

Nr 114.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till utförande av vissa fiskehamnar; given Stockholms slott den 2 mars 1923.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts, Min allernådigste Konungs  
och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*Anders Örne.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å  
Stockholms slott den 2 mars 1923.*

Närvarande:

Statsministern och ministern för utrikes ärendena BRANTING, statsråden LINDQVIST, THORSSON, OLSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, ÅKERMAN, SCHLYTER, ÖRNE.

Departementschefen, statsrådet Örne anför:

I statsverkspropositionen till innevarande års riksdag har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avvaktan på den proposition i ämnet, som kan komma att till riksdagen avlätas, till bestridande av kostnaden

för utförande av de till fiskehamnsgrupp I hörande hamnbyggnader i riksstaten för budgetåret 1923—1924 beräkna ett extra reservationsanslag av 600,000 kronor.

Sedan i förevarande fråga pågående utredning numera inkommit, anhåller jag att få upptaga densamma till behandling. Därvid torde jag till en början i korthet få redogöra för vad ifråga om statens fiskehamnsverksamhet hittills åtgjorts.

*Historik.*

Den s. k. fiskehamnskommissionen framlade i sitt betänkande år 1909 förslag om utförande i viss angiven ordning genom statens försorg eller med bidrag av statsmedel av 79 fiskehamnar vid rikets kuster, bland vilka hamnar kommissionen ansåg vissa vara av beskaffenhet att bära i första hand komma till utförande, under det att de övriga förordades att utföras i andra hand. Inom vardera av dessa grupper ansåg kommissionen en del hamnar bära byggas och för framtiden underhållas av staten, varemot i övriga hamnar, med anslag en gång för alla av statsmedel, skulle under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kontroll byggas och för framtiden underhållas av intressenterna själva. Antalet av de hamnar, som av staten själv skulle byggas och underhållas, utgjorde bland de i första hand föreslagna 24 och bland de i andra hand förordade 20.

Riksdagen beslöt därefter år 1911 byggande av samtliga de 24 till utförande i första hand föreslagna hamnar, vilka skulle byggas och underhållas genom statens försorg. Sedermera beslöt riksdagen, att till denna grupp av hamnbyggnader skulle hänföras ytterligare 2 sådana.

För utförande av ifrågavarande 26 hamnar anvisade riksdagen för åren 1912—1921 tillhoppa 10,768,000 kronor. Med dessa medel blevo 9 hamnar, nämligen vid Träslöv, Glommen, Grundsund, Kivik, Noger-sund, Stenshamn, Hönö-Klåva, Östra Torp och Grönhögen med utgången av år 1921 antingen färdigställda eller åtminstone i huvudsak fullbordade, varjämte hamnarna vid Hällevik och Gislöv vid denna tid påbörjats.

Beträffande utförande av andra i fiskehamnskommissionens förslag avsedda hamnar än de förut angivna hade riksdagen före år 1921 ännu ej fattat beslut.

Med anledning av Kungl. Maj:ts därom gjorda framställning beslöt 1921 års riksdag vissa ändringar i sättet och ordningen för utförande av statens fiskehamnar med mera. Beslutet innebar huvudsakligen, att *dels*, för påskyndande av vissa smärre i huvudsak av muddringar bestående hamnförbättringar, av dessa skulle bildas en särskild grupp

(*fiskehamnsgrupp II*), vilken skulle komma till utförande jämsides med övriga fiskehamnar (*fiskehamnsgrupp I*), dels en allmän revision skulle äga rum beträffande ordningsföljden för fiskehamnarnas färdigställande, i samband varmed till utförande skulle upptagas ett betydande antal hamnar, vilka tidigare ej beslutits, medan å andra sidan vissa beslutade hamnar skulle ur planen utgå, dels ock samtliga hamnar skulle utföras och underhållas genom statens försorg. De av riksdagen beslutade företagen och fiskehamnsförbättringarna skulle utföras å följande orter i nedan angivna ordning:

*Fiskehamnsgrupp I.*

(Hamnar, som kvarstå eller inflyttats i den ursprungligen föreslagna gruppen av hamnar, som avsetts att utföras i första hand).

Hällevik,	Blekinge	län	Hölick,	Gävleborgs	län
Gislöv,	Malmöhus	»	Värskär,	Kalmar	»
Herrevik,	Gottlands	»	Utvalnäs,	Gävleborgs	»
Smögenholmarna,	Göteborgs o. Bohus	»	Bremö-Kalven,	Västernorrlands	»
Barsebäck,	Malmöhus	»	Vänborg,	Gottlands	»
Byxelkrok,	Kalmar	»	Faludden,	»	»
Kårehamn,	»	»	Stendorren,	Södermanlands	»
Gnisvärd,	Gottlands	»	Långö,	»	»
Kapelludden,	»	»	Bokö,	»	»

*Fiskehamnsgrupp II.*

(Muddringshamnar, avsedda att utföras jämsides med hamnarna i grupp I).

Gårdskär,	Uppsala	län	Rödskallen,	Norrbottnens	län
Fågelsundet,	»	»	Holma,	Västernorrlands	»
Prästgrundet,	Gävleborgs	»	Skeppsmalen,	»	»
Agö,	»	»	Marviksgrunnan	»	»
Bergö,	»	»	Storhamn,	»	»
Grisslan,	Västernorrlands	»	Jättholmarne,	Gävleborgs	»
Gäddbäckssund,	Västerbottens	»	Våtnäs,	»	»
Rönnskär,	»	»	Tupparne,	»	»

I grupp II avsågs sedermera skola ingå jämväl i andra delar av landet belägna, av fiskehamnskommissionen till utförande i andra hand förordade fiskehamnsarbeten av liknande art, som av riksdagen senare komme att beslutas.

För utförande av nu nämnda hamnarbeten har riksdagen för åren 1921 och 1922 samt första halvåret 1923 anvisat, till företag inom fiskehamnsgrupp I 2,500,000 kronor och till arbeten under fiskehamnsgrupp II 1,250,000 kronor, varjämte riksdagen beslutat, att berörda anslag, tillhoppa 3,750,000 kronor, finge för avsedda ändamål enligt de närmare bestämmelser, Kungl. Maj:t kunde finna gott meddela, användas under

villkor om kostnadsfri upplåtelse ej mindre av själva området för hamnarna än även av det område i land, som med hänsyn till den rörelse, som vore avsedd att bedrivas i hamnarna, borde avseändras för det gemensamma behovet.

Beträffande den i gruppen I upptagna Barsebäcks hamn, varå byggnadsarbetena under vanliga förhållanden skolat påbörjas under loppet av år 1923 men som redan i början av år 1922 befann sig i sådant skick, att dess snara iståndsättande vore oundgängligt, medgav 1922 års riksdag, att kostnaderna för påbörjande under nämnda år av arbetena härmed finge bestridas av medel, som anvisats för till fiskehamnsgruppen II hörande hamnförbättringar, och skulle vad sålunda förskjutits framdeles återbetalas från anslag, som komme att beviljas till företag inom fiskehamnsgruppen I.

Av de år 1921 beslutade hamnarna hava numera inom gruppen I hamnarna vid Hällevik och Gislöv i det närmaste fullbordats och beträffande hamnarna vid Smögenholmarna och Barsebäck avsevärda arbeten utförts.

Efter tidpunkten för framläggande av fiskehamnskommissionens förslag hava sålunda till utförande av fiskehamnar anvisats sammanlagt 13,268,000 kronor, oberäknat de till muddringshamnar under senaste åren beviljade belopp om tillhoppa 1,250,000 kronor. Däremot hava endast 13 fiskehamnar hittills blivit färdigställda eller påbörjade. Enligt den av statsmakterna godkända planen skulle återstå ytterligare 14 fiskehamnar, tillhörande fiskehamnsgrupp I, samt härjämte samtliga de till fiskehamnsgrupp II hänförliga anläggningar, av vilka ingen ännu blivit påbörjad.

1922 års  
riksdags-  
beslut.

Vid anmälan av sitt beslut om anslag till statens fiskehamnsbyggnader yttrade nästlidet års riksdag i skrivelse den 10 maj 1922, nr 139, bland annat, följande:

Med hänsyn till de betydande kapitalutlägg, som de nya anläggningarna inom fiskehamnsgrupp I enligt den vunna erfarenheten medförde, och särskilt i betraktande av nu rådande depression, som i och för sig gjorde stora inskränkningar med avseende å statsutgifterna nödvändiga, hade det synts riksdagen, att ett fullföljande av den uppgjorda planen i hela dess omfattning med all sannolikhet kunde väntas komma att medföra anslagskrav, som åtminstone under den närmaste framtiden icke kunde tillgodoses i den utsträckning, som tidigare varit avsett.

Ytterligare borde uppmärksammas, hurusom de ursprungliga planerna till ifrågavarande hamnanläggningar uppgjorts under förutsättningar, som delvis icke längre torde kvarstå. I fråga om metoderna för bedrivande av fisket vore det sålunda att märka, att större fiskefartyg numera komme

till användning än som tidigare varit fallet. Detta förhållande kunde komma att inverka på frågan om storleken och djupet av hamnanläggningarna, delvis i fördyrande riktning. Å andra sidan hade säkerligen å vissa platser inträtt förändringar med avseende å befolkningens storlek, dess yrkesförhållanden m. m., vartill man ej heller kunde underlåta att taga hänsyn.

Nu angivna omständigheter såväl beträffande det allmänna tidsläget som ock i övrigt syntes riksdagen motivera, att det toges under övervägande, huruvida samtliga tidigare planerade hamnanläggningar borde komma till utförande eller om icke vissa inskränkningar i det uppgjorda byggnadsprogrammet borde företagas.

I vissa fall syntes vidare vara påkallat att taga under förnyad omprövning möjligheterna att genom förenklingar åstadkomma en nedsättning av byggnadskostnaderna utan eftergivande av kraven på hållbarhet och motståndskraft mot sjö och vind. I sistnämnda hänseende borde dock icke förbises, hurusom erfarenheten från äldre hamnbyggnadsarbeten givit vid handen, att man genom ett för svagt byggnadssätt lätt kunde riskera hela arbetets ödeläggelse genom de påfrestningar, för vilka anläggningarna enligt sin natur vore utsatta.

Det syntes alltså riksdagen, att en utredning i nu angivna hänseenden borde komma till stånd. Även om vid densammas företagande frågan om det tekniska utförandet av fiskehamnarna borde vinna beaktande, torde utredningen dock i huvudsak böra inriktas på att åstadkomma ett bedömande ur allmän ekonomisk synpunkt av behovet av hamnars anläggande å de olika platserna, varvid särskilt borde uppmärksammas nödvändigheten av att byggnadskostnaderna komme att stå i rimlig proportion till den framtida nyttan av respektive anläggningar.

Den undersökning, om vars företagande riksdagen således ansett sig böra göra framställning, skulle, såsom av det ovan sagda framginge, närmast avse de större fiskehamnsanläggningarna inom grupp I. I den mån så befunnes lämpligt borde givetvis hinder icke möta mot att undersökningen utsträcktes att omfatta även muddringshamnarna och de möjligheter, som beträffande jämväl dessa hamnförbättringar kunde föreligga att, utan åsidosättande av skäliga krav på deras verkställande inom rimlig tid, nedbringa statens utgifter även för denna grupp av anläggningar.

Under åberopande av vad sålunda anförts anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte i huvudsaklig överensstämmelse med sålunda angivna riktlinjer låta verkställa utredning rörande statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet och de ekonomiska förutsättningarna för densamma.

Genom brev den 26 maj 1922 anbefalldes Kungl. Maj:t väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att gemensamt med lantbruksstyrelsen och med biträde av högst tre sakkunniga personer, vilka skulle utses av chefen för kommunikationsdepartementet, skyndsamt verkställa den sålunda begärda utredningen samt till Kungl. Maj:t inkomma med det förslag, var- till utredningen kunde föranleda, och utsåg departementschefen jämlikt berörda bemyndigande att såsom sakkunniga biträda ämbetsverken vid utförande av det dem sålunda lämnade uppdraget ledamoten av riksdagens första kammare, redaktören E. J. G. Rosén, ledamoten av riksdagens andra kammare, numera landshövdingen S. E. J. Lübeck och hamnöveringenjören i Göteborg, kaptenen i väg- och vattenbyggnadskåren K. E. Petterson.

Sedermera har Kungl. Maj:t den 13 januari 1923 på därom av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjord framställning förordnat, att ovanberörda utredning skulle omfatta frågan om iståndsättande av jämväl andra, icke till fiskehamnsgrupperna I och II hörande fiskehamnar, som vore i omedelbart behov av iståndsättande.

Med skrivelse den 5 februari 1923 hava ämbetsverken och de sakkunniga avgivit utredning och förslag rörande samtliga till fiskehamnsgruppen I hörande hamnar och de inom fiskehamnsgruppen II upptagna hamnförbättringarna vid Gårdskär och Fågelsundet i Uppsala län samt Gäddbäckssund i Västerbottens län. Beträffande övriga hamnar inom sistnämnda grupp ävensom de i uppdraget av den 13 januari 1923 avsedda hamnar hava ämbetsverken och de sakkunniga för avsikt att senare under år 1923 inkomma med utredning och förslag.

Nu ifrågavarande utredning och förslag ävensom en av chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnavdelning, överstelöjtnanten i väg- och vattenbyggnadskåren O. Z. Ekdahl den 8 februari 1923 av- given reservation torde få såsom bilagor A och B vidfogas protokollet.

Ämbetsverken  
och de sak-  
kunniga.

Ämbetsverken och de sakkunniga framhålla till en början, att syfte- målet med statsmakternas beslut år 1911 om byggandet av fiskehamnarna var att kraftigt befrämja fiskerinäringens utveckling för framtiden samt att ett oeftergivligt villkor härför ansågs vara anläggandet på statens bekostnad av goda fiskehamnar av tillräckligt djup och rymlighet. Man hade sålunda aldrig ansett sig kunna förutsätta, att anläggningskostnaden skulle kunna direkt förräntas genom inflytande hamnumgälder från fiskarena och dylikt.

Efter att hava meddelat vissa uppgifter, belysande den utveckling havsfisket, trots ogynnsamma förhållanden, hittills undergått, lämna ämbets-

verken och de sakkunniga en redogörelse för förutsättningarna för uppkomsten av ett större och för vårt land betydelsefullare fiske än det nuvarande, vilken redogörelse, då i förslaget huvudsakligen behandlas hamnar vid Östersjökusten, begränsas till att gälla förhållandena i Östersjön. Av redogörelsen framgår, att av svenska hydrografisk-biologiska kommissionen och lantbruksstyrelsen verkställda undersökningar samt sedermera anställda praktiska försök givit vid handen, att möjlighet till ett sådant större fiske förefinnes i södra Östersjön beträffande rödspotta, i mellersta Östersjön ifråga om flundra, sandskädda, piggvar och särskilt torsk samt i Alands hav och Bottniska viken vidkommande torsk, strömming och lax.

Ämbetsverken och de sakkunniga ange härefter vilka båttyper, som synas lämpliga i olika delar av Östersjön för bedrivande av ett större fiske, samt meddela, att i fråga om de föreslagna hamnarna vid Norrlandskusten jämväl beaktats den i dessa trakter alltjämt fortgående landhöjningen.

De till fiskehamnsgruppen I hörande hamnar, vilka av riksdagen beslutats men ännu icke påbörjats, äro belägna i Gottlands, Kalmar, Gävleborgs, Västernorrlands och Södermanlands län. Ämbetsverken och de sakkunniga, vilka beträffande dessa hamnar infordrat yttranden i vissa angivna avseenden från respektive länsstyrelser och vilka besökt de särskilda hamnplatserna för ett närmare studium av förhållandena därstädes, behandla frågan om hamnarnas utförande länsvis.

