, som väl just äro avsedda att utföra dylika arbeten och överhuvudtaget ha sin uppmärksamhet riktad på hithörande spörsmål. Sjöfartspolitiken och därmed sammanhängande frågor rörande förhållandet till främmande länder böra enligt Handelskammarens mening helt naturligt och lämpligast skötas av vederbörande departement.

Särskilt handelsdepartementet har ju kommit till för att tillvarata näringslivets intressen och handha hithörande frågor.

Som torde framgå av vad som här anförts, anser sig Handelskammaren i Karlstad inte kunna tillstyrka motionärens förslag, i vad angår skyndsamt särskild utredning av frågan om en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser såväl med grannländerna som med avlägsna länder. I stället anser Handelskammaren, att hithörande frågor böra överlämnas till det nya handelsdepartementet för skyndsamt behörig undersökning. Då den nya departementindelningen, efter vad kammaren inhämtat, är avsedd att genomföras i början på instundande sommar, torde något avsevärt eller hinderligt dröjsmål med sakens utredning inte behöva befarias härigenom.

Karlstad den 29 mars 1920.

Handelskammaren i Karlstad för Värmlands län, Dalsland och Bohuslän.

PER ANDERSON,  
ordf.

Uno Källström,  
sekr.

*Bilaga 12.*

*Till Riksdagens Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Sedan utskottet begärt Handelskammarens för Örebro och Västmanlands län yttrande över en av herr Lübeck väckt motion, nr 305, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser, får handelskammaren härmed värdsamt anföra följande.

För vårt lands ekonomiska liv och kommersiella utveckling torde det vara nödvändigt, att våra sjöfartsförbindelser utsträckas och förbättras. Även om det enskilda initiativet härvidlag är i verksamhet, torde den enskilda företagsamheten dock ej vara tillräcklig för att på ett fullt tillfredsställande sätt föra frågan till en för landet lycklig lösning. Liksom motionären och på av honom anförda skäl finner handelskammaren det välbetänkt om förevarande fråga löses på ett enhetligt och planmässigt sätt. Härvid vill handelskammaren dock betona nödvändigheten av, att ärendet behandlas skyndsamt, samt att landets olika kommersiella intressen beredas möjlighet göra sig beaktade under utredningen.

Handelskammaren får därför värdsamt anmäla sin tillstyrkan till motionen nr 305.

Örebro den 6 april 1920.

Handelskammaren för Örebro och Västmanlands län.

GUSTAF ÅKERHOLM.

*E. B:son Lilliehöök.*

*Bilaga 13.*

*Till Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Sedan Andra kammarens tredje tillfälliga utskott anhållit om Östergötlands och Södermanlands handelskammarens yttrande över herr Lübecks motion nr 305, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelse har Handelskammaren härmed äran anföra följande:

Visserligen torde utredningar i hithörande frågor genom enskilda intressegruppers och kommuners försorg i framtiden komma att göras, och företag på dem grundas, som hittills skett. Men då utvecklingen av vår sjöfartspolitik och våra sjöfartsförbindelser i framtiden säkerligen kommer att kräva den största målmedvetenhet och planmässighet från landets sida, anser Handelskammaren, i likhet med motionären, att dessa utredningar och företag också böra bli planmässigt och målmedvetet inriktade, och att för den skull en allsidig och grundlig utredning av densamma bör snarast möjligt igångsättas och verkställas. Handelskammaren är av den meningen, att en sådan utredning icke kan vara av annat än största gagn för det enskilda eller kommunala initiativet. Då den emellertid särskilt med hänsyn till frågans högst betydande omfattning har liten eller ringa utsikt att komma till stånd på enskilt initiativ, torde det vara nödvändigt, att staten med anlåtande av den främsta sakkunskap på detta område, som kan stå till buds, låter igångsätta och verkställa densamma.

På grund härav har Östergötlands och Södermanlands Handelskammare äran tillstyrka herr Lübecks motion nr 305, 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.