I *Gottlands län* skola enligt riksdagens beslut anläggas fiskehamnar vid Herrevik, Gnisvärd, Kapelludden, Våndborg och Faludden. Ämbetsverken och de sakkunniga föreslå nu, att fiskehamnsbyggnaderna vid Faludden, Våndborg och Kapelludden icke skola komma till utförande, och åberopas härför dels statsfinansiella skäl, dels ock de små utvecklingsmöjligheter, sistnämnda tre orter ägde. De förbättringar av hamnförhållandena vid Faludden och Våndborg, som onekligen vore erforderliga, kunde åvägabringas genom smärre bidrag från anslaget till understödande av mindre fiskehamnsbyggnader. Herrevik och Gnisvärd, belägna på Gottlands ost- respektive västkust, låge synnerligen väl till i förhållande till fiskeplatserna, och bedreves där redan nu ett mera utvecklade fiske av ett större antal fiskare, i Herrevik 53 och i Gnisvärd 44. Herrevik hade ett stort avsättningsområde. En fiskehamn därstädes skulle ej blott möjliggöra bedrivande året om av ett mera regelbundet och lönande storfiske med större däckade båtar och ändamålsenligaste fiskeredskap utan jämväl bliva en god nödhamn för större kustfartyg och en utskeppningsplats för kalksten från omedelbart invid hamnplatsen

Fiskehamnsgruppen I.

belägna, Svenska Sockerfabriksaktiebolaget och aktiebolaget Gottlands Kalkverk tillhöriga kalkstensberg. Oaktat vid hittills förda förhandlingar intet penningbidrag kunnat erhållas från nämnda bolag, ansåge ämbetsverken och de sakkunniga fiskehamnen vid Herrevik böra byggas, dock med viss minskning av hamnbassängen och den västra vågbrytaren och ändrat byggnadssätt i avseende å underbyggnaden. Därvid syntes emellertid såsom oeftergivligt villkor för hamnens byggande böra föreskrivas, att Svenska Sockerfabriksaktiebolaget eller dess rättsinnehavare tillhandahölle erforderlig mark i enlighet med förut gjort erbjudande. Vad beträffade Gnisvärd, vore hamnplatsen svårt utsatt för västliga och nordvästliga stormar, och kunde erforderligt djup i hamnen vinnas enbart genom utsprängning i berggrunden. Vid den söder om Gnisvärd belägna hamnplatsen Västergarn skulle däremot kunna anordnas en tillräckligt stor och djup fiskehamn för väsentligt lägre kostnad än vid Gnisvärd. Emellertid hade någon definitiv ståndpunkt icke kunnat fattas till frågan om Gnisvärd's utbytande mot Västergarn såsom plats för fiskehamn, då länsstyrelsens och fiskarbefolkningens åsikt härom ännu icke hunnit inhämtas. Kostnaden för hamnarna vid Herrevik och Gnisvärd, som enligt nu gällande planer uppginge till respektive 1,038,200 och 462,000 kronor, beräknades nu till respektive 619,000 och 433,000 kronor. En hamnanläggning vid Västergarn beräknades draga en kostnad av 254,300 kronor.

Av de beslutade hamnarna i *Kalmar län*, nämligen hamnarna vid Byxelkrok och Kårehamn på Öland samt å Värskär 3 mil norr om Västervik, förorda ämbetsverken och de sakkunniga, att fiskehamnsbyggnaden vid Kårehamn såsom av beskaffenhet att kunna under nuvarande förhållanden anstå uteslutes ur planen. Beträffande Byxelkrok anföres, att i närheten av denna det visserligen finnes en hamn, Grankullavik, som anlagts av domänstyrelsen för utskeppning av det virke, som avverkades å Böda kronopark och förädlades i statens sågverk i Grankullavik. Denna hamn lämpade sig emellertid icke till fiskehamn. Ämbetsverken och de sakkunniga föreslå därför, att fiskehamnen vid Byxelkrok komme till utförande. Emellertid skulle enligt den nu framlagda planen hamnanläggningens storlek minskas, vågbrytaren göras kortare och byggnadssättet beträffande underbyggnaden ändras, varigenom kostnaden kunde nedbringas från 870,300 kronor till 529,000 kronor. Med hänsyn till att hamnen vid Byxelkrok torde komma att i väsentlig grad tjäna jämväl handels- och fraktintressen ansåge ämbetsverken och de sakkunniga hamnen böra utföras under villkor att kostnaden för densamma bestredes med  $66\frac{2}{3}$  % från anslagen till understödjande av bro-



byggnader och, företrädesvis mindre, hamnbyggnader, med 15 % av Böda kommun eller vederbörande landsting samt med återstående  $18\frac{1}{3}$  % av de till fiskehamnsbyggnaderna anvisade medlen. Även hamnen vid Värskär föreslås skola anläggas, ehuru med inskränkning av planen till att omfatta utbyggnad av endast en kortare vågbrytare, varmed en nedläggning av kostnaden från 283,600 kronor till 53,000 kronor vinnes.

Enligt riksdagens beslut skola i *Gävleborgs län* anläggas fiskehamnar vid Hölick och Utvalnäs. Beträffande dessa platser föreslås, att den nya fiskehamnen vid Hölick anläggas icke, såsom är beslutat, där den nuvarande uppgrundade hamnen är belägen, utan i en större vik omedelbart norr om fiskläget samt att fiskehamnens storlek och vågbrytarnas längd minskas samt dess djup nedsättes till 2 meter. I fråga om Utvalnäs förordas arbetenas inskränkande till stenrensning och muddring å ett grund utanför södra delen av fiskeläget samt att därför detta arbete överflyttas till fiskehamnsgruppen II. Kostnaderna för arbetena vid Hölick och Utvalnäs skulle härigenom kunna nedbringas från respektive 370,800 och 177,400 kronor till 191,500 och 12,000 kronor.

I *Västernorrlands län* är en fiskehamn beslutad att utföras, nämligen hamnen å ön Bremö-Kalven i Kalvsundet mellan Bremön och fastlandet sydväst om Bremön. Med hänsyn till de dryga kostnader, som denna anläggning på grund av sitt för stormar utsatta läge och sin storlek skulle betinga, eller icke mindre än 956,700 kronor hava ämbetsverken och de sakkunniga föreslagit, att hamnen vid Bremö-Kalven skulle utgå ur planen och i stället den grunda och trånga samt av stormar förstörda hamnen vid det viktiga fiskeläget Lörudden på fastlandet mitt emot den nordligaste udden av Bremön förbättras sålunda, att därstädes anlades en kort vågbrytare samt utfördes muddring och stenrensning. Kostnaderna för dessa arbeten beräknades till 100,500 kronor.

De av riksdagen beslutade anläggningarna vid Stendörren, Långö och Bokö i *Södermanlands län* skola endast bestå av vid farleden inomskärs från Stockholm söderut uppförda bryggor, vid vilka fiskarena, som bo på spridda platser i skärgården, skulle kunna avsända sina fångster med de ångbåtar, som trafikera denna farled. Då fisket i dessa trakter är tämligen ringa och dessa bryggor mera skulle få betydelse för den allmänna samfärdseln än befrämja en utveckling av fisket i länet, anse ämbetsverken och de sakkunniga, att ifrågavarande bryggor borde utföras med andra medel än de till fiskahamnsbyggnader avsedda, samt föreslå därför, att berörda anläggningar må uteslutas ur fiskehamnsgruppen I.

Beträffande slutligen den redan utförda fiskehamnen vid Hönö-Klåva i *Göteborgs och Bohus län* föreslå ämbetsverken och de sakkunniga med anledning av en vid 1922 års riksdag väckt motion om ytterligare muddring i nämnda hamn, att för att bereda plats för det å denna ort hastigt växande antalet djupgående större fiskebåtar det i hamnen befintliga området med 3,5 meters djup genom muddring ökas med en ny bassäng om samma djup, att det s. k. Döingesundet uppmuddras till 3,5 meters djup med 15 meters bottenbredd samt att en kortare stenarm utfylles i sydostlig riktning från skäret Kattbådan. Såsom villkor för dessa arbetens utförande anse ämbetsverken och de sakkunniga böra stadgas, att fiskarena vid Hönö-Klåva själva jämlikt åtagande skola bekosta vid den nya bassängen erforderliga strandskoningar och bryggor samt att till staten kostnadsfritt överlåtes det strandområde innanför nämnda bassäng, som är beläget mellan de redan till staten överlätna strandområdena. Därjämte framhålles önskvärdheten av att vid detta ärendes fortsatta behandling måtte övervägas, huruvida något bidrag till kostnaden för ifrågavarande arbeten, beräknad till 115,000 kronor, skulle kunna erhållas av vederbörande kommun, landsting eller annan lokal institution.

Fiskehamns-  
gruppen II.

Med hänsyn till vad därom i riksdagens förberörda skrivelse nr 139 anförts hava ämbetsverken och de sakkunniga ansett sig böra pröva frågan om huruvida samtliga tidigare planerade muddringsarbeten borde komma till utförande eller om vissa inskränkningar eller förändringar i den beslutade planen för dessa arbeten borde företagas. För sådant ändamål hade under år 1922 besökts hamnplatserna vid Gårdskär och Fågelsundet i Uppsala län och vid Gäddbäckssund i Västernorrlands län.

Beträffande Gårdskär och Fågelsundet i *Uppsala län* föreslå ämbetsverken och de sakkunniga, att hamnförbättringarna å dessa platser skola komma till utförande, dock med inskränkt omfattning. Vid Gårdskär skulle sålunda inseglingrännan göras mindre rak än enligt nu fastställd plan samt rännans djup och bottenbredd minskas till respektive 2 och 8 meter, varjämte muddringen i hamnbassängen skulle inskränkas. Vid Fågelsundet skulle arbetena begränsas till att avse uppmuddring i den s. k. Storhamnen och den s. k. Gråslätshamnen utmed sjöbodarna av rännor om respektive 2 och 1,5 meters djup ävensom stenrensning i västra delen av sundet utanför Storhamnen. Härigenom skulle kostnaderna för arbetena vid Gårdskär och Fågelsundet minskas från respektive 240,600 och 239,600 kronor till respektive 93,400 och 78,000 kronor.

I fråga om *Västerbottens län* anföra ämbetsverken och de sakkunniga, att ortsbefolkningen ansett, att anläggandet av en fiskehamn vid Byviken

å nordvästra sidan av Holmön mera skulle gagna fiskerinäringen i dessa trakter än den nu beslutade hamnförbättringen vid det mellan Holmön och Ängsön belägna Gäddbäckssundet, enär Byviken låge bättre till såväl i förhållande till de bästa fiskeplatserna och befolkningens bosättning som för ett gott ordnande av fiskefångstens avsättning. Det föreslås därför, att hamnförbättringen vid Gäddbäckssund, som beräknats draga en kostnad av 445,800 kronor, måtte utbytas mot en fiskehamnsanläggning vid Byviken för en kostnad av 287,700 kronor, vilken anläggning på grund av sin beskaffenhet borde hänföras till fiskehamnsgruppen I.

De ändringar i byggnadsprogrammet, som ämbetsverken och de sakkunniga sålunda föreslå, innebära alltså, att ur fiskehamnsgruppen I uteslutas hamnarna vid Kårehamn, Kapelludden, Utvalnäs, Bremö-Kalven, Vänborg, Faludden, Stendörren, Långö och Bokö samt ur fiskehamnsgruppen II hamnförbättringen vid Gäddbäckssund, varemot skulle tillkomma i fiskehamnsgruppen I hamnen vid Lörudden (i stället för hamnen vid Bremö-Kalven) och Byviken (i stället för hamnförbättringen vid Gäddbäckssund) samt inom fiskehamnsgruppen II hamnförbättringar vid Utvalnäs (i stället för ny fiskehamn därstädes) och Hönö-Klåva. Beträffande ordningsföljden för arbetenas utförande hava ämbetsverken och de sakkunniga, då hittills på statens bekostnad endast fiskehamnar på södra och västra Sveriges fastlandskust blivit anlagda, ansett sig böra tillgodose Norrland och Gottland samt föreslå därför följande ordning inom fiskehamnsgruppen I, nämligen: 1) Herrevik, 2) Byviken, 3) Hölick, 4) Lörudden, 5) Värskär, 6) Byxelkrok. Därvid har förutsatts, att hamnarbetena vid Herrevik och Byviken skulle påbörjas samtidigt. I fråga om hamnanläggning vid Gnisvärd eller Västergarn skulle senare meddelas beslut. Inom fiskehamnsgruppen II föreslås följande ordning i avseende å hittills undersökta hamnar, nämligen: 1) Gårdskär, 2) Fågelsundet, 3) Utvalnäs, 4) Hönö-Klåva.

Sammanfattning.

Den sammanlagda kostnaden för utförande av de utav ämbetsverken och de sakkunniga nu föreslagna fiskehamnarna inom gruppen I samt hittills behandlade, till utförande föreslagna arbeten inom gruppen II framgår av nedanstående tabell, där jämväl upptagits den sammanlagda kostnaden enligt nu gällande arbets- och materialpriser för tidigare beslutade, nu återstående hamnbyggnader inom gruppen I och för de förut beslutade till gruppen II hörande hamnförbättringarna vid Gårdskär, Fågelsundet och Gäddbäckssund ävensom för jämförbarhetens skull det nu föreslagna arbetet vid Hönö-Klåva:

Kostnader.

Fiskehamnsgrupp.	Nu Kronor	Enligt förslaget, om hamn utföres	
		vid Gnisvärd Kronor	vid Väster- garn Kronor
I .....	6,234,600	2,723,600	2,544,900
II .....	1,041,000	298,400	298,400
Summa	7,275,600	3,022,000	2,843,300
Total nedsättning i kostnaden .....	—	4,253,600	4,432,300

Ämbetsverken och de sakkunniga framhålla vidare, att i syfte att om möjligt vinna en ytterligare nedsättning av byggnadskostnaderna det före påbörjande av varje särskild hamn syntes böra tagas under övervägande, huruvida och i vilken omfattning arbetet lämpligen kunde utföras å entreprenad med anlåtande av svenska firmor.

*Reservation.*

Reservanten, överstelöjtnanten Ekdahl framhåller, att enligt hans mening ämbetsverken och de sakkunniga i sina ändringar av programmet gått för långt i strävan efter en nedsättning av byggnadskostnaderna på bekostnad av hamnarnas antal, storlek och ändamålsenlighet. Sålunda avstyrker reservanten utslutandet ur fiskehamnsgruppen I av hamnen vid Kapelludden samt de föreslagna inskränkningarna i planerna för hamnarna vid Byxelkrok och Herrevik och framhåller, att sistnämnda hamns tillkomst genom de sakkunnigas förslag skulle äventyras, då hamnens utförande enligt den nu gällande planen utgjorde förutsättningen för den av Svenska Sockerfabriksaktiebolaget erbjudna upplåtelsen av mark för den nya hamnen. Beträffande de föreslagna muddringsarbetena i fiskehamnen vid Hönö-Klåva hemställer reservanten, att dessa arbeten måtte utföras snarast möjligt oberoende av tiden för utförandet av hamnarbetena vid Gårdskär, Fågelsundet och Utvalnäs, varjämte reservanten anser, att ifrågakvarande arbeten, som föranletts av den oförutsedda hastiga ökningen av fiskeflottan vid Hönö-Klåva, icke rättvisligen borde till en del bekostas av fiskarena eller bestridas på annat sätt än med de för statens fiskehamnsbyggnader beviljade statsmedlen.

I anledning av ämbetsverkens och de sakkunnigas uttalande, att före påbörjande av varje särskild hamn borde tagas under övervägande, huruvida och i vilken omfattning arbetet lämpligen kunde utföras å entreprenad, framhåller reservanten, att då väg- och vattenbyggnadsstyrelsen redan hade den för utförande av fiskehamnsbyggnaderna behövliga materielen och erfarna arbetschefer och förmän, som nu besatte den speciella kändedomen och vanan vid ledning av detta särskilda slags arbeten,

det icke vore lämpligt att anlita entreprenörer för fiskehamnsbyggnaderna, så mycket mindre som det icke finnes någon entreprenör i vårt land, som hade större erfarenhet eller vana vid utförande just av fiskehamnsbyggnader på oskyddad, öppen kust än vad bemälda arbetschefer nu hunnit förvärva. Reservanten erinrar vidare, att staten själv tidigare tillämpat entreprenadsystemet beträffande hamnar, som utförts av staten, men att man efter de erfarenheter, detta system givit, och på grund av riksdagens i anledning härav år 1916 gjorda uttalanden övergått till att utföra ifrågavarande arbeten direkt genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Då sedermera intet inträffat av beskaffenhet att giva fiskhamnarnas byggande på entreprenad företrädde framför deras utförande i egen regi, hemställer reservanten, att fortfarande såsom hittills måtte iakttagas, att utförande på entreprenad av fiskehamnarna finge äga rum endast i undantagsfall och om särskilda omständigheter därtill föranledde.