Norrköping den 26 mars 1920.

Östergötlands och Södermanlands Handelskammare.

E. F. APPELTOFFT,

vice ordförande.

*Albert Eriksson.*

*Bilaga 14.*

*Till Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Då utskottet begärt Stockholms Handelskammäres utlåtande över en av herr Lübeck i Andra kammaren väckt motion, nr 305, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och Sveriges sjöfartsförbindelser, får Handelskammaren i ärendet anföra följande.

Handelskammaren har med stort intresse tagit del av den föreliggande motionen och de i densamma framburna synpunkterna och behjärtar i hög grad den nitälskan för vår handel och sjöfart, som förestavat motionens framläggande. I likhet med motionären anser Handelskammaren det synnerligen önskvärt, att våra sjöfartsförbindelser lika väl som handelsförbindelser utsträckas och att vid



sjöfartspolitiken vederbörlig hänsyn tages till kommunikationsväsendets utveckling i andra länder.

Däremot delar Handelskammaren icke motionärens uppfattning om de lämpligaste medlen för vinnande av detta mål. Inom detta område liksom inom andra grenar av näringslivet bör det överlämnas åt det enskilda initiativet att omhändertaga utvecklingen och föranstalta de utredningar, som kunna prövas lämpliga. De erfarenheter, som särskilt under de senare åren vunnits från statens ingripande i näringslivet, äro icke så gynnsamma, att de mana till efterföljd. I ett fall som detta skulle i alla händelser en kostsam utredning icke kunna åstadkomma den beräknade nyttan, synnerligast som den med all säkerhet skulle draga så lång tid, att sjöfartens representanter bleve tvungna att taga ställning till de föreliggande problemen, redan innan utredningen vore avslutad.

På grund av vad sålunda anförts får Handelskammaren för sin del avstyrka herr Lübecks motion.

Stockholm den 9 mars 1920.

För Stockholms Handelskammare.

J. W. BROMAN.

*H. Rosman.*

---

*Bilaga 15.*

*Till Riksdagens Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Handelskammaren i Gävle har anmodats inkomma med yttrande över en av herr Lübeck inom Riksdagen väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser. Med anledning härav får Handelskammaren härigenom äran anföra, att kammaren, som finner den i motionen ifrågasatta utredningen önskvärd, för sin del vill tillstyrka bifall till motionen.

Gävle den 18 mars 1920.

För Handelskammaren i Gävle.

TORD MAGNUSON.

*Sven Marin.*

*Bilaga 16.**Till Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Med anledning av Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts anmodan till Västernorrlands och Jämtlands läns Handelskammare att avgiva yttrande över herr Lübecks inom Andra kammaren väckta motion nr 305, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser, får Handelskammaren härmed i ärendet anför följande.

I likhet med motionären håller Handelskammaren före, att upprätthållandet av förefintliga och skapandet av nya svenska transportförbindelser med utlandet, eller med andra ord en planmässig och målmedveten sjöfartspolitik, är en av de första förutsättningarna för hävdandet av Sveriges ställning i konkurrensen med andra nationer.

Då emellertid spørsmålet om riktlinjerna för en dylik sjöfartspolitik är så vittomfattande och äger så intimt samband med en mångfald andra inhemska intressen, torde en allsidig utredning av denna och hithörande frågor näppeligen vara möjlig utan statsmakternas direkta medverkan, då dessa allenast till sitt förfogande äga organ för vissa nödvändiga detaljundersökningar och specialutredningar. Villkoret för att en dylik utredning skall kunna giva ett tillfyllestgörande resultat är dock, att den är absolut förutsättningslös, och att utredningskommitterade äro i eminent mening sakkunniga.

Handelskammaren får därför för sin del tillstyrka motionens syfte, eller att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsam utredning i ett sammanhang av frågan om en planmässig utveckling av Sveriges sjöfartspolitik och dess sjöfartsförbindelser såväl med grannländerna som med avlägsna länder.

Sundsvall den 29 mars 1920.

Västernorrlands och Jämtlands läns handelskammare.

GUSTAF KNAUST.

*Erik G. Andersson.*

*Bilaga 17.**Till Andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Genom utskottets skrivelse, som hit ingick den 27 sistlidne februari, har handelskammaren lämnats tillfälle att yttra sig över herr Lübecks i Andra kammaren väckta motion nr 305 om skrivelse till Kungl. Maj:t angående en planmässig utredning av Sveriges sjöfartspolitik och sjöfartsförbindelser, och får handelskammaren i anledning därav vördsamt i ärendet anföra följande.

Den av motionären föreslagna utredningen synes vid ett första påseende synnerligen väl påkallad av de för handen varande omständigheterna. Runt kring Östersjöbäckenet hava uppstått nya statsbildningar, som med nödvändighet måste medföra uppkomsten av nya handelscentra och i följd därav också nya handelsvägar. Förvisso är det för staten lika väl som för näringarnas egna målsmän en bjudande plikt att till förmån för landets såväl kommersiella som industriella utveckling begagna alla de möjligheter, som den nya politiska situationen erbjuder.

De anvisningar i detta hänseende, vilka herr Lübeck lämnar i motiveringen till sin framställning, kunna väl icke betraktas såsom avsedda till direktiv för den ifrågasatta utredningen. Då dessa anvisningar likväl kunna anses lämna vissa hållpunkter för bedömande av utredningens möjligheter att giva ett positivt resultat, anser sig handelskammaren böra ingå på en kort granskning av desamma.

Uppblomstringen av en svensk handel och en svensk sjöfart, som icke är inriktad enbart på tillgodoseende av det egna landets behov, måste givetvis vara beroende på huruvida Sverige kan uppnå någon mellanhandsställning mellan det väldiga östeuropeiska inlandet och de transmarina länderna. Hitintills har man näppeligen ställt målet så högt som till uppnående av en sådan ställning. Man har ansett det vara tillräckligt — och nog så svåruppnåeligt — att vinna befrielse från beroendet under de stora europeiska handelscentra, främst Hamburg och London. Att sträva till tävlan med dessa, har man ansett lönlöst.

Motionären synes dock vilja ställa en sådan tävlan i utsikt. Själv har han icke desto mindre en ganska pessimistisk syn på Sveriges handelspolitiska läge i förhållande till det östeuropeiska inlandet. Kielkanalens mera fullständiga öppnande för internationell trafik och icke minst staden Danzigs avsedda privilegierade ställning synas enligt hans förmenande hava lagt Sverige och dess hamnstäder vid sidan av handels allfarväg.

Han anser emellertid även denna sidoställning erbjuda vissa möjligheter. Till deras begagnande förordar han antingen fördjupande av Flintrännen för oceantrafik eller och upparbetande av en svensk djuphamn och köpstad innanför Öresundströskeln.

Det första alternativet tyckes han själv ej anse ligga inom de rimliga kostnadernas gränser. Det andra alternativet synes i sin tur vara framsprunget

ur en ganska egendomlig tankegång. Såvitt erfarenheten hittills givit vid handen, lär väl uppkomsten av ett stort trafik- och handelscentrum vara betingad av belägenheten antingen vid slutpunkten av en trafikled, där andra befordringssätt för varornas transport vidtaga, eller ock vid korsningen av tvenne eller flera trafikleder, där varorna dirigeras i nya riktningar och samtidigt undergå en viss uppdelning, eventuellt bearbetning. Hur ett läge vid sidan av en trafikled skulle tillfredsställande kunna utnyttjas, synes ganska svårt att angiva. Allra svårast synes det vara att utnyttja ett läge omedelbart innanför ett trafikhinder. Just ett sådant läge är det dock, som motionären förordar för den avsedda djuphamnen innanför Östersjötröskeln.