Avsikten med statsmakternas beslut år 1911 om statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet har varit att avhjälpa den brist på lämpliga hamnar, vilken dittills på ett betänkligt sätt verkat hämmande på utvecklingen av den viktiga gren av landets fiskerinäring, som det större havsfisket utgör. Däremot har man icke ansett sig kunna utgå från att det kapital, som staten komme att nedlägga i fiskehamnarna, skulle kunna förräntas. De förutsättningar, varunder fiskehamnsbyggandet år 1911 planerades, hava emellertid sedermera så förändrats och på senare år därjämte det statsfinansiella läget så försämrats, att det alltmer framstått såsom nödvändigt att söka genom minskning av fiskehamnarnas antal eller förenklingar i planerna för deras utbyggande i möjligaste mån nedbringa statens utgifter för ändamålet. Endast genom en dylik reduktion torde det överhuvud bliva möjligt att utan oskäligt dröjsmål få till stånd en utbyggnad av de för havsfiskets utveckling mest betydelsefulla hamnarna. Den utredning rörande fiskehamnsbyggandet, som i enlighet med riksdagens därom givna direktiv nu verkställts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt lantbruksstyrelsen jämte särskilt tillkallade sakkunniga, synes mig på ett tillfredsställande sätt hava beaktat nyss angivna synpunkter. Jag har därför ansett mig böra biträda de av ämbetsverken och de sakkunniga framlagda förslagen såväl i fråga om de hamnar, vilka skulle komma till utförande, som beträffande sättet och ordningen för deras utbyggnad.

Vid bifall till vad sålunda förordats skulle följande fiskehamnar komma till utförande i nedan angiven ordning:

*Departements-  
chefen.*

*Fiskehamnsgrupp I.*

- 1) Herrevik.
- 2) Byviken.
- 3) Hölick.
- 4) Lörudden.
- 5) Värskär.
- 6) Byxelkrok.

*Fiskehamnsgrupp II.*

- 1) Gårdskär.
- 2) Fågelsundet.
- 3) Utvalnäs.
- 4) Hönö-Klåva.

Härvid är att märka, att i gruppen I skulle senare komma att ingå en hamn på Gottlands västkust vid Gnisvärd eller Västergarn samt i gruppen II tillkomma ytterligare ett antal muddringshamnar. Förslag i dessa senare hänseenden torde efter slutförd utredning få ett följande år underställas riksdagen. De angivna arbetena vid Herrevik och Byviken vore avsedda att bedrivas samtidigt.

Beträffande de villkor om bidrag, som enligt förslaget skulle uppställas i fråga om hamnarna vid Byxelkrok, Herrevik och Hönö-Klåva, torde särskilda bestämmelser om markupplåtelser vid sistnämnda två hamnar icke behöva upptagas, då ju såsom villkor för användande av till fiskehamnsbyggnaderna anvisade medel hittills stadgats och jämväl fortfarande torde bära stadgas kostnadsfri upplåtelse ej mindre av själva området för hamnarna än även av det område i land, som med hänsyn till den rörelse, som är avsedd att bedrivas i hamnarna, bör avseändras för det gemensamma behovet. Däremot torde med hänsyn till vad av ämbetsverken och de sakkunniga anförts bära påfordras dels i fråga om hamnanläggningen vid Byxelkrok, att 15 % av kostnaden bestrides av Böda kommun eller landstinget, dels ock att vid Hönö-Klåva strandskoning och bryggor utmed den nya bassängen bekostas av fiskarena. I vad mån bidrag till förstnämnda hamnanläggning skall utgå ur fonden för broar och mindre hamnar torde få bero på framtida övervägande.

Vad beträffar frågan, huruvida fiskehamnsarbetena fortfarande skola utföras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i egen regi eller utlämnas på entreprenad, torde det givetvis ej kunna ifrågasättas, att den materiel och de sakkunniga arbetskrafter, som styrelsen genom bedrivande under flera år i egen regi av fiskehamnsbyggnaderna förvärvat, icke skulle utnyttjas i den utsträckning, som kan visa sig ur teknisk och ekonomisk synpunkt lämpligt. Då emellertid statens intresse fordrar, att ifrågavarande arbeten utföras icke blott på ett betryggande sätt utan jämväl för minsta möjliga kostnad, och det i ett och annat fall icke torde vara uteslutet, att ett sådant arbete kan verkställas på ett för staten förmånligare sätt genom att utlämnas på entreprenad, synes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen före påbörjandet av varje företag bära undersöka vilket system för arbetets utförande som kan visa sig lämpligast.

Denna synpunkt har jämväl framförts av 1922 års riksdag, som, vid beviljande av anslag till fiskehamnsbyggandet, beträffande kostnaden för Barsebäcks hamn uttalade, att vid den av riksdagen begärda undersökningen rörande möjligheterna att nedbringa kostnaderna för hamnens byggande det måhända kunde visa sig lämpligt att införskaffa entreprenadanbud från enskilda firmor på ifrågavarande område.

I likhet med vad tidigare varit fallet torde samtliga de nu föreslagna fiskehamnarna böra utföras och underhållas genom statens försorg.

Det belopp av 600,000 kronor, som i statsverkspropositionen beräknats för budgetåret 1923—1924 till bestridande av kostnaden för utförande av de till fiskehamnsgruppen I hörande hamnbyggnader, är, enligt vad ämbetsverken och de sakkunniga meddelat, tillräckligt för bedrivande under nämnda budgetår av berörda arbeten i nu föreslagen utsträckning. Något anslag till företag inom fiskehamnsgruppen II erfordras ej för samma budgetår, enär för detta ändamål tidigare anvisade medel ännu ej tagits i bruk.

Jag förutsätter, att nödiga kostnader för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hamnavdelning fortfarande som hittills få bestridas från de till hamnarnas byggande anslagna medel.

Slutligen må framhållas, att ämbetsverkens och de sakkunnigas ifrågavarande utredning och förslag icke omfattat de mindre fiskehamnar, som erhålla statsbidrag från de av riksdagen sedan år 1920 beviljade anslagen till understödjande av mindre fiskehamnsbyggnader. Då nu statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet huvudsakligen av ekonomiska skäl måste kraftigt inskränkas och sålunda åtskilliga hamnar uteslutits ur planen för fiskehamnsbyggandet, synes det rimligt, att för nödvändiga mindre förbättringsarbeten å dessa hamnar skulle kunna erhållas statsbidrag från berörda anslag. En sådan utväg har också förordats av ämbetsverken och de sakkunniga beträffande de nu uteslutna hamnarna vid Faludden och Vänborg. Det är därför angeläget, att anslagen till understödjande av mindre fiskehamnsbyggnader icke för framtiden tillmätas allt för knappt.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

1:o) besluta, att följande till fiskehamnsgrupp I hörande hamnbyggnader, nämligen vid Herrevik, Byviken, Hölick, Lörudden, Vårskär och Byxelkrok — hamnbyggnaden vid Byxelkrok under det i statsrådsprotokollet angivna villkor om bidrag från vederbörande kommun eller landsting — skola i nu angiven ordning utföras;

2:o) besluta, att följande till fiskehamnsgruppen II hörande, huvudsakligen av muddringar bestående hamnförbättringar, nämligen vid Gårdskär, Fågelsundet, Utvalnäs och Hönö-Klåva — hamnförbättringen vid Hönö-Klåva under det i statsrådsprotokollet angivna villkor beträffande kostnaderna för strandskoning och bryggor — ävensom andra fiskehamnsarbeten av liknande art, som av riksdagen komma att beslutas, skola utföras jämsides med andra i gång varande fiskehamnsbyggnader, därvid omförmälda fyra hamnförbättringar skola äga företräde framför de övriga hamnarbeten, som komma att till gruppen hänföras, ävensom utföras i den inbördes ordningsföljd, som nu angivits;

3:o) besluta, att de hamnar vid Kårehamn, Kapelludden, Bremö-Kalven, Vänborg, Faludden, Stendörren, Långö och Bokö samt den hamnförbättring vid Gäddbäckssund, som av riksdagen tidigare beslutats, icke skola komma till utförande;

4:o) till bestridande av kostnaden för de till fiskehamnsgruppen I hörande hamnbyggnader för budgetåret 1923—1924 anvisa ett *extra* reservationsanslag av..... kronor 600,000;

5:o) besluta, att ifrågavarande anslag må för avsett ändamål, enligt de närmare föreskrifter, Kungl. Maj:t må finna gott meddela, användas under villkor om kostnadsfri upplåtelse ej mindre av själva området för hamnarna än även av det område i land, som med hänsyn till den rörelse, som är avsedd att bedrivas i hamnarna, bör avskönas för det gemensamma ändamålet; samt

6:o) medgiva, att även för fall, där sådant ej tidigare beslutats, samtliga de hamnar, som under 1:o) avses, ävensom de under 2:o) uppräknade fyra hamnar skola utföras och underhållas genom statens försorg.

---

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Nils Ädelgren.*

---



## Bilaga A.

## Till Konungen.

Genom nådigt brev den 26 maj 1922 har Eders Kungl. Maj:t anbefallt Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen att gemensamt med Lantbruksstyrelsen och med biträde av högst tre utav chefen för Kommunikationsdepartementet utsedde sakkunnige personer i huvudsaklig överensstämmelse med de i riksdagens skrivelse den 10 maj samma år angivna riktlinjer skyndsamt verkställa utredning rörande statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet och de ekonomiska förutsättningarna för densamma samt till Eders Kungl. Maj:t inkomma med det förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Jämlikt det av Eders Kungl. Maj:t förstnämnda dag statsrådet och chefen för Kommunikationsdepartementet givna bemyndigandet har statsrådet samma dag utsett undertecknade G. Rosén, Sv. Lübeck och Kn. Petterson att såsom sakkunnige biträda Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen vid utredningen i fråga samt sedermera på därom av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen gjord framställning den 20 juli samma år medgivit de utsedde sakkunnige att på statens bekostnad företaga för utredningen erforderliga resor till fiskehamnar inom Sverige.

Efter verkställda gemensamma besiktningar på de platser, som nedan omnämnas, få Styrelserna och undertecknade sakkunnige härmed till Eders Kungl. Maj:t i underdånighet inkomma med följande utredning och förslag, som omfatta endast samtliga till fiskehamnsgruppen I hörande hamnar och de till gruppen II hörande hamnarne vid Gårdskär och Fågelsundet i Uppsala län samt Gäddbäckssund på Holmön i Västerbottens län, enär tiden icke medgivit besök vid de övriga till gruppen II hörande hamnarne. Styrelserna och de sakkunnige skola senare under år 1923 inkomma med särskild utredning beträffande de återstående hamnarne inom fiskehamnsgruppen II.

Uti skrivelse den 10 maj 1922 har riksdagen anförde, att det, efter framläggandet av fiskehamnskommissionens förslag, hade för åren 1912—1922 anvisats sammanlagt 12,768,000 kronor till utförande av fiskehamnar, tillhörande fiskehamnsgruppen I, och 1,000,000 kronor till utförande av fiskehamnsgruppen II, de s. k. muddringshamnarne, samt att förstnämnda beviljade belopp, 12,768,000 kronor, beräknas vara tillräckligt för täckande av byggnadskostnaderna för de 11 å 12 första hamnarna tillhörande gruppen I, men att det enligt den uppgjorda planen återstode omkring 15 fiskehamnsanläggningar, till vilka anslag ännu icke anvisats.

Riksdagen anförde därefter att det, med hänsyn till de betydande kapitalutlägg, som dessa nya anläggningar inom grupp I enligt den sålunda vunna erfarenheten medförde och särskilt i betraktande av nu rådande depression, som i och för sig gjorde stora inskränkningar med avseende å statsutgifterna nödvändiga, hade syntes riksdagen, att ett fullföljande av ovannämnda plan i hela dess omfattning med all sannolikhet kunde väntas komma att medföra anslagskrav, som åtminstone under den närmaste framtiden icke kunde tillgodoses i den utsträckning, som tidigare varit avsett.

Ytterligare borde uppmärksammas, hurusom de ursprungliga planerna till ifrågavarande hamnanläggningar uppgjorts under förutsättningar, som delvis icke längre kvarstode. I fråga om metoderna för bedrivande av fisket vore det sålunda att märka, att större fiskefartyg numera komma till användning än som tidigare varit fallet. Detta förhållande kunde, såsom av den rörande hamnen vid Hönö-Klova väckta motionen bestyrktes, komma att inverka på frågan om storleken och djupet av hamnanläggningarna, delvis i fördyrande riktning. Å andra sidan hade säkerligen å vissa platser inträtt förändringar med avseende å befolkningens storlek, dess yrkesförhållanden m. m., till vilka man ej heller kunde underlåta att taga hänsyn.

Nu angivna omständigheter såväl beträffande det allmänna tidsläget som ock i övrigt syntes riksdagen motivera, att det toges under övervägande, hurvida samtliga tidigare planerade hamnanläggningar borde komma till utförande eller om icke vissa inskränkningar i det uppgjorda byggnadsprogrammet borde företagas.

I vissa fall kunde vidare vara påkallat att taga under förnyad omprövning möjligheterna att genom förenklingar åstadkomma en nedsättning av byggnadskostnaderna utan eftergivande av kraven på hållbarhet och motståndskraft mot sjö och vind. I sistnämnda hänseende borde dock icke förbises, hurusom erfarenheten från äldre hamnbyggnadsarbeten givit vid handen, att man genom ett för svagt byggnadssätt lätt kan riskera hela arbetets ödeläggelse genom de påfrestningar, för vilka anläggningarna enligt sin natur äro utsatta.

Det syntes alltså riksdagen, att en utredning i nu angivna hänseenden borde komma till stånd. Även om vid densammas företagande frågan om det tekniska utförandet av fiskehamnarna borde vinna beaktande, borde utredningen dock i huvudsak inriktas på att åstadkomma ett bedömande ur allmän ekonomisk synpunkt av behovet av hamnars anläggande å de olika platserna, varvid särskilt borde uppmärksammas nödvändigheten av, att byggnadskostnaderna komma att stå i rimlig proportion till den framtida nyttan av respektive anläggningar.

Den undersökning, om vars företagande riksdagen således ansett sig böra göra framställning, skulle, såsom av det ovan sagda framginge, närmast avse de större fiskehamnsanläggningarna inom grupp I. I den mån så befunnes lämpligt, borde givetvis hinder icke möta mot att undersökningen utsträcktes att omfatta även muddringshamnarna och de möjligheter, som beträffande jämväl dessa hamnförbättringar kunna föreligga att, utan åsidosättande av skäligena krav på deras verkställande inom rimlig tid, nedbringa statens utgifter även för denna grupp av anläggningar.

Innan Styrelserna och de sakkunnige redogöra för de kapitalutlägg och de anslagskrav, som skulle erfordras, om den uppgjorda planen för fiskehamnsbygandet skulle fullföljas i hela dess omfattning, torde böra erinras om anledningarna till att statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet kommit till stånd.

I den underdåniga skrivelse den 1 februari 1910, varmed Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen och Lantbruksstyrelsen överlämnade till Eders Kungl. Maj:ts Fiskehamnskommissionens betänkande och förslag, hade ämbetsverken, under hänvisning till sina underdåniga framställningar om Kommissionens tillsättande, ånyo framhållit angelägenheten av, att de missförhållanden snarast avhjälptes, under vilka havs- och kustfisket i vårt land haft och fortfarande hade att arbeta.