Såsom ett synnerligen viktigt önskemål anger motionären därefter »förvärvande av ökat inflytande å produktionen av de råvaror, som vi behöva importera», samt »å andra sidan upparbetande, möjligen i samband därmed, av intimare samverkan mellan de nordiska ländernas handels- och transportföretag». Här är motionären tvivelsutan inne på ett lika riktigt som betydelsefullt spår. Men arbetet härför måste anses tillhöra den enskilda företagsamheten. Staten kan och bör, när tiden är mogen, träda stödjande emellan, men staten kan varken genom utredningar eller anslag komma någon vart, förrän det enskilda initiativet vaknat och gjort sitt. Den väg, som skall beträdas, har Danmark visat. Där har enskild företagsamhet skapat storartade möjligheter för inflytande över den behöfliga råvarutillförseln genom anläggning av faktorier och plantager inom kolonialmakternas östasiatiska områden, med resultat att danska fartyg knappast numera äro utsatta för samma olägenhet som de svenska, att behöva gå tillbaka till hemlandet på nästan tomma kölar. Kunde svensk företagsamhet väckas att följa det danska föredömet, vore det synnerligen lyckligt, men en statlig utredning ger svårligen den väckande knuffen.

I korthet anbefaller motionären vidare ökning av rederilänefonden samt klargörande av vad utveckling av Sveriges kanal- och järnvägsförbindelser kräver. Bådadera dessa önskemål kräva näppeligen någon utredning över det arbete därutinnan, som redan förut påkallats.

Den exemplifiering av problemet, som motionären lämnat, ingiver sålunda enligt handelskammarens förmenande föga förhoppningar om något större positivt resultat av en statlig utredning i den angivna frågan. Med hänsyn till dennas stora betydelse och de anvisningar, som en utredning möjligen kan giva, har handelskammaren emellertid ingen anledning att avstyrka det av motionären gjorda yrkandet.

Luleå den 26 mars 1920.

Norrbottnens och Västerbottnens läns handelskammare.

LEO NORDLANDER.

*Herm. Fernlund.*

## Bilaga 18.

*Till riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott.*

Med anledning av därom framställd begäran har Kungl. Maj:t anbefallt Kungl. Kommerskollegium att avgiva och till riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott överlämna utlåtande rörande eu inom andra kammaren väckt motion (nr 305) om skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan 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.

Till svar härå får kollegium äran anföra följande.

Kollegium torde i detta samband icke hava att ingå i ett bedömande av och än mindre att taga ståndpunkt i de olika samfärdsfrågor, som i motionen berörts, utan anser sig böra endast mera principiellt yttra sig om den ställning staten enligt kollegii mening bör i allmänhet intaga i fråga om främjandet av våra sjöfartsförbindelser samt om den ifrågasatta utredningen och dennas eventuella omfattning.

Av intresse är härvid att bringa i erinran den ställning statsmakterna intogo, då frågan om riktlinjer för vår sjöfartspolitik senast var föremål för en mera allsidig prövning. Uppslaget till frågans dryftande utgick då närmast från 1898 års handels- och sjöfartskommitté, vilken hade till uppdrag, bland annat, att avgiva förslag om åtgärder till främjande av Sveriges direkta utrikes handel, särskilt på avlägsna länder. Med beaktande av det nära samband, som denna del av kommitténs uppdrag ägde med frågan om sjöfartsnäringsens utveckling, föreslog kommittén åtskilliga åtgärder, vilka hade det dubbla syftet att gagna vår handel och sjöfart. Dessa förslag föranledde dock i regel icke till *omedelbara* åtgärder i den riktning kommittén avsåg. Sålunda ledde ej heller till direkt påföljd från statsmakternas sida kommitténs förslag om anvisande av statsbidrag för åstadkommande av regelbundna ångfartygsförbindelser mellan Sverige och transatlantiska länder, därvid dock är att märka, att kommitténs förslag ej innefattade ett bestämt utformat program för frågans lösning. Det kan ej råda något tvivel om, att vad som då var bestämmande för statsmakternas hållning var främst den principiella uppfattningen, att det i första hand borde tillhöra det enskilda initiativet att omhändertaga planläggningen av sådana förbindelser samt i mån av behov söka utverka understöd från statens sida för ändamålet.

Statsmakternas antydda hållning motiverades även redan därav, att det ansågs ovisst, huruvida produktionsförmågan hos vår exportindustri ännu hunnit växa sig nog starkt att ekonomiskt uppbära dylika reguljära förbindelser. Det dröjde emellertid ej länge, innan utvecklingen tog ett så gynnsamt förlopp, att tiden befanns mogen för ett enskilt initiativ. Redan år 1904 begärde nämligen

ett visst rederi statsbidrag för upprätthållande av regelbunden ångfartygsförbindelse mellan Sverige och La Plataländerna. Statsmakterna ställde sig välvilliga mot det planerade företaget och riksdagen beviljade såsom subvention för ändamålet ett avsevärt belopp. Härmed var inledningen gjord till den snabba och i hög grad gynnsamma utveckling av våra sjöfartsförbindelser med transoceana länder, som vi under de närmast följande åren fingo bevittna. I rask följd etablerades med kraftigt bistånd från statens sida nya linjer till olika främmande länder. Denna framgångsrika utveckling skedde i naturligt samband och i jämbredd med den livliga uppblomstringen av vår exportindustri och gynnades jämväl av goda konjunkturer för rederirörelsen. Det dröjde ej heller synnerligen länge, innan de olika linjeförbindelserna vunnit den ekonomiska stadga och bärkraft, att de kunde bestå utan direkt statshjälp. I några fall ansågo redarne till och med förenligt med sin fördel att avsäga sig redan beviljade subventioner.

Den utveckling av våra reguljära sjöfartsförbindelser, som den nyss angivna perioden företer och vilken ännu kan sägas fortgå, sedan densamma dock under krigsårens vanskligheter lidit visst avbräck i fråga om linjernas uppehållande, måste anses vara frukten av en sund och riktig sjöfartspolitik. De enskildes initiativ och företagsamhet hava därvid uppenbarligen varit den främsta, drivande kraften. Säkerligen hade dock dessa initiativ uteblivit eller blivit resultatlösa, om ej hos statsmakterna den uppfattningen vunnit insteg, att goda sjöfartsförbindelser med andra länder utgöra en så viktig faktor för utvecklingen av landets näringsliv, att desamma förtjäna statsmakternas kraftiga stöd. Förutom genom direkt subventionering av den reguljära, transoceana sjöfarten har staten även på åtskilliga andra sätt bidragit till den gynnsamma utvecklingen av vår sjöfart i allmänhet. Därvid bör särskilt erinras om statens tillhandahållande av rederilån. Dessa lån hava utan allt tvivel gjort en effektiv insats i utvecklingsarbetet.

Ett gemensamt drag för de sålunda och i övrigt vidtagna åtgärderna har emellertid varit, att de icke satts i verket såsom led i en enhetlig, på förhand utstakad plan för olika förbindelsers ordnande. Fastmera hava de i stort sett vidtagits antingen för befrämjande av utvecklingen i dess helhet eller mera spontant för stödjande av det ena eller andra rederiföretaget, vilket framlagda planer med hänsyn till deras betydelse för det allmänna och utsikter till framgång synta vara förtjänta av understöd.