*Anledningarne till statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet.*

Att det icke blott vore av stor vikt utan även en ren nödvändighet, så framåt fiskerinäringen icke skulle gå tillbaka i stället för att utvecklas, framginge än tydligare av den omfattande utredning, som framlagts av fiskehamnskommissionen, vilken genom sina undersökningar haft tillfälle att erfara, huru saknaden av goda hamnar hindrat fiskarna att bedriva sin näring på ett tidsenligt och inbringande sätt med ändamålsenligare båtar och redskap samt huru som den hjälp, som staten redan lämnar genom fonden för fiskerinäringens befrämjande, endast kunnat tagas i anspråk, där goda naturliga eller konstgjorda hamnar lämna skydd åt den tidsenliga, dyrbara båtmateriell, som med denna hjälp kunnat anskaffas. Kommissionen hade haft rika tillfällen att konstatera, att havsfiskets utveckling och tillväxt framför allt vore beroende av, att fiskarna kunde vara utrustade med sådana båtar och redskap, som gjorde det möjligt för dem att bedriva fisket långt ut till sjöss på de från våra kuster avlägsna rikare fiskeplatserna, där ett vinstgivande fiske kan idkas. Överallt, där en skyddande skärgård saknades, kunde fiskarna icke våga sig på att anskaffa de stora dyrbara båtar och den moderna fiskeredskap, som måste användas för fiske å sådana långt borta från hemkusten belägna fiskeplatser, och kunde därför icke heller tillgodogöra sig de möjligheter till en rikligare vinst, som där stode till buds. Endast om på den öppna kusten goda och trygga hamnar funnos, kunde det nu bedrivna, föga lönande strandfisket, med mindre båtar övergivas och fiskarna förskaffa sig en riklig inkomst genom storfiske, bedrivet vid de avlägsna fiskeplatserna ute till havs med stora båtar, som de tider av året, då de ej vore ute på fiske, kunde ligga trygga i säker hamn på hemorten.

Ett oeftergivligt villkor för havsfiskets och hela fiskerinäringens utveckling genom ett allmänt användande av fullt tidsenliga fiskebåtar och fångstredskap vore därför, att tillräckligt djupa, väl skyddade och lämpligt belägna hamnar funnes till fiskarnas förfogande.

Då de starka och dyrbara fiskehamnar, som sålunda erfordrades för fiskerinäringens utveckling, alldeles otvivelaktigt icke kunde komma till stånd på annat sätt, än att staten direkt ingrepe och bringade dem till utförande, tillstyrkte ämbetsverken för sin del på det allra kraftigaste, att staten med det allra snaraste måtte gripa verket an i överensstämelse med vad fiskehamnskommissionen i sin utredning i detta avseende förordat.

De undersökningar och utredningar, som fiskehamnskommissionen hade verkställt, hade hos Kommissionen stadgat den åsikten, att fiskarna själva omöjligt kunde bidra med någon andel i fiskehamnarnes byggnadskostnad. En sådan fordran lade ett oöverstigligt hinder i vägen för anläggande eller förbättrande av fiskehamnar. Fiskarna behöfve använda alla sina tillgångar och all sin kredit för anskaffande av de större och dyrbarare båtar samt den nya och bättre redskap, vars användning en god, tillräckligt djup och trygg hamn kunde möjliggöra. Skulle bidrag utgå från dem, invercade detta mycket hämmande på fiskets utveckling, som hamnarna just avsåge att främja. — Fiskehamnskommissionen hade i sin utredning vidare utgått från och betonat, att de hamnurgälder, som fiskarna borde erlägga enligt blivande hamntaxor, icke kunde göras större än, att de räckte till blott för hamnarnes *normala underhåll*, men att kostnaderna för reparation av större stormskador eller för större muddringsarbeten för återställande av djupet, orsakade av uppgrundning vid starka stormar, finge bestridas av staten.

Riksdagens  
beslut den  
30 maj 1911.

När riksdagen därefter år 1911 fattade beslut om byggande av fiskehamnarne, skedde detta, såsom riksdagen anförde i sin skrivelse till Eders Kungl. Maj:t den 30 maj sagda år, därför att riksdagen i likhet med departementschefen och de i ärendet hörda myndigheterna vore livligt övertygad därom, att tillgången på väl byggda och lämpligt belägna fiskehamnar vore en nödvändig förutsättning för ett lönande havsfiske. Såsom förut vid flera tillfällen inom riksdagen framhållits lämnade emellertid våra kuster mycket övrigt att önska i nämnda avseende. Det låge därför, betonade riksdagen, stor vikt uppå, att åtgärder snarast vidtoges för att åstadkomma en förändring i nämnda förhållande till det bättre. Och då erfarenheten av de från statens sida redan vidtagna åtgärderna i sådant syfte finge anses hava ådagalagt, att den hittills i allmänhet för statens medverkan till hamnanläggningar uppställda fordran på ekonomisk medverkan jämväl från vederbörande enskildes eller kommuners sida nästan omöjliggjort eller åtminstone i hög grad hämmat en allmännare utveckling av fiskehamnsväsendet, syntes för sakens vidare framförande icke återstå annat, än att staten i avsevärd utsträckning på ett mera omedelbart sätt själv toge densamma om hand, och syntes därvid fiskehamnskommissionens förslag lämpligen kunna följas i avseende på den allmänna planen för kusternas förseende med fiskehamnar och beträffande de särskilda hamnarnes inrättande. På grund härav beslöt riksdagen, att de 24 av Kommissionen till utförande i första hand förordade fiskehamnarne skulle byggas och underhållas av staten.

Syftemålet  
med riksdagens  
beslut år 1911 och  
innehållanden av  
beslutet.

Syftemålet med riksdagens beslut år 1911 om byggandet av fiskehamnarne var sålunda att kraftigt befrämja fiskerinäringens utveckling för framtiden. Riksdagen, Kungl. Maj:t och myndigheterna samt fiskehamnskommissionen voro ense om att byggandet på statens bekostnad av *goda fiskehamnar av tillräckligt djup och rymlighet vore ett oeftergivligt villkor för en utveckling av sagda näring.*

Alltifrån början har det därvid framstått såsom tydligt och klart för såväl fiskehamnskommissionen och myndigheterna som för Kungl. Maj:t och riksdagen, att statens kraftiga ingripande för havsfiskets utveckling genom byggandet av de därför nödvändiga rymliga och djupa hamnarne vore en rent nödvändig åtgärd, som måste företagas utan tanke på en direkt förräntning av de stora byggnadskostnaderna. Att fiskehamnarne skulle direkt förränta anläggningskostnaderna genom inflytande hamnumgälder från fiskarena har man sålunda icke ansett sig kunna förutsätta.

Statsmakterna hava velat kraftigt befrämja fiskerinäringens utveckling genom att ställa goda fiskehamnar till näringens förfogande samt dymedelst förminska emigrationen ur landet och kvarhålla även den yngre fiskarebefolkningen, som kan energiskt ägna sig åt yrket, så att en allt större befolkning kan vinna sin bärgning av denna näring, vilket allt betyder förbilligad folknäring och i viss grad ökade skatteinkomster, i mån som näringen utvecklas och en talrikare fiskarebefolkning ägnar sig åt densamma.

Havsfisket i  
hela riket.

Att havsfisket skall kunna under gynnsammare omständigheter utvecklas till en näring av stor betydelse, det torde kunna antagas, när man ser på den utveckling, näringen varit mäktig *i trots av* att den hittills arbetat under ogynnsamma förutsättningar, ofta i saknad av goda fiskehamnar och därav beroende möjligheter till användning av de större båtar och den ändamålsenligare fiskeredskap, som, därest goda fiskehamnar funnits, man då hade kunnat våga anskaffa.

Medan saltsjöfiskets fångstvärde år 1900 utgjorde för hela riket endast cirka 5 miljoner kronor, hade det år 1910 stigit till cirka 13.8 miljoner kronor, år 1913 till cirka 16 miljoner kronor, år 1914 till nära 17 miljoner kronor, år 1915 till cirka 31.6 miljoner kronor, år 1916 till cirka 45 1/2 miljoner kronor, år 1917 till 48 1/2 miljoner kronor och år 1918 till icke mindre än 84.8 miljoner kronor, varefter det under år 1919 nedgick till 43 1/2 miljoner kronor och under år 1920 till 32 1/4 miljoner kronor. (Tabell I.)

Under den av normala förhållanden kännetecknade tidsperioden 1900--1914 ökades fångstvärdet sålunda med icke mindre än 233 %, så att det under år 1914 var 3 1/3 gånger så stort som under år 1900. Under krigsåren 1915--1917 ökades fångstvärdet på grund av den allmänna prisstegringen med 186 %, så att det år 1917 var cirka 2.9 gånger så stort som år 1914 (Tabell III), ehuru fångstmängden under år 1917 var endast cirka 10 % större än under år 1914, och under åren 1915 och 1916 respektive 4 % och 4.2 % mindre än år 1914. (Tabell IV). — Under år 1918 var fångstvärdet mer än 5 gånger så stort som 1914 års fångstvärde, ehuru fångstmängden var endast 27.2 % större än år 1914: fångstvärdets ökning — 400 % — berodde således huvudsakligen på den stora prisstegringen i följd av kriget. — Under åren 1919 och 1920 hava både fångstvärdet och fångstmängden nedgått, på grund av den allmänna depressionen under kristiden och därmed sammanhängande försämrade avsättningsmöjligheter, så att fångstvärdet år 1920 var ej fullt 2 gånger (= 1.94) så stort som år 1914 och fångstmängden nära 10 % mindre än då.

Uppgifter om fångstmängdens storlek saknas före år 1914. Det torde emellertid kunna antagas, att under tiden före världskriget fångstvärdet var ungefärligen proportionellt mot fångstmängden, varför man bör kunna approximativt antaga att saltsjöfiskets fångstmängd under perioden 1900--1914 ökats i ungefär samma proportion som dess fångstvärde och sålunda år 1914 varit omkring 3 1/3 gånger så stor som under år 1900. De efter år 1914 tillgängliga uppgifterna utvisa att under de första krigsåren nedgick fångstmängden för hela riket så, att den under år 1915 var endast 96 % av fångstmängden år 1914 och under år 1916 endast 95.8 % av 1914 års fångstmängd, varefter den under åren 1917 och 1918 steg till respektive 109.9 % och 127.2 % av 1914 års fångstmängd, men åter avtog till respektive 106.7 % och 90.4 % under år 1919 och 1920. (Tabell IV.) År 1914 utgjorde fångstmängden 107,193,769 kg., år 1915 endast 102,848,356 kg., år 1916 endast 101,921,551 kg., år 1917 108,260,655 kg., år 1918 136,303,742 kg., år 1919 114,355,986 kg. och år 1920 endast 96,863,604 kg.

Totala värdet av fiskeredskap och båtar i nytt tillstånd uppgick år 1913 för hela riket till cirka 16 1/2 miljoner kronor, år 1914 till 21.4 miljoner, år 1916 till 26 miljoner, år 1917 till 30.9 miljoner, år 1918 till 38.8 miljoner, år 1919 till 42.5 miljoner och år 1920 till cirka 42.1 miljoner kronor. (Tabell II och V.)

Värdet av fiskeredskap och båtar var sålunda år 1920 i det närmaste 2 gånger (= 1.97) så stort som under år 1914, vilket huvudsakligast torde haft sin orsak i den starka prisstegringen i följd av kriget.

Antalet fiskebåtar har visserligen för hela riket vuxit, men icke på långt när i motsvarande grad. Utvecklingen under tiden 1914--1920 företer för hela riket en fortgående ökning av antalet däckade båtar med motor och en fortgående

Fångstvärdet.

Fångstmängden.

Värdet av båtar och redskap.

Antalet fiskebåtar.

stark minskning av däckade båtar utan motor. År 1920 var antalet däckade fiskebåtar med motor 31.7 % större än år 1914 och antalet däckade båtar utan motor icke mera än 45.8 % av antalet år 1914. De öppna båtarne med motor hade ännu starkare ökats i antal, så att detta år 1920 var 158.6 % större än år 1914, medan de öppna båtarne utan motor under perioden hållit sig nära oförändrade till antalet. Under år 1918 var antalet 1.9 % över och år 1920 däremot 1.7 % under antalet år 1914. (Tabell VII.)

I fråga om dessa förändringar förhålla sig i allmänhet de särskilda länen som riket i dess helhet. Överallt har man sökt att genom insättande av motorer följa med i strävandena att förbättra materiellen för fiskets bedrivande, och i de flesta länen även genom att i växande omfattning övergå till att använda däckade båtar.

*Antalet yrkesfiskare.* Antalet yrkesfiskare, som ägnade sig åt havsfisket, uppgick år 1913 för hela riket till cirka 11,400 st., år 1915 till cirka 12,600 st., år 1917 till cirka 14,100 st., år 1919 till cirka 14,500 st. och år 1920 till cirka 13,400 st. (Tabell II.)

*Antalet binäringsfiskare.* Antalet personer, som idkade havsfisket som binäring, var år 1914 i hela riket cirka 10,800 st. och har under åren 1914—1920 varit tämligen oförändrat, uppgående till i medeltal cirka 10,300 st. (Tabell II.)

*Havsfiskets relativa avkastning i förhållande till kapitalutlägget.* En måttstock på havsfiskets relativa avkastning kan erhållas genom att sätta fångstens värde i relation till de kapitalutlägg, som gjorts vid anskaffande av redskap och båtar samt till antalet fiskare. Av en sådan sammanställning (Tabell VI) framgår, att fångstvärdet under år 1914 för hela riket uppgick till 79 % av värdet av redskap och båtar, år 1915 till 142.8 %, år 1916 till 175.1 %, år 1917 till 156.8 % och år 1918 till 218.3 %, och nedgick sedan under åren 1919 till 102.4 % och år 1920 till 78.4 % eller till ungefär samma relativa värde som år 1914. Fångstvärdet under år 1920 var 94.3 % större än år 1914 och värdet av redskap och båtar år 1920 var 96.6 % större än år 1914. Fångstvärdet och värdet av redskap och båtar hade på grund av prisstegringen från 1914 till 1920 ökats i ungefär samma proportion och var därför den relativa avkastningen år 1920 och år 1914 ungefär densamma.

*Fångstvärdet per fiskare.* Fångstvärdet per fiskare var stätt i ständig stigning från 1914 till 1918, då det var cirka 4.8 gånger så stort som år 1914. Under år 1920 var fångstvärdet per fiskare ungefär 2 gånger så stort som under 1914. (Tabell VI.) — Fångstmängden per fiskare steg även från 1914 till 1918, så att den år 1918 var 21 % större än år 1914, men nedgick under åren 1919 och 1920 på grund av kristidens försämrade avsättningsförhållanden, så att den var cirka 9.2 % mindre år 1920 än år 1914. — För hela riket utgjorde nämligen fångstmängden per fiskare 4,548 kg. år 1914, 5,501 kg. år 1918 och 4,129 kg. år 1920. — Ökningen av fångstvärdet per fiskare, som år 1918 var cirka 380 % och år 1920 cirka 100 %, berodde sålunda huvudsakligen på den stora prisstegringen i följd av kriget.

*Havsfisket i de särskilda länen.* Undersöker man i vad omfattning havsfisket bedrivits av de särskilda länen fiskarebefolkning, finner man vilket värdefullt bidrag till folknärigen under krigsårens svårigheter, som havsfisket lämnat. Under den då starka efterfrågan på

livsmedel kunde fiskfångsterna utfylla den knappa tillgången på en del andra födoämnen. Avsättningen kunde därför även ske till goda priser.

Inom Norrbottens län var fångstmängden under år 1917 cirka 54.7 % större än år 1914 (Tabell IV), inom Västerbottens län var den år 1916 cirka 112.3 % större och år 1917 cirka 153.6 % större än år 1914, inom Västernorrlands län år 1917 cirka 66.8 % större och år 1918 cirka 100.8 % större än år 1914, inom Gävleborgs län under år 1917 cirka 63.0 % större och år 1918 cirka 59.2 % större än år 1914, inom Uppsala län år 1917 cirka 116.5 % större och år 1918 cirka 114.6 % större än år 1914. Inom dessa län har havsfisket sålunda kraftigt bidragit att tillgodose folknäringen.

Inom Stockholms, Södermanlands, Östergötlands och Kalmar län har fiskets bidrag varit endast ungefär detsamma som före kriget, i det att fångstmängden inom Stockholms län var under år 1916 cirka 21 % större, år 1917 cirka 12.7 % mindre och år 1918 cirka 3.8 % större än år 1914, inom Södermanlands län år 1916 cirka 35.8 % större, år 1917 cirka 15.8 % mindre och år 1918 cirka 1.2 % större än år 1914, inom Östergötlands län år 1917 cirka 29.1 % större, år 1918 cirka 23.8 % större än år 1914, och inom Kalmar län år 1916 cirka 16.1 % större och år 1917 cirka 29.1 % större än år 1914.

En kraftig hjälp åt folknäringen har havsfisket däremot lämnat även inom Gottlands, Blekinge, Kristianstads och Malmöhus län, i det att fångstmängden inom Gottlands län var år 1917 cirka 39.8 % större, år 1918 cirka 108.9 % större än år 1914, inom Blekinge län år 1916 cirka 132.1 % större, år 1917 cirka 124.2 % större och år 1918 cirka 89.2 % större än år 1914, inom Kristianstads län år 1916 cirka 65.8 % större, år 1917 cirka 64.5 % större än år 1914, och inom Malmöhus län år 1916 cirka 132.2 % större, år 1917 cirka 117.4 och år 1918 83.6 % större än år 1914.

Inom Hallands län var fångstmängden år 1917 cirka 1.3 % större och år 1918 cirka 1.9 % större än år 1914, och inom Göteborgs och Bohus län år 1916 cirka 24.9 % mindre, år 1917 cirka 19.3 % mindre och år 1918 cirka 21.1 % större än år 1914. Dessa särskilt för Göteborgs och Bohus län mindre gynnsamma siffror torde sammanhånga med de under kriget verkställda mineringarne, bristen på kol och olja samt de försvårade avsättningsförhållandena under krigsåren, då ju fisket på västkusten i stor utsträckning måste räkna med export av fångsten, särskilt beträffande sill och makrill.

Efter kriget hava förhållandena med avseende på exporten i högsta grad försvärats genom de uppkomna ogynnsamma valutaförhållandena.

Fångstvärdet var inom Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands, Gävleborgs och Uppsala län år 1918 från cirka 226 % till cirka 631 % större än år 1914 och år 1920 från cirka 133 % till 208 % större än 1914. Inom Stockholms, Södermanlands, Östergötlands och Kalmar län var det år 1918 från cirka 149 % till 487 % större än år 1914, och år 1920 från cirka 68.5 % till 222 % större än 1914. — Inom Gottlands, Blekinge, Kristianstads och Malmöhus län år 1918 från cirka 203 % till cirka 524 % större än år 1914, och år 1920 från cirka 102 % till cirka 394 % större än år 1914. Inom Hallands, Göteborgs och Bohus län var det år 1918 cirka 404 % och cirka 422 % större än 1914, och år 1920 cirka 52 % och 118 % större än år 1914. (Tabell III.)

*Fångstvärdet  
inom de olika  
länen.*

Värdet av redskap och båtar var inom Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands, Gävleborgs och Uppsala län år 1920 från cirka 75 % till cirka 232 %

*Värdet av  
redskap och  
båtar.*

större än år 1914, inom Stockholms, Södermanlands, Östergötlands och Kalmar län år 1920 från cirka 72 % till cirka 175 % större än år 1914, inom Gottlands, Blekinge, Kristianstads och Malmöhus län år 1920 från cirka 76 % till cirka 185 % större än år 1914, samt inom Hallands och Göteborgs och Bohus län år 1920 från cirka 64 % till cirka 102 % större än år 1914. (Tabell V.)

Intresset att övergå till större, däckade och motorförsedda båtar för att kunna gå längre ut till havs och följa fisken, när den avlägsnar sig från kusterna, har under tiden år 1914—1920 varit särskilt stort inom Malmöhus, Blekinge, Södermanlands, Göteborgs och Bohus, Hallands, Kristianstads, Gottlands och Stockholms län, inom vilka en stark ökning av antalet däckade och motorförsedda fiskebåtar ägt rum. En börjande ökning har visat sig inom Norrbottens län, varemot ingen övergång till däckade båtar med motor ägt rum inom Uppsala, Gävleborgs, Västernorrlands och Västerbottens län.

De öppna båtarna hava dock till stor del försetts med motor. (Tabell VII.)

*Fiskets utvecklingsmöjligheter i Östersjön.*

Innan frågan om de olika hamnarnas iståndsättande upptagas till behandling, må lämnas en redogörelse för vilka förutsättningar, som finnas för uppkomsten av ett större och för vårt land betydelsefullare fiske än det nuvarande. Då styrelserna och de sakkunnige i detta betänkande huvudsakligen behandla hamnar vid Östersjökusten, torde denna redogörelse kunna begränsas till att gälla förhållandena i Östersjön. För övrigt äro utvecklingsmöjligheterna för fisket på västkusten, på grund av dess gynnsamma läge i förhållande till de stora öppna havsområdena med deras större och mera växlande möjligheter mera påtagliga.

Genom de undersökningar, som under en följd av år verkstälts av svenska hydrografisk-biologiska kommissionen i södra Östersjön, har det påvisats, att det inom vissa områden söder om Skånekusten och i djupbassängen öster om Simrishamn och norr om Bornholm finnes ett stort och tills på allra sista tiden outnyttjat bestånd av rödspotta. Denna är särskilt å sistnämnda område av god kvalitet, fullt jämförlig med rödspottan i Kattegat och Skagerak. På dessa områden har lantbruksstyrelsen sedermera anställt praktiska fiskeförsök med förhyrda lämpliga båtar och fiskare, bland vilka fanns en för dessa försök kunnig fiskare från västkusten. Försöken gävo ett gynnsamt resultat. Under sommaren och hösten 1922 började ett flertal större motorbåtar från Bohuslän att på det nämnda området norr om Bornholm idka fiske efter rödspotta. De erhöilo rikliga fångster och dessa försålde i Simrishamn, Karlshamn m. fl. platser. Det visade sig emellertid, att detta fiske ställer sig mest lönande, om rödspottan föres levande iland.

Efter detta framgångsrika fiske kommer nu på sydkusten av landet redan i år att anskaffas flera större däckade motorbåtar för ifrågavarande fiske, och det må nämnas, att just till fiskeläget Hällevik i Blekinge, varest den av staten byggda fiskehamnen är i det närmaste färdig, skall anskaffas en dylik båt.

Av allt att döma kommer alltså i nu avsedda del av Östersjön att uppstå ett nytt större fiske.

Under de senaste åren har lantbruksstyrelsen utfört undersökningar rörande fiskebeståndet i mellersta Östersjön, Ålands hav och Bottniska viken upp till Kvarken.



Beträffande det förstnämnda området har av dessa undersökningar framgått, att det i allmänhet finnes god tillgång på flundra utanför Ölands och Gottlands kuster. Särskilt må nämnas, att den förekommer rikligt på bankarna söder om dessa öar, på de grundare områden, som sträcka sig mellan Ölands och Gottlands sydspetsar, vid ostkusten av Gottland och norr om Öland.

Sandskäddan förekommer allmänt på djupare vatten och torde inom området lättast kunna bli föremål för fiske vid Öland och på Gottlands västkust.

Piggvaren är inom området visserligen småväxt, men är dock av god beskaffenhet. Den förekommer talrikt särskilt på Gottlands ostkust samt omkring Färön och Gottska Sandön. Den tillgodogöres nu icke, men bör kunna giva ett värdefullt tillskott i fångsterna.

Torsken har under undersökningsåren visat sig vara allmän i mellersta Östersjön. Dock har den sitt huvudtillhåll på djupare vatten och är där också störst. Ifrån de delar av kusten, som ligga närmast de djupare områdena, blir det därför lättast att bättre än hittills utnyttja den rika torsktillgången. Sålunda ligger fiskeläget Herrevik, beläget som det är på en mot Gottlandsdjupet utskjutande udde på Gottlands ostkust, synnerligen väl till för ett dylikt fiske. Detsamma gäller ock Gottlands västkust och norra delen av Öland.

I området kring Östersjöns största djup öster om Landsort har också påträffats en mycket god torskförekomst. För ett torskfiske på detta område har Nynäshamn ett gott läge. Dels har denna ort en betydande befolkning, som torde kunna förbruka en avsevärd fångstmängd, dels har den ock goda järnvägsförbindelser inåt landet, särskilt med Stockholm, varigenom avsättningen borde bli god.

Det gynnsamma resultatet av undersökningarna i Landsortsområdet har också gjort, att under sistlidet är ett par fiskelag från Råå i Skåne slagit sig ned i Nynäshamn och därifrån bedrivit torskfiske med större däckade motorbåtar. Genom detta exempel torde man kunna förvänta, att även ortens fiskare skola komma att ägna sig åt ett större torskfiske.

I Ålands hav och Bottenhavet torde det bland bottenfiskarna, om vilka det vid nu behandlade undersökningar i främsta rummet varit fråga, blott vara torsken som erbjuder möjligheter till ett bättre fiske. I Ålands hav förekommer den talrikt på det djupare området, men är i regel ej så vanlig i de grundare delarna. För tillgodogörande av torsktillgången i Ålands hav har Grisslehamn med omnejd det bästa läge.

I Bottniska viken synes torsken på grundare vatten i regel endast förekomma i den sydligaste delen utmed Upplandskusten och inemot Gävlebukten. För övrigt håller den sig på det djupa området. Men detta stöter blott på kuststräckan ungefär från Sundsvall till Örnsköldsvik nära intill den svenska sidan. Här erhålles också med grövre långrev var goda fångster av stor torsk. På denna kuststräcka finnes därför säkerligen goda förutsättningar för ett torskfiske med långrev under den tid vattnet är öppet.

Strömmingsfisket kan säkerligen också utveckla sig, i den mån avsättningen för strömmingen förbättras.

Även laxfisket är av stor betydelse för Östersjön och torde särskilt i nordliga delen av Bottniska viken erbjuda betydande möjligheter för ett bättre fiske.

Med hänsyn till de möjligheter för fiskets utveckling, vilka nu i korthet behandlats, torde båttyper av ungefär följande dimensioner vara lämpliga.

*Båttyper.*

För bedrivande av det förut nämnda rödspottefisket i södra Östersjön med fiskens ilandförande i levande tillstånd torde däckade båtar med en längd av 10—11 m., en bredd av 4—4.5 m. och med ett djupgående (på last) av 2—2.2 m. vara mest lämpliga. De böra givetvis vara försedda med motorer och dessa hava en styrka av omkring 12 hästkrafter.

För bedrivande av ett större fiske i mellersta Östersjön i området kring Öland och Gottland synes en båttyp av följande beskaffenhet vara lämplig:

däckad motorbåt,

7.5—8 m. lång

3 —3.5 » bred

1.4—1.8 » djupgående (på last).

Motorn torde böra ha en styrka av 6 à 8 hästkrafter.

För fiskelägena utmed norrländska kusten torde en något förstärkt typ av samma slag som de största nu använda motorbåtarna komma att motsvara kraven för ganska lång tid framåt.

Dimensionerna av en sådan båttyp torde lämpligen böra bliva:

8.3—8.5 m. lång

2.2—2.7 » bred

1.2—1.5 » djup (på last).

Motorernas styrka torde böra vara 5 à 10 hästkrafter.

I det följande hava förslagen angående de föreslagna hamnarnas storlek och djup uppgjorts med hänsyn till storleken av dessa båttyper, varjämte för Norrland hänsyn även tagits till landhöjningen därstädes.

### Fiskehamnsgruppen I.

Återstående  
hamnar.

De hamnar tillhörande fiskehamnsgruppen I, vilka av riksdagen beslutats till utförande, men icke ännu äro påbörjade, äro belägna dels på Gotland och Öland, dels i Kalmar län i övrigt samt i Gävleborgs, Västernorrlands och Södermanlands län.

Uti skrivelser den 11 juli 1922 har Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, efter gemensamt beslut av Styrelsen, Lantbruksstyrelsen och de utsedde sakkunnige, hos Eders Kungl. Maj:ts befallningshavande i dessa län anhållit, att Konungens befallningshavande ville avgiva yttrande om:

huruvida behovet av fiskehamnsanläggning vid respektive fisklägen, för vilka hamn enligt den beslutade byggnadsplanen skulle anläggas, nu vore mindre stort än vid tiden för fiskehamnskommissionens besök på platsen åren 1907 och 1908,

huruvida det på respektive hamnplatser inträtt sådana förändringar i befolkningens storlek och yrkesförhållanden, att behovet av hamnanläggning försvunnit eller så väsentligt minskats, att enligt Konungens befallningshavandes mening fiskehamnsanläggning därstädes numera icke borde ifrågakomma,

vilka av de beslutade fiskehamnarna, som enligt Konungens befallningshavandes mening borde komma till utförande, om det av statsfinansiella skäl visar sig ofrånkomligt att koncentrera fiskehamnsbyggandet så, att antalet hamnbyggnader inom länet minskas,

huruvida det förefinnes gynnsamma avsättningsmöjligheter för större fångstmängder från respektive fisklägen efter en hamnanläggning därstädes,

vilka avsättningsplatser för fångsten som kunna påräknas och vilka transportmedel, som anses kunna bli tillgå för transporter från hamnen.

Sedan Eders Kungl. Maj:ts befallningshavandes yttranden inkommit, hava styrelserna och de sakkunnige besökt de särskilda hamnplatserna för ett närmare studium av förhållandena därstädes.

Vid ett övervägande av huruvida samtliga tidigare planerade hamnanläggningar inom gruppen I böra komma till utförande, synas förhållandena inom de särskilda länen böra avhandlas för vart län för sig.

### Gottlands län.

På Gottland skulle enligt den beslutade byggnadsplanen anläggas till gruppen I hörande fiskehamnar vid Herrevik, Gnisvärd, Kapelludden, Våndborg och Faludden.

Utanför Gottlands kuster fiskas huvudsakligen strömming, torsk och flundra, men även lax och ål, gädda, id, sik m. m.

Totala fångstmängden utgjorde år 1914 cirka 1,207,100 kg., år 1918 cirka 2,521,700 kg. och år 1920 cirka 2,389,300 kg., utvisande en ökning av 1914 års fångstmängd av respektive 109 % och 98 %, med en värdeökning från cirka 227,100 kronor år 1914 till cirka 1,416,100 kronor år 1918 och cirka 1,121,600 kronor år 1920.

Inom Gottlands län visa fiskarena flerstädes intresse för en övergång till användning av större och mera sjödugliga båtar. Medan år 1914 funnos endast 8 st. däckade fiskebåtar med motor, funnos år 1920 22 st. sådana. Bristen på goda hamnar verkar dock mycket hämmande för en utveckling i denna riktning, då mera sjödugliga, större motorförsedda båtar icke av fiskarena kunna dragas upp på land, utan med nödvändighet kräva skyddande hamnanläggningar.

Redan i underdånigt utlåtande den 13 september 1919 har Lantbruksstyrelsen framhållit, att kusten ingenstädes är så vanlottad på fiskehamnar som på Gottland och Öland, men fisktillgången däremot i denna del av Östersjön, enligt vad de med statsmedel bekostade och under åren 1918—1919 utförda undersökningarna utvisat, så riklig, att därpå kan med säkerhet grundas ett långt större fiske än det nuvarande, lämnade en betydligt större avkastning än nu, därest icke bristen på lämpliga hamnar utgjorde ett synnerligen svårt hinder därför. — I skrivelse till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen den 30 april 1920 har Konungens befallningshavande i Visby jämväl framhållit, att den rådande bristen på goda fiskehamnar på Gottland i hög grad verkar hämmande på utvecklingen av fiskerinäringen i länet, samt att fiskarena vid upprepade tillfällen, särskilt vid de sammanträden, som under sommaren 1919 hållits med dem angående åstadkommande av en gemensam fiskeristadga för Gottlands kuster, framhållit klagomål över berörda förhållande.

Uti sitt den 25 juli 1922 avgivna yttrande med anledning av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förut omförmälda skrivelse av den 11 i samma månad har Konungens befallningshavande framhållit, att det icke vid Herrevik, Gnisvärd, Kapelludden eller Våndborg inträtt sådana förändringar i befolkningens storlek och yrkesförhållanden, att behovet av hamn på dessa platser försvunnit eller så väsentligt minskats, att fiskehamnsanläggning därstädes numera icke borde ifrågakomma, utan vore behovet av hamnanläggning icke mindre stort nu än vid tiden för fiskehamnskommissionens besök å dessa platser åren 1907 och 1908. Be-

träffande Faludden har Konungens befallningshavande framhållit, att behovet av hamnanläggning därstädes visserligen icke minskats sedan sagda år, men att det varken då varit eller nu är särdeles stort. Där finnes ingen yrkesfiskare och utvecklingsmöjligheterna vore icke synnerligen stora. Om det av statsfinansiella skäl visar sig ofrånkomligt att koncentrera fiskehamnsbyggandet så, att antalet inom länet begränsas, borde enligt Konungens befallningshavandes mening i främsta rummet Herrevik, därefter Gnisvärd, så Kapelludden och sist Våndborg komma till utförande. — Konungens befallningshavande har vidare anfört att avsättningsorter för samtliga fiskelägen å Gottland vore den kringliggande landsbygden, för vissa fisklägen även i trakter i det inre Gottland samt för Herrevik och Gnisvärd och delvis för Kapelludden jämväl Visby, och transportmedlen vore motorbåtar och lastbilar. — Slutligen har Konungens befallningshavande framhållit, att, om föreslagna hamnanläggningar komma till stånd, förefinnes utsikt att kunna skaffa större båtar och flera lastbilar, samt att i vidsträcktare mån än hittills kringföra på Gottland och ävenledes transportera till fastlandet den fisk, som fångas av de gottländska fiskarena.