Motionären synes med sin hemställan om utredning åsyfta att i fråga om vår allmänna sjöfartspolitik få till stånd ett omfattande program, avseende ej blott den närmaste tiden utan även en tid framåt. Betraktar man saken från övervägande teoretisk ståndpunkt, synes åstadkommande av ett dylikt program erbjuda beaktansvärda fördelar för befordrande av planmässighet och konsekvens. Vid en närmare granskning torde man dock finna, att ett sådant tillvägagångssätt näppeligen, åtminstone för närvarande, är praktiskt ägnat att leda till målet. Den ifrågakvarande utredningen skulle måhända utmyнна i ett fullständigt utformat program för, bland annat, anordnande av nya sjöväga förbindelser till främmande länder. Utgår man nu från att statsmakterna skulle, helt eller delvis, vilja förverkliga detta program, kan man utan vidare förutse, att stora svårigheter skola möta vid realiserandet av de olika programpunkterna. Sedan stats-

makterna givit sin anslutning åt en viss, i programmet ingående förbindelseled, gäller det då först, så framt ej staten själv skall uppträda som företagare, att finna någon enskild redare, som är hågad och skickad att mot åtnjutande av den subvention, staten må erbjuda, åtaga sig ledens uppehållande och den därmed för- enade risk. Väljer man sålunda den formen, att initiativet utgår från staten, måste staten säkerligen vara beredd att ikläda sig ett så vittgående ekonomiskt ansvar, att riskerna för redaren väsentligen bortelimineras. Tillvägagångssättet ifråga förutsätter, för att ej statens uppoffringar skola bli bortkastade, en sorg- fällig undersökning på förhand från statens sida av en mängd inverkan, svår- bedömda faktorer såsom — förutom givetvis ett riktigt uppskattande av omfatti- ningen av statsintresset — förbindelseledens ekonomiska förutsättningar och dess räntabilitet, vår exportindustris läge, konjunkturerna på världsmarknaden, kom- munikationsväsendets utveckling i andra länder, redarens kompetens och resurser att driva företaget med flera omständigheter. Det ligger i öppen dag, att en sådan undersökning måste bli vansklig.

Man kan ock befara att, om staten åtager sig det ansvar, som alltid åligger en initiativtagare, det skall bli förenat med svårighet för den såsom sådan och uppdragsgivare att gent emot kontrahenten-redaren upprätthålla de en gång fast- ställda subventionsvillkoren. Redan den erfarenhet, som är att hämta från före- gående tid, då enskilde på deras egen begäran beviljades subventioner, är egnad att åt dessa farhågor giva ökad styrka. Har en viss linje på statens föranstal- tande kommit till stånd, kan ock lätteligen inträffa, att på grund av ogynnsamma konjukturer, bristfällig ledning m. m. ekonomiska svårigheter inträffa och att krav på ytterligare tillskott från staten då skola uppstå. För att ej företagens bestånd skall äventyras samt frukterna av redan gjorda uppoffringar och an- strängningar gå om intet, torde sådana krav ofta ej kunna avvisas.

Kollegium har ej heller förbisett, att redan själva utarbetandet av det av motionären åsyftade fullständiga programmet för vår allmänna sjöfartspolitik bliver förenat med synnerligen stora, för att ej säga oöverstigligen praktiska svår- igheter. Härvid bör ock tagas hänsyn 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 rikt- linjer för den ifrågasatta sjöfartspolitik.

Kollegium kan av nu angivna skäl ej ansluta sig till yrkandet om en ut- redning med den omfattning och det vittgående syfte, motionen avser. En sådan utredning skulle enligt kollegii mening bli förenad med stora kostnader utan motsvarande nytta.

Härmed har kollegium ingalunda velat i någon mån förringa betydelsen av de önskemål, motionären framfört och det beaktansvärda i många av de syn- punkter han gjort gällande. Kollegium kan sålunda odelat ansluta sig till och uttala sitt erkännande av motionens allmänna syfte, nämligen främjandet av vår handel och sjöfart. Man kan våga hoppas, att utvecklingen av vår redan med framgång bedrivna sjöfartsrörelse skall även framgent fortgå i den gynnsamma riktning, motionären tänkt sig.

Den framtida utvecklingen anser kollegium böra, i stort sett, ske med andra utgångspunkter än motionen avser. Kollegium hyser sålunda den principi- ella uppfattningen, att sjöfartsförhindelserna på skilda håll böra organisera fram-

växa genom det enskilda initiativet ur de rådande behoven, sådana desamma komma till uttryck i näringslivet och konjunkturerna. Den enskilda företagsamheten och ej staten bör som regel hava den ledande rolen, då eljest lätt fara uppstår för en på konstlad väg framkallad, föga bärkraftig utveckling. Riktigheten av denna uppfattning synes kollegium bekräftad av erfarenheten från den senare tiden. Under denna har nämligen inom vårt lands rederirörelse framträtt åtskilliga energiska, framsynta och målmedvetna redare, vilka med uppenbar framgång planlagt och lett sina respektive företag, så att dessa nått en solid omfattning och blivit av stor betydelse för vårt lands näringsliv. Man kan därför med bästa tillförsikt förvänta, att svenska redare även i fortsättningen skola vara i stånd att själva omhändervä utvecklingen och efter sunda grundsatser föra vår sjöfartsnäring vidare framåt på skilda vägar. Det kan ej motsägas, att deras under långvarig, praktisk verksamhet förvärvade erfarenheter och fackkunskap samt deras goda förbindelser göra dem bäst skickade att följa utvecklingen och konjunkturerna samt att bedöma de ekonomiska möjligheterna och den lämpliga tidpunkten för planläggningen av nya företag. För statens organ lärer ej utan vidare vara möjligt att för varje fall skapa sig stort mera än en uppfattning om läget i allmänhet.

Ehuru kollegium anser sina ovan gjorda principiella uttalanden äga giltighet över huvud taget och särskilt för de transoceaniska länderna, håller kollegium dock före, att statens direkta ingripande för skapande av nya sjöfartsförbindelser under vissa förhållanden är berättigat. Kollegium avser härmed ordnandet av de reguljära förbindelserna med våra närmaste grannländer jämte England. Staten kan i fråga om dessa länder hava så stort direkt och påtagligt gagn av att åstadkomma goda, reguljära trafikförbindelser för befordrande för landets räkning av gods, passagerare och post eller för underlättande av transitotrafik, att ett direkt ingripande och initiativ från statens sida kan vara väl motiverat. Ett viktigt rum bland dessa trafikfrågor intager ordnandet av förbindelserna med Finland och Ryssland ävensom med de söder om Finska viken belägna länderna. Ett år 1911 avgivet förslag beträffande förbindelsen med Ryssland har på grund av de svävande förhållandena hittills icke ansetts lämpligen böra slutligt prövas. Även frågan om sjöfartsförbindelserna med Finland har framförts av vederbörande myndigheter och torde utsikter förefinnas, att en särskild undersökning härom skall inom en närmare framtid komma till stånd.

Det i motionen jämväl berörda, från svenskt håll utgångna initiativet om anordnande av ångfärjeförbindelse med England har ej heller ännu, tydligen ock på grund av det ovissa läget, föranlett ett definitivt ställningstagande i saken.

Kollegium delar till fullo motionärens uppfattning, att största uppmärksamhet bör ägnas såväl åt nyss berörda frågor som ock åt de många nya problem och trafikspörsmål i övrigt, vilka till följd av den senare tidens omvälvningar i närbelägna länder eller eljest tränga sig fram. Det ligger utan tvivel i statens intresse och makt att medverka till en viss planmässighet vid lösningen av dessa olika frågor, vilka onekligen i mångt och mycket äga samband med varandra.

En till åstadkommande av reguljära förbindelser med dessa närbelägna länder begränsad, vid lämplig tidpunkt företagen utredning anser sålunda även kollegium tillräddig och önskvärd i den utsträckning, behovet och förhållandena kräva.