Styrelserna  
och de sakkunnige.

Av de förberörda 5 beslutade fiskehamnarna på Gottland torde utan tvivel Faludden, Våndborg och Kapelludden hava väsentligen mindre utvecklingsmöjligheter än Herrevik och Gnisvärd.

Faludden och Våndborg äro belägna på östra kusten längst ned i söder, endast cirka 2 och 1 mil från Gottlands södra udde i en glest bebyggd trakt utan större utsträckning. För fiskefångster från dessa platser måste avsättningen sökas inom den närmaste bygden eller över den på ett avstånd av 1 och  $1\frac{1}{4}$  mil belägna Burgsviks station utefter järnvägen från Burgsvik till Visby, dit avståndet från Faludden och Våndborg är 8 mil järnväg förutom 1 à  $1\frac{1}{4}$  mil körväg. — Vid Faludden finnas nu endast 12 fiskare, därav ingen yrkesfiskare, samt 14 öppna båtar, därav endast 1 med motor, och vid Våndborg endast 15 fiskare, därav 3 yrkesfiskare, samt 2 däckade motorbåtar, 2 däckade båtar utan motor, 1 öppen båt med motor och 12 öppna båtar utan motor. Sannolikt torde å ingendera platsen komma att framkallas någon mera avsevärd ökning av fisket genom anläggning av en fiskehamn därstädes, då avsättningsmöjligheterna äro ytterst begränsade och fisket vid dessa platser ej inom överskådlig framtid kan bliva av den omfattning, att det kan anses försvarligt att där göra stora och dyrbara hamnanläggningar.

Styrelserna och de sakkunnige vilja emellertid icke förneka, att vissa mindre åtgärder kunna vara av behovet för att förbättra förhållandena å dessa platser. Sådana förbättringar kunna dock möjliggöras genom smärre bidrag av anslaget till understödande av vissa mindre fiskehamnars byggande.

I fråga om Kapelludden äro förhållandena något gynnsammare än vid Våndborg och Faludden.

Kapelluddens fiskläge är ävenledes beläget på södra delen av Gottlands östra kust, men med en vidsträcktare bygd som uppland än de förra. Däremot är det något längre till järnvägsstation, nämligen cirka 1.6 mil till Stångå och cirka 2.1 mil till Hemse stationer. Avståndet till Visby är 4.7 mil plus 1.6 mil landsväg. Vid Kapelludden finnas 31 stycken fiskare, därav dock endast 1 yrkesfiskare, samt 10 öppna motorbåtar, därav 4 med inombords- och 6 med utombordsmotorer, och 20 öppna båtar utan motor. Enligt den fastställda arbetsplanen skulle vid Kapelludden utbyggas en vågbrytare för beredande av skydd.

Den utveckling, som här närmast kunde äga rum, om den beslutade hamnanläggningen komme till stånd, vore att fiskarna kunde allmänt förse sina båtar med motorer och till en viss utsträckning övergå till användande av större båtar, varigenom fisket skulle befrämjas.

På västra sidan av Gottland träffas strömmingen vid alla årstider i omedelbar närhet av kusten. På ostkusten av ön avlägsnar sig strömmingen på vintern långt från kusterna. Fiskegrunden utanför Herrevik äro särskilt goda fångstplatser för torsk. Flundra påträffas allmänt runt hela Gottland, men är särskilt talrik på ostkusten av ön, och goda fångstplatser för denna fiskart finnas även i trakten av Herrevik. Äl vandrar höstetiden utefter ostkusten och fångas även vid Herrevik. Laxen förekommer under höst och vinter talrikt utefter Gottlands kuster. Utanför Gnisvärd träffas strömming och s. k. djuptorsk i stor mängd.

I förhållande till fångstplatserna ligga *Herrevik* och *Gnisvärd* synnerligen väl till, Herrevik mitt på Gottlands östra kust, där denna sträcker sig längst öster ut i havet, Gnisvärd längst västerut mitt på Gottlands västra kust. Fran båda platserna bedrivs därjämte redan ett mera utvecklat fiske av ett större antal fiskare. Vid Herrevik finnas 53 fiskare, därav 8 yrkesfiskare, samt 2 däckade motorbåtar, 10 halvdäckade båtar med motor, 1 öppen båt med motor och 30 öppna båtar utan motor, och vid Gnisvärd finnas 44 fiskare, därav 20 stycken yrkesfiskare, samt 1 däckad motorbåt, 14 öppna båtar med motor och 28 öppna båtar utan motor. Gnisvärd ligger endast cirka 2 mil söder om Visby och kan där få sin naturliga avsättning för fiskefångsterna. Avsättningen från Herrevik kan gå till den tätt befolkade vidsträckt bygden, som sträcker sig västerut över bredaste delen av ön. Avståndet från Herrevik till Roma järnvägsstation utgör cirka 3.5 mil och därifrån är endast 2.1 mil järnväg till Visby. Herreviks fiskläge bör därför kunna vinna avsättning för sina fiskefångster även i Visby för export till fastlandet.

Sedan en hamnanläggning blivit utförd vid Herrevik, som kan bereda behöfligt skydd åt större båtar, kunna fiskarna där allmänt insätta motorer samt anskaffa större däckade båtar, som medgiva idkande av fiske hela året om och längre ut från kusterna på de stora djupen, dit fisken söker sig ut vintertiden. Ett regelbundet försiggående fiske, som lämnar jämnare och rikligare fångstutbyte, kommer då säkerligen att tvinga fiskarna att dels bättre än nu sörja för en tryggad avsättning genom sammanslutning för gemensamt ordnande av transportererna med lastbilar, dels söka genom insaltning, torkning, rökning eller andra åtgärder trygga avsättningen av de fiskmängder, som icke kunna omedelbart avyttras i färskt tillstånd.

En väl skyddad fiskehamn vid Herrevik skulle dels på grund av sitt läge mitt på östra kusten, där denna skjuter längst ut i havet, dels på grund av det stora naturliga djupet av intill 6.5 meter under medelvattenytan och hamnens rymlighet, bliva en god och trygg nödhamn där icke blott fiskebåtarna utan även större kustfartyg kunde vid behov söka en säker tillflykt.

Hamnen vid Herrevik kan även möjliggöra en omfattande utlastning av kalksten. Omedelbart vid hamnplatsen finnas kalkstensberg, som på östra stranden ägas av svenska sockerfabriksaktiebolaget och på västra stranden av aktiebolaget Gottlands kalkverk. Med det stora vattendjup, som utan någon muddring skulle erhållas i hamnen, kunde ångare av 4.5—5 meters djupgående ingå för lastning av kalksten för sockerbruken och andra avnämare. Utan förändringar i planen för fiskehamnen och utan olägenhet för fiskebåtstrafiken i denna kan

det nämligen för denna utlastning av bolagen med vederbörligt tillstånd utbyggas två lastbryggor i hamnens inre del, ungefär där ett djup av cirka 6 meter begynner. För de nämnda ägarne till kalkbergen har det — vare sig de själva komma att exploatera kalkbergen eller eventuellt försälja dem — en stor betydelse och förläna kalkbergen ett högre värde, om utskieppningen kan ske från den av vågbrytare skyddade hamnviken.

Vid hittills förda förhandlingar med de båda bolagen hava dessa förklarat sig icke kunna bidra med något belopp till kostnaden för hamnens anläggning.

Då Gnisvärd icke ligger mer än två mil söder om Visby, hava styrelserna och de sakkunnige undersökt, om icke Visby hamn skulle kunna erbjuda så stora möjligheter även såsom fiskehamn, att den skulle kunna göra en hamn vid Gnisvärd obehöflig. Därvid har det emellertid visat sig, att så icke är fallet. Den nuvarande hamnen i Visby är nämligen i hela sin utsträckning tagen i bruk för fraktfart. Endast med svårighet har där under förra året kunnat beredas plats för tre i Visby hemmahörande däckade fiskebåtar. I eller i närheten av hamnområdet saknas också ytterligare utrymme för torkning av fiskeredskap utöver det, som nu användes av Visby fiskare. Någon möjlighet för ytterligare något större antal fiskare att bedriva fiske från Visby hamn synes således icke vara för handen.

För att utröna, huruvida någondera av de tvenne hamnarne vid Herrevik och Gnisvärd skulle kunna med större fördel ersättas av fiskehamnar på några andra platser i närheten, hava undersökningar blivit verkställda vid Katthammarsvik och Gryngeudd på östra kusten och vid Valbyte och Västergarn på västra kusten av Gotthland.

I förhållande till fiskeplatserna för torsk, strömming och lax ligga Katthammarsvik och Gryngeudd sämre till än Herrevik. Varken vid Katthammarsvik eller vid Gryngeudd torde det bliva någon större utveckling av fisket genom anläggning av en fiskehamn. Däremot är en större fiskarebefolkning koncentrerad kring Herrevik och fisket därstädes mera utvecklade.

Vid Gryngeudd besväras läget av stark sanddrift och finnes ingen bosatt befolkning på halv mils avstånd, varjämte vägförhållandena dit äro dåliga.

Vid Herrevik finnas större sjöfartsmöjligheter och större möjligheter för vinterfiske, då hamnviken där är ständigt isfri, under det att Katthammarsviken och Gryngeuddsviken bliva mycket fort isbelagda.

Läget för fiskehamn vid Gnisvärd är, fastän gynnsamt i förhållande till själva fiskeplatserna, svårt utsatt för grov sjö vid västliga till nordvästliga stormar. Vidare kan det behöfliga djupet 2 meter under medelvattenytan erhållas i hamnen endast genom utsprängning i berggrunden. En framtida utvidgning av en från början till det minsta möjliga begränsad bassäng finge likaledes ske genom sprängning i grunden.

Vid Valbyte äro förhållandena för anläggning av en fiskehamn icke i någon avsevärd mån gynnsammare än vid Gnisvärd. Vid Valbyte är vattendjupet invid stranden ringa med rent berg i botten. Åstadkommande av skydd för fiskebåtarna genom utbyggande av erforderlig vågbrytare mot sydvästlig till västlig sjö och fördjupning till en nödig hamnbassäng med 2 meters vattendjup under medelvattenytan skulle kräva större kostnad än vid Gnisvärd.

Vid den cirka 600 meter norr om Valbyte belägna nuvarande lanthamnshammarsbryggan vid *Västergarn* skulle däremot med väsentligen mindre kostnad än vid

Gnisvärd kunna anordnas en fiskehamn med 2 meters vattendjup och nödigt utrymme, varjämte, om så skulle i framtiden visa sig erforderligt, en utvidgning av hamnbassängen skulle kunna utföras för lägre kostnad än vid Gnisvärd.

Gnisvärd ligger visserligen 1 mil närmare Visby, men Västergarn ligger däremot närmare järnvägsstation.

Ehuruvid vid Gnisvärd redan finnes en bofast fiskarebefolkning av 44 fiskare, av vilka 20 äro yrkesfiskare, medan antalet fiskare vid Västergarn är ringa, torde likvisst goda utvecklingsmöjligheter, och i byggnadsavseende bättre utvecklingsmöjligheter, förefinnas vid Västergarn, dit fiskarna från det närbelägna Valbyte kunna flytta sina sjöbodar. Läget i förhållande till fiskeplatserna är för Gnisvärd och Västergarn ungefär likvärdigt.

Beträffande Gottlands län hava styrelserna och de sakkunnige med hänsyn till resultaten av de verkställda undersökningarne samt nödvändigheten att åstadkomma största möjliga inskränkningar i statsutgifterna, ansett sig böra föreslå, att de tidigare beslutade fiskehamnsbyggnaderna vid Faludden, Vändborg och Kapelludden må utslutas ur den av riksdagen antagna planen för fiskehamnsbyggnaderna tillhörande gruppen I. Till frågan huruvida den av riksdagen beslutade fiskehamnsbyggnaden vid Gnisvärd bör utbytas mot fiskehamnsbyggnad vid Västergarn, hava styrelserna och de sakkunnige icke ännu kunnat taga definitiv ställning, då Konungens befallningshavandes och fiskarens åsikt härom ännu icke hunnit inhämtas.

Då tillkomsten av hamnanläggningen vid Herrevik har den största betydelse för utvecklingen av ett tidsenligt och rikligt givande fiske i Östersjön, anse styrelserna och de sakkunnige, att denna hamn bör byggas, oaktat intet penningbidrag vid hittills förda förhandlingar kunnat erhållas från de båda bolagen. Emellertid bör såsom oeftergivligt villkor för hamnens byggande uppställas, att Svenska Sockerfabriksbolaget eller dess rättsinnehavare tillhandahålla erforderlig mark i enlighet med förut gjort erbjudande. Då trafik i hamnen för utskepning av kalksten förr eller senare läser komma till stånd, torde i blivande hamntaxa sådana hamnavgifter böra fastställas, att statsverket erhåller skälig gottgörelse för den del av kostnaderna för hamnbyggnaden, som kan komma att disponeras för industriellt ändamål.

Styrelserna och de sakkunnige anse sålunda, att inom fiskehamnsgruppen I må utföras fiskehamnsanläggningar vid Herrevik och endera vid Gnisvärd eller Västergarn inom Gottlands län, som då skulle få en god fiskehamn mitt på östra och en nära mitten av västra kusten, vilka kunna gå i spetsen för en utveckling av fisket på Gottland genom dess bedrivande som storfiske långt ut till havs med tidsenliga större däckade båtar och ändamålsenligaste fångstredskap.

Byggnadskostnaden för de till utslutning nu föreslagna hamnarna vid Kapelludden, Vändborg och Faludden är beräknad till sammanlagt 717,600 kronor.

Byggnadskostnaden för hamnen vid Herrevik skulle enligt den tidigare arbetsplanen uppgå till 1,038,200 kronor. I den nu föreslagna planen har hamnens storlek minskats, västra vågbrytaren gjorts kortare och byggnadssättet i avseende å underbyggnaden ändrats. Härefter har kostnaden nu beräknats till 619,000 kronor.

Byggnadskostnaden för hamn vid Gnisvärd har enligt den tidigare planen beräknats till 462,000 kronor, vilken kostnad efter föreslagen minskning av hamnbassängens storlek nu beräknas till 433,000 kronor.

En hamnanläggning vid Västergarn i stället för vid Gnisvärd har beräknats kosta endast 254,300 kronor. Hamnplatsen vid Västergarn är icke så utsatt för svår sjö som vid Gnisvärd, och 2 meter vattendjup kan därstädes erhållas genom muddring, under det att detta vattendjup vid Gnisvärd kan erhållas endast genom utsprängning i kalkbergsgrunnen.

Nedsättningen i byggnadskostnaden för fiskehamnar på Gottland skulle således bliva 1,165,800 kronor, om hamn vid Gnisvärd kommer till utförande, men 1,344,500 kronor, om hamn anlägges vid Västergarn i stället för vid Gnisvärd.

### Kalmar län med Öland.

På Öland skulle enligt den beslutade byggnadsplanen anläggas till gruppen I hörande fiskehamnar vid Byxelkrok och Kårehamn samt i Kalmar län i övrigt fiskehamn vid Värskär, cirka 3 mil norr om Västervik.

Utanför Ölands och Kalmar läns kuster fiskas strömming, torsk, flundra, piggar, sjurygg, lax, ål, gädda, aborre, sik, mört, id och lake m. m.

Totala fångstmängden utgjorde år 1914 cirka 3,837,261 kg., år 1917 cirka 4,954,626 kg. och år 1920 cirka 3,024,343 kg., utvisande en ökning år 1917 med 29.1 %, men en minskning år 1920 med 21.2 % av 1914 års fångstmängd. År 1914 uppgick fångstens värde till cirka 1,344,000 kronor, år 1917 till cirka 3,032,970 kronor, år 1918 till nära 3,347,000 kronor och år 1920 till cirka 2,263,570 kronor.

Inom länet användes under år 1914 25 st. däckade båtar med motor och 8 st. däckade båtar utan motor för havsfisket samt 156 öppna båtar med motor och 2,560 öppna båtar utan motor. Under år 1916 funnos 31 däckade båtar med motor, men därefter har antalet sådana båtar stadigt för vart år avtagit, så att det år 1919 icke fanns mer än 9 däckade båtar med motor och år 1920 endast 12 dylika. Intresset för att övergå till motordrivna båtar vid havsfisket inom länet har dock varit starkt, vilket visat sig därigenom att, medan år 1914 funnos endast 156 öppna båtar med motor, deras antal stadigt ökats för vart år, så att år 1920 funnos 259 öppna båtar med motor. Bristen på goda fiskehamnar har vållat, att fiskarena icke vågat i nämnvärd utsträckning anskaffa större däckade motorbåtar, utan har i stället antalet dylika starkt avtagit.

Centralstyrelsen för Nationalföreningen mot emigration har i skrivelse den 23 november 1916 fästat Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på angelägenheten av snara och effektiva åtgärders vidtagande för hämmande av emigrationen från Öland. I underdånigt utlåtande den 29 december 1917 över nämnda framställning har Konungens befallningshavande i Kalmar län framlagt vissa förslag i syfte att vinna ökade utkomstmöjligheter för Ölands befolkning och såmedelst bidra till emigrationens minskande. Bland annat hemställde länsstyrelsen i fråga om fiskets befrämjande, att vid Byxelkrok och Kårehamn anläggning av hamnar snarast måtte ske. En av länsstyrelsen i mars 1919 tillsatt kommitté för utredning av frågan om nödiga åtgärder för befrämjande av det öländska kustfiskets utveckling har framhållit nödvändigheten av att fiskehamnarne vid Byxelkrok och Kårehamn med det snaraste byggas.

I underdånigt utlåtande den 13 september 1919 har Lantbruksstyrelsen framhållit, att kusten på Öland är vanlottad på fiskehamnar, men att fisktillgången i denna del av Östersjön är mycket riklig och kunde giva upphov till



ett mycket större fiske än det nuvarande, blott det finnes lämpliga fiskehamnar. Konungens befallningshavande har även vid flera tillfällen framhållit, att saknaden av goda fiskehamnar är ett av de svåraste hindren för ett ändamålsenligt tillgodogörande av den rikliga fisktillgången vid Ölands kuster.

Utfi sitt den 26 augusti 1922 avgivna yttrande med anledning av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens förut omnämnda skrivelse den 11 juli samma år har Konungens befallningshavande framhållit, att behovet av fiskehamnsanläggning vid Byxelkrok, Kårehamn och Värskär enligt länsstyrelsens åsikt vore betydligt större nu än vid tiden för fiskehamnskommissionens besök å nämnda platser åren 1907 och 1908. Detta sammanhänge med det sedan några år nyvaknade intresset att söka i större omfattning tillgodogöra sig de rika fisktillgångar, som förefinnas i Östersjön. Vad kustbefolkningen i nämnda hänseende eftersträfvade vore att mera allmänt övergå till det givande storsjöfisket. Den viktigaste förutsättningen härför vore tillkomsten av välbelägna, skyddade och tillräckligt djupa hamnar. Saknaden av sådana vore den främsta orsaken till fiskets mindre gynnsamma ställning inom länet. Till följd av denna kännbara brist vore fisken mångenstädes oåtkomlig för fiskarebefolkningen.

Länsstyrelsen uttalade därför som sin åsikt, att fiskehamnsanläggningar böra ifrågakomma vid de förenämnda tre fisklägena. Sådana förändringar hade nämligen inträtt, att behovet av omförmälda hamnar numera gjorde sig mer gällande än tillförne. Beträffande särskilt Öland vore det av utomordentlig vikt, att sådana åtgärder viddtoges från statsmakternas sida, som vore ägnade att upphjälpa Ölands av en förödande emigration nedsatta näringsliv och därigenom skapa ökade utkomstmöjligheter för Ölands befolkning. Samma skäl, som föranlett statsmakterna att göra betydande uppoffringar för framdragande av järnvägar inom övre Norrlands ödebygder, kunde även åberopas, när det gällde att befärma kommunikationer och näringsliv i andra, i vissa avseenden efterblivna landsändar. I båda fallen vore syftet att väcka till liv de slumrande möjligheterna till ekonomisk utveckling, vilka i rik mån förefunnas.

Då ett verkligt uppsving i orten vore att förvänta genom inrättandet av ifrågavarande hamnar, syntes det nödvändigt, att såväl Byxelkrok som Kårehamn byggdes såsom större fiskehamnar och Värskär såsom en mindre dylik hamn.

Om det av statsfinansiella skäl visar sig ofrånkomligt, att hamnar vid Byxelkrok och Kårehamn icke kunna samtidigt anläggas, ansåge länsstyrelsen, att hamnen vid Byxelkrok först bör bringas till utförande.

Konungens befallningshavande anför slutligen, att det givetvis förefinnes gynnsamma möjligheter för större fångstmängders avsättning från Byxelkrok och Kårehamn ävensom från Värskär efter inrättandet av hamnar å dessa platser. Från Byxelkrok och Kårehamn kan därjämte påräknas avsättning av lantmannaprodukter och skogsbär samt från Byxelkrok därjämte av trävaror. Från sistnämnda plats komme exporten att gå till Borgholm, Kalmar, Oskarshamn, Ny-näshamn och Stockholm ävensom till Gottland, och från Kårehamn framför allt till andra orter på Gottland, men därjämte till Kalmar, Oskarshamn och andra orter på fastlandet ävensom till Gottland. Från Värskär vore främst Västervik, Linköping och Norrköping att räkna såsom avsättningsplatser.

*Byxelkrok* är beläget på Ölands västra kust omkring 0.6 mil från öns norra udde. Platsen är väl belägen som utgångspunkt för bedrivande av ett regelbundet fiske på de fiskrika grunden vid och utanför Ölands norra udde. Grankulla-

*Styrelserna  
och de sak-  
kunnige.*

viks hamn, som anlagts av Domänstyrelsen, ligger visserligen närmare dessa fångstplatser, men denna hamn är olämplig som fiskehamn, då den är synnerligen svår att angöra under nordlig och nordostlig storm på grund av den då hårda strömmen och sjögången i inloppet.

I trakten av Byxelkrok idkas nu fiske med 38 öppna båtar och 1 motorbåt. Yrkesfiskare finnas nu 8 st. och 20 binäringsfiskare, men år 1919 bedrevs yrkesmässigt fiske av 78 personer, av vilka 47 voro helt hänvisade till fisket för sitt uppehälle. Goda boplatser för en ökad fiskarebefolkning finnas i omedelbar närhet intill platsen för den beslutade hamnen. Bukten vid Byxelkrok har så stort naturligt djup, att den beslutade fiskehamnen därstädes skulle kunna anlöpas av 4 meters djupgående ångbåtar och fraktskutor och en god regelbunden förbindelse med fastlandet skulle därifrån kunna anordnas. Sedan flera år utskeppas från Byxelkrok virke från flera sågverk i trakten. Förutom betydande mängder av trävaror omfattar utskeppningen kalksten samt spannmål och andra lantmannaprodukter. Införseln för norra Ölands behov av handelsvaror, gödningsämnen m. m. går över Byxelkrok. Hamnen skulle säkerligen komma att förmedla en icke obetydlig fraktrafik, samtidigt som den kan möjliggöra ett regelbundet fiske på grunden norr om Öland och annorstädes i Östersjön. Fiskefångsterna kunde från hamnen försändas till fastlandet i trafik på Oskarshamn och Stockholm. Fiskehamnen skulle bli av betydelse icke blott för norra Öland utan även för de fastlandsfiskare, som bedreve fiske på fiskeplatserna norr om ön samt för kustfararne. Såsom välbägen nödhamn skulle Byxelkroks hamn nämligen erbjuda skydd dels åt fiskare från andra platser, dels åt den stora mängd handelsfartyg, som passera Ölands norra udde.

Med hänsyn därtill att hamnen sålunda torde komma att i väsentlig grad tjäna handels- och fraktintressen, synes det rimligt att anläggningskostnaden till lämpligt avpassade andelar bestrides dels av Böda kommun eller landstinget, dels av fonden för bro- och hamnbyggnader samt farleder, dels av de till fiskehamnsbyggnaderna beviljade medlen.

*Kärehamn* är beläget på Ölands östra kust, cirka 2 mil från Borgholm, och ligger bra till för bedrivande av fiske öster om Öland. För närvarande finnas emellertid därstädes endast 3 fiskare, som bedriva strömmings-, ål-, flundre- och torskfiske med 3 st. båtar. Det finnes till hamnplan avsatt ett område av 9.7 har och till boplatser för en framtida fiskarebefolkning är avsatt 13.6 har, förutom 9.6 har till lotsplats. En hamn därstädes skulle utgöra stödjepunkt för bedrivandet från Öland av ett givande fiske ute på de goda fiskeplatserna i Östersjön, samt göra stor nytta som nödhamn för en stor del av de sjöfarande, som passera längs Ölands östra kust. En fiskehamnsanläggning därstädes synes emellertid icke under nuvarande tidsförhållanden kunna förordas, utan tills vidare böra anstå, ehuru väl Öland är i avsaknad av någon fiske- och nödhamn på hela östra kusten.

*Värskär* är beläget på en mindre ö ute i havsbandet cirka 3.0 mil norr om Västervik. Antalet fiskare å Värskär har sedan år 1908 minskats från dåvarande 10 st. till 6 st., vilka alla äro yrkesfiskare. Hela befolkningen på ön uppgives nu utgöra endast 28 personer. — En öppen motorbåt och 25 öppna båtar utan motor användas för fisket, som bedrivs av de 6 fiskarena med biträde av 7 andra personer som medhjälpare. — Ön äges av fiskarena, som friköpt densamma. En hamnanläggning, vare sig på nordvästra eller sydvästra sidan av ön, skulle visserligen kunna giva skydd åt fiskarens båtar och öka avsättningsmöjligheterna däri-

genom att man kunde övergå till användande av flera motorbåtar i stället för de små öppna båtarna. Någon stor utveckling av fiskerinäringen skulle icke kunna främjas genom en hamn på ön, men skulle en hamnanläggning därstädes möjliggöra, att fisket kunde tryggare bedrivas och i ökad omfattning.

Då den svåraste sjön vid Värskär kommer från nordost, varifrån grov sjö bryter in i den lilla hamnviken på öns nordvästra sida, där fiskebåtarna ligga, så kunde större trygghet för dessa för en relativt mindre kostnad vinnas genom att längre in i viken utbygga en kortare vågbrytare. Härmed skulle visserligen icke erhållas en så lugn hamnplats därstädes som om den beslutade större, fullt skyddade fiskehamnen komme till utförande med dess båda längre ut belägna vågbrytare, men med hänsyn till de sannolika utvecklingsmöjligheterna har anläggningen ansetts böra inskränkas till utbyggande av en kortare vågbrytare från västra stranden av hamnviken.

Beträffande Kalmar län och Öland hava styrelserna och de sakkunnige ansett sig böra föreslå att fiskehamnsbyggnaden vid Kårehamn må utslutas ur den av riksdagen antagna planen för fiskehamnsbyggnaderna tillhörande gruppen I och att således av denna grupp må inom detta län utföras endast hamnar vid Värskär och Byxelkrok, denna sistnämnda med villkor att  $\frac{2}{3}$  av kostnaden bestrides med anslag ur fonden för broar och mindre hamnar, och att 15 % av kostnaden bestridas av Böda kommun eller landstinget samt att de återstående  $18\frac{1}{3}$  % av kostnaden bestridas av de till fiskehamnsbyggnaderna beviljade byggnadsmedlen.

Såsom i det föregående anförts, finnes i närheten av Byxelkrok en hamn, Grankullavik.

Denna hamn har anlagts av domänstyrelsen för utskeppning av det virke, som avverkas å Böda kronopark och förädlas i statens sågverk vid Grankullavik. Om denna hamn skulle tagas i anspråk även som fiskehamn, måste väg anläggas från Byxelkrok till Grankullavik, varjämte i sågverkets närhet mark måste upplåtas icke blott för fiskebodar och torkplatser utan även för bostäder. Emellertid skulle likväl behov av hamnanläggning i Byxelkrok föreligga, enär härifrån utskeppas skogs- och jordbruksprodukter, vilka icke lämpligen kunna föras över Grankullaviks hamn. Däremot hade det enligt styrelsernas och de sakkunniges förmenande varit ändamålsenligt och till stort gagn för orten, om hamnen vid Grankullavik icke kommit till stånd utan i stället lastageplats för virke från kronans skog anlagts vid Byxelkrok.

I sådant fall hade ytterligare en hamn vid norra delen av ön varit obehövlig. På grund av vad sålunda förekommit anse sig styrelserna och de sakkunnige böra uttala önskvärdheten av att när fråga uppstår om lösning av trafikproblem, även i sådana fall då dessa avse tillgodoseende av allenast ett verks trafikbehov, överläggningar måtte föras med respektive kommuner och länsstyrelser i syfte att med dylika anläggningar olika intressen må kunna främjas. Vid sådant förfarande skulle i här ifrågavarande fall av allt att döma fråga om anläggande för fiskets behov av ytterligare en hamn å norra Öland ej nu hava behöft föreligga.

Kostnaden för hamnanläggningen vid Kårehamn har beräknats till 735,300 kronor.

Kostnaden för hamnen vid Värskär skulle enligt den tidigare beslutade arbetsplanen uppgå till 283,600 kronor. I den nu föreslagna planen har hamnbassängen minskats samt upptagits endast en, till längden avkortad vågbrytare. Härigenom har kostnaden nedbringats till endast 53,000 kronor.

Kostnaden för hamnen vid Byxelkrok skulle enligt den tidigare arbetsplanen uppgå till 870,300 kronor. I den nu föreslagna planen har hamnanläggningens storlek minskats, vågbrytaren gjorts kortare och byggnadssättet i avseende på underbyggnaden ändrats. Härefter har kostnaden nu beräknats till 529,000 kronor.

Nedsättningen i byggnadskostnaden för fiskehamnar inom Kalmar län skulle sålunda bliva 1,307,200 kronor.

### Gävleborgs län.

Inom Gävleborgs län skulle enligt den beslutade byggnadsplanen anläggas till gruppen I hörande fiskehamnar vid Hölick och Utvalnäs.

I detta län fiskas huvudsakligen strömming samt en del lax, sik och aborre.

Totala fångstmängden utgjorde år 1914 cirka 3,315,000 kg., år 1917 cirka 5,403,000 kg., år 1918 cirka 5,279,000 kg. och år 1920 cirka 3,809,000 kg., utvisande en ökning av 1914 års fångstmängd av respektive 63 %, 59 % och 15 %, med en värdeökning från cirka 476,785 kronor år 1914 till cirka 1,957,000 kronor år 1917, cirka 3,486,000 kronor år 1918 och cirka 1,108,600 kronor år 1920.

I Gävleborgs län hava fiskarna under senare åren allmera övergått till användande av motordrivna fiskebåtar, dock användas ännu endast öppna båtar. Medan år 1914 funnos endast 206 öppna båtar med motor och 863 sådana utan motor, funnos år 1920 496 med motor och 577 utan motor.

I anledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 11 juli 1922 har Konungens Befallningshavande med överlämnande av infordrade yttranden från fiskeriintendenten dr Hugo Ågren samt vederbörande ortsmyndigheter, såsom eget utlåtande med hänsyn till den kännedom länsstyrelsen hade om förhållandena till alla delar instämt i vad fiskeriintendenten i sitt yttrande anfört.

Beträffande de ifrågakvarande fiskehamnarne inom länet har fiskeriintendenten anfört, att honom syntes behovet av deras iståndsättande vara minst lika stort nu som vid fiskehamnskommissionens besök på platserna åren 1907—1908, och så trängande, att det vore ytterst beklagligt, om icke de för samtliga dessa fisklägen föreslagna hamnförbättringarne nu äntligen kunde bringas till förverkligande. I avseende å ordningsföljden syntes honom inom fiskehamnsgruppen I Hölick böra sättas före Utvalnäs.

Avsättningsmöjligheter och avsättningsplatser för fångsten torde efter hamnförbättringarne bliva desamma som hittills. Transportmedel till och från hamnarne vore och ansågs tillsvidare bliva huvudsakligen motorbåtar.

Vid av landsfiskalen enligt länsstyrelsens resolution hållet sammanträde den 21 juli 1922 med fiskarebefolkningen i Hölick hava fiskarna framhållit, att behovet av fiskehamnsanläggning vid Hölick är nu större än vid tiden för fiskehamnskommissionens besök på platsen åren 1907 och 1908, enär den lilla otillräckliga fiskehamn, som nu finnes, årligen slammas allt mer igen, och enär, då vid höststormarne, när havet ligger på, båtarne måste föras in i en smal ränna, det är nästan omöjligt, att få ut dem igen, när lugn inträtt. Det hade till och med hänt, att de då blivit liggande på land. Båtarne vore dessutom nu mera djupgående och alltså svårare att få in och ut. Såväl båtarne som även redskapen hade stigit i värde och nyanskaffning allmänt förekommit sedan kommissionens besök, varför risken vore större och ständigt förefintlig, då intet stormskydd finnes. — Några sådana förändringar i befolkningens storlek eller yrkesförhållanden, att hamnanläggningen vore överflödig, hade icke inträtt, utan snarare tvärtom, och vore man övertygad, att befolkningen skulle ökas med flere fiskare, om

en fiskehamn bleve anlagd. Avsättningsorterna vore företrädesvis Hudiksvall, Sundsvall och Gävle och som transportmedel använde fiskarena sina motorbåtar. När Ostkustbanan kommer till stånd, komme säkert avsättningsplatsernas antal att ökas. Skulle ej fiskehamn komma att anläggas vid Hölick, skulle fiskarena där ställas inför den eventualiteten att få sluta med fisket.

I fråga om Utvalnäs har magistraten i Gävle till Konungens Befallningshavande översänt yttrande av stadens hamnstyrelse, uti vilket uttalats, att behovet av fiskehamnsanläggning vid Utvalnäs nu icke är mindre stort än vid tiden för fiskehamnskommissionens besök på platsen åren 1907 och 1908, och att det på denna hamnplats icke hade inträtt sådana förändringar i befolkningens storlek och yrkesförhållanden, att behovet av hamnanläggningen försvunnit eller så väsentligen minskats, att den numera icke bör ifrågakomma, utan hade fiskarena ökat i antal. Avsättningsmöjligheterna torde icke förändras genom en hamnanläggning, då avsättningsplats för fångsten är och torde förbliva Gävle. Transportmedlen vore mindre, öppna farkoster med eller utan motorer samt i undantagsfall ångbåt, som uppehåller förbindelse med Gävle och Utvalnäs.

*Hölicks* fiskläge är beläget på södra udden av Hornslandet, cirka  $2\frac{1}{2}$  mil från Hudiksvall, där segelleden från staden går ut i öppna havet. Från läget fiskas med för närvarande 14 öppna båtar, av vilka 10 äro försedda med motorer, och med 3 man på varje båt. Fisket utgöres huvudsakligen av strömmingsfiske samt något lax, och bedrivs från och med maj till och med oktober månad såsom vanligt inom de norrländska länen.

Hamnen utgöres för närvarande av en liten och smal bukt, cirka 100 meter lång och endast 10 meter bred. Vattendjupet i denna lilla hamnbukt minskas allt mer genom landhöjningen och uppgår numera till endast cirka 0.6 meter under medelvattenytan, vilket är otillräckligt, så att fiskarena ej nu kunna hava sina fiskebåtar vid sjöbodarna. Det blir därför nödvändigt att upphöra med fisket, om ej genom en hamnanläggning förbättrade förhållanden kunna beredas. Vid prövning av frågan om huru detta bäst kunde ske, har undersökts tvänne alternativa möjligheter: att fördjupa och vidga den nuvarande bukten vid sjöbodarne eller att anlägga en ny hamn i en större bukt belägen omedelbart norr om fiskläget.

Då i den gamla hamnen botten utgöres av berg och hård pinno på så ringa djup som 0.5 till 0.8 meter under den uppgrundade sandbotten, och en fördjupning och breddning av den endast 10 meter breda bukten icke skulle kunna företagas av sådan omfattning, att hamnen därefter skulle kunna fylla behovet av nödigt utrymme för en utveckling av fisket, så kan det icke vara ändamålsenligt att lägga ner kostnader för en bättring av den trånga gamla hamnen.

I den större bukten omedelbart norr om fiskläget finnas däremot gynnsammare betingelser för anläggning av en ny hamn med 2.0 meter djup vid medelvattenytan utan alltför stor kostnad. — Botten i denna vik utgöres av sand till sådant djup att en ytterligare fördjupning till 2.5 à 3.0 meter eller mera kan ske utan svårighet, och utrymmet i hamnbassängen, om så i framtiden erfordras, lätt ökas genom att utsträcka muddringen i hamnbassängen till större vidd. — Hamnen kan således härstädes bliva tillräckligt rymlig och djup även för en framtida utveckling av fisket från Hölick, och i följd av sitt läge i havsbandet kan den även få betydelse såsom nödhamn i storm för bogserbåtar och pråmar, som passera kusten och för fiskebåtar från andra fisklägen.

*Styrelserna  
och de sak-  
kunnige.*

Vid *Utvalnäs* bedrivs fisket för närvarande med 19 öppna båtar med motor och med 17 öppna båtar utan motor. Fångsten utgöres huvudsakligen av strömming, som försäljes dels färsk, dels rökt eller saltad, samt lax och sik m. m.

*Utvalnäs* fiskläge, cirka 2 mil nordost om Gävle, är beläget på staden tillhörig mark, på öppen strand utan skydd för ostliga och sydliga vindar. Svår sjö kommer från sydost och ost till norr. Vid hård pålandssjö äro fiskebåtarna svårt utsatta vid de smärre bryggor, som äro utbyggda vid stranden. Fiskehamnskommissionen hade ansett, att på platsen erfordrades byggande av en skyddande vågbrytare eller hamnarm så förlagd, att den mot vågsvall skyddade en bassäng, där större fiskebåtar, smärre ångslupar och bogserbåtar kunde finna skydd i stormigt väder. Vid styrelsernas och de sakkunniges besök på platsen hava emellertid fiskarena ansett sig kunna reda sig utan skydd av någon vågbrytare och endast påyrkat, att en mindre stenrensning och muddring verkställes på ett i södra delen av fiskläget på något avstånd från stranden befintligt grund, där sjön nu bryter så svårt, att fiskebåtarna icke utan stor fara kunna angöra strandbryggorna innanför grundet i fråga.

Styrelserna och de sakkunniga anse det av dem ifrågasatta arbetet vara ändamålsenligt och efter allt att döma tillfyllest för att åstadkomma bättre förhållanden.

*Utvalnäs* och *Hölick* äro bland de största fisklägena inom länet.

Beträffande *Gävleborgs* län hava styrelserna och de sakkunnige ansett sig böra föreslå, att anläggning av fiskehamn utföres vid *Hölick* i den större bukten omedelbart norr om fiskläget, och att stenrensning och muddring vid *Utvalnäs* utföres å grundet utanför södra delen av fiskeläget.

Kostnaden för hamnanläggningen vid *Hölick* har enligt den tidigare planen beräknats till 370,800 kronor. I den nu föreslagna planen har hamnens storlek minskats, vågbrytarna avkortats i längd och vattendjupet i hamnen nedsatts till 2 meter. I den förstnämnda arbetsplanen var vattendjupet dels 2.5 meter, dels 2.0 meter.

Härefter har kostnaden nu beräknats till 191,500 kronor.

Kostnaden för hamnanläggning vid *Utvalnäs* har enligt den tidigare planen beräknats till 177,400 kronor. Efter arbetets begränsning till endast muddring och stenrensning har kostnaden beräknats till 12,000 kronor.

Nedsättningen i byggnadskostnaden för fiskehamnar inom *Gävleborgs* län skulle således bliva 344,700 kronor.

### Västernorrlands län.

I detta län skulle enligt den beslutade byggnadsplanen anläggas endast en fiskehamn, tillhörande gruppen I, nämligen vid *Bremö-Kalven*.

Utanför *Västernorrlands* kust fiskas betydande kvantiteter strömming samt i övrigt lax, laxöring, sik, gädda och lake.

Totala fångstmängden utgjorde år 1914 cirka 1,712,900 kg., år 1916 cirka 2,441,600 kg., år 1918 cirka 3,431,700 kg. och år 1920 cirka 2,818,200 kg., utvisande en ökning år 1916 med 42.5 %, år 1918 med 100.3 % och 1920 med 64.5 % av 1914 års fångstmängd. År 1914 uppgick fångstens värde till cirka 347,700 kronor, år 1916 till cirka 879,300 kronor, år 1918 till cirka 2,350,200 kronor och år 1920 till cirka 1,070,600 kronor.

Inom länet användes år 1914 151 st. öppna båtar med motor och 546 st. öppna båtar utan motor. Under år 1916 hade man 216 öppna båtar med motor och 578 öppna båtar utan motor, år 1918 346 öppna båtar med motor och 676 öppna båtar utan motor, samt år 1920 icke mindre än 432 öppna båtar med motor och 535 öppna båtar utan motor. Intresset för en övergång till motor-drivna båtar vid havsfisket har inom länet varit ständigt stigande.

Ursprungligen skulle enligt riksdagsbeslutet år 1911 fiskehamn anläggas vid Sanna på Bremön. I underdånig skrivelse den 2 december 1916 ifrågasatte lantbruksstyrelsen, att den beslutade fiskehamnsanläggningen vid Sanna borde utbytas mot annan dylik anläggning på lämpligare belägen plats, och i underdånig skrivelse den 18 december 1917 fann styrelsen på anförda grunder otvetydigt framgå, att den beslutade hamnen vid Sanna å Bremön skulle vara olämplig till fiskehamn, men att däremot en lämplig plats för en fiskehamn i samma trakt finnes i det s. k. Kalvsundet mellan Bremön och den söder om Bremön belägna holmen Bremö-Kalven. Någon fiskarebefolkning vore nämligen ej bosatt eller uppehölle sig ens tidvis vid Sanna och möjlighet förefunnes ej heller för fiskare att bosätta sig å platsen, enär denna disponerades av lotsverket. Sanna ansågs i övrigt icke hava något fördelaktigt läge i förhållande till fiskeplatserna i trakten. Däremot besöktes Kalvsundet under fisketiden av traktens fiskare, och hade nämnda sund ett mycket fördelaktigare läge än Sanna i förhållande till fiskeplatserna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har därefter i underdånig skrivelse den 6 december 1919 biträtt vad lantbruksstyrelsen sålunda anført, samt sedermera med underdånig skrivelse den 1 november 1920 med överlämnande av arbetsplan för fiskehamn i Kalvsundet anført, att med då rådande prisförhållanden en besparing av omkring 400,000 kronor skulle uppnås genom att utföra fiskehamnsanläggningen i Kalvsundet vid Bremö-Kalven i stället för vid Sanna. — Vid 1921 års riksdag bifölls Kungl. Maj:ts förslag, att fiskehamn skulle byggas vid Bremö-Kalven i stället för vid Sanna å Bremön.

Uti sitt den 5 augusti 1922 avgivna yttrande med anledning av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förut omnämnda skrivelse den 11 juli 1922 har Konungens befallningshavande i fråga om fiskehamnsanläggning vid Bremö-Kalven, med erinran om huruledes denna hamnanläggning blivit beslutad av riksdagen 1921, framhållit, att vid Bremö-Kalven finnes dock icke något egentligt fiskläge och att något sådant kommer sannolikt icke heller att därstädes uppstå, även om en fiskehamn där anlägges. Någon dyrbarare hamnanläggning borde sålunda där under inga omständigheter ifrågakomma. Emellertid uppehålla sig i det s. k. Kalvsundet fiskare från närbelägna fisklägen tidvis, då fiskeförhållandena i trakten av Bremö-Kalven äro särskilt gynnsamma. Enligt uppgift fiskas då därstädes icke blott av Njurundafiskare utan även av fiskare från Alnön och Hälsingland till ett sammanlagt antal av på en gång ända till 80 båtlag. Till skydd för dessas fiskebåtar, i allmänhet jämförelsevis små motorbåtar, torde i Kalvsundet vid Bremö-Kalven erfordras två vägbyrtare, vartill alltså en anläggning lärer kunna inskränkas. — Med hänsyn till den betydande kostnad, vartill denna beslutade fiskehamn beräknats, och den enligt länsstyrelsens mening jämförelsevis mindre nytta, den skulle medföra, hemställde länsstyrelsen, att frågan om denna fiskehamnsanläggnings utförande toges under förnyad omprövning, därvid borde undersökas, huruvida icke erforderliga hamnanstalter borde kunna åstadkommas för kostnader, vilka icke stå i alltför stor disproportion till anläggningens blivande betydelse. Det kunde nämligen enligt länsstyrelsens mening icke antagas, att

efter en hamnanläggning därstädes avsättningsmöjligheterna avsevärt förbättras, nya avsättningsplatser erhållas eller förbättrade transportmedel anordnas.

I skrivelse till lantbruksstyrelsen den 7 april 1922 hava 19 fiskare vid Lörudden hemställt, att fiskehamnen därstädes måtte snarast möjligt iståndsättas. Ut i häröver den 11 juli 1922 avgivet yttrande till lantbruksstyrelsen har fiskeriintendenten i nedre norra distriktet anfört, att Löruddens fiskehamn borde iståndsättas samtidigt med övriga med denna jämförliga norrländska fiskehamnar, såsom Hölick, Prästgrundet, Bergö, Grisslan m. fl. -- Därest Lörudden på grund av arten av de förbättringsarbeten, som där äro erforderliga, icke kunde inrangeras i fiskehamnsgruppen II (Gårdskar, Fågelsundet m. fl.), syntes hamnen vid Lörudden böra placeras i grupp I som nr 13 i stället för Bremö-Kalven. — Det vore visserligen av stor betydelse att få två vågbrytare uppförda i Kalvsundet, men om dessa icke skulle kunna utföras för en ringa bråkdel av den för fiskehamnsanläggningen å Bremö-Kalven beräknade kostnaden, syntes honom ingen anläggning därstädes böra ifrågakomma. Det vore ojämförligt viktigare, att hamnen vid Lörudden snarast möjligt iståndsättes, än att fiskehamn anordnas i Kalvsundet.

Uti sitt den 5 augusti 1922 avgivna yttrande i anledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 11 juli 1922 har Konungens befallningshavande beträffande Lörudden anfört, att fiskehamnskommissionen angivit, att hamnen vid Lörudden ej för rimliga kostnader kan bli någon framtidshamn, och att fiskehamnskommissionen antager, att åtminstone en del av de yngre fiskarena skulle komma att överflytta till Sanna å Bremön, i fall därstädes anlades hamn; dock förmodades, att flertalet fiskare och däribland alla de äldre skulle stanna kvar vid Lörudden, därest hamnen därstädes komme att upprensas. — Denna hamn befinner sig numera i dåligt skick, då den, av naturen grund och trång, under en vinterstorm år 1917 blev svårt förstörd. Dessutom förekomma stenar utanför inloppet. — Då Lörudden är ett av de viktigaste fisklägena inom länet, bör den här behöfliga hamnförbättringen snarast komma till utförande. Givetvis skulle den bästa hamnen erhållas förutom medelst hamnens uppmuddring genom anläggande av nya vågbrytare. Ett sådant omfattande arbete torde dock draga allt för betydande kostnader, varför i första hand torde vara tillräckligt att, jämte uppmuddring av hamnen, iståndsätta det av stormen skadade hålverket till en vågbrytare. Länsstyrelsen tillstyrkte sålunda såsom i högsta grad angeläget förbättrande inom den närmaste tiden av Löruddens fiskehamn. Underlåtenhet härav kunde föranleda, att fisket därstädes måste