Om och planläggningen av våra förbindelser i övrigt med främmande länder bör överlämnas åt den enskilda företagsamheten, utesluter detta emellertid givetvis icke, att ej staten både kan och bör direkt och indirekt i lämpliga former ifråga om dessa stödja det enskilda initiativet. Kollegium anser tvärtom i hög grad nödvändigt, att staten härvid i erforderlig utsträckning går till mötes — förutom med direkta anslag, i den mån så prövas nödigt — även på andra sätt. Om de olika medlen och utvägarna härför vill kollegium i det följande lämna några korta antydningar.

Såsom redan erinrats har den svenska sjöfarten under de senaste 15 åren tagit ett stort steg framåt, särskilt ifråga om förbindelserna med främmande världsdelar. Under de ändrade förhållanden på sjöfartens område, som åstadkommits genom världskriget, gäller det att vidare behålla och utveckla dessa förbindelser. Svårigheter härvid kunna vara att befara till följd av den hårda konkurrens på världsfraktmarknaden, som utan tvivel är att vänta från överlägsna främmande handelsflottor och därvid ej minst från vissa nyskapade eller konkurrenskraftigare handelsmariner. Dessa och andra omständigheter synas kunna lätt få en sådan utveckling, att de motivera en utredning, i vad mån och på vad sätt statsmakterna böra lämna sjöfartsnäringen och särskilt den utrikes sjöfarten erforderligt stöd och skydd.

Kollegium skall för sin del med största uppmärksamhet följa utvecklingen härutinnan och framlägga de förslag, vartill omständigheterna kunna föranleda.

Kollegium erinrar vidare om den betydelse, som en väl avvägd sjölagstiftning har för sjöfarten. Denna fråga är emellertid för närvarande föremål för utredning genom därför tillsatta beredningar. Jämväl framträder vikten av en rättvis och riktig skattepolitik gent emot sjöfarten. I samband med påläggande av den så kallade tonnageskatten har kollegium på sin tid haft särskilt tillfälle att hävda sin uppfattning i denna fråga. I nära samband härmed stå de olägenheter, som vållas sjöfartsnäringen av de många nu utgående sjöfartsavgälderna. Bland dessa hava statskontoret och kommerskollegium i underdånigt utlåtande den 13 mars 1920 föreslagit avskaffandet av lastpenningar. Som följd av från olika håll framställda yrkanden om bestämmande av en rättvisare och enhetligare grund för uttagandet av vissa allmänna sjöfartsavgifter har kollegium för sin del för avsikt att hos Kungl. Maj:t föreslå åvägabringande av en utredning om detta spörsmål. Anskaffandet av konkurrenskraftigt tonnage för handelsflottan synes kollegium väl förtjäna ytterligare stöd från statens sida. För befrämjande av detta syfte har rederilånefonden utan tvivel utövat ett gagn, som icke bör underskattas. På grund av fondens otillräcklighet har kollegium förordat en ökning av denna fond, men har förslag om en sådan ökning icke ännu blivit framlagt. För underlättande av vintertrafiken utmed Norrlandskusten och på de norrländska hamnarna har en av Kungl. Maj:t tillsatt kommitté den 28 maj 1919 framlagt förslag om vissa åtgärder, främst anskaffande av en havsisbrytare. Ej heller dessa förslag hava ännu lett till önskvärd påföljd. Slutligen vill kollegium framhålla vikten av att de svenska sjöfartsintressena i utlandet väl tillgodoses genom avslutande av handels- och sjöfartstraktater med främmande makter. Även denna fråga är emellertid föremål för utredning av en av Kungl. Maj:t tillsatt kommitté.

I detta ärendes behandling hava deltagit, förutom undertecknade, tjänstförrättande kommerserådet, sekreteraren Carlsson och adjungerade ledamoten Lindblad.

Stockholm den 14 april 1920.

K. A. FRYXELL.

*Per G. Friberg.*

*C. E. Landberg.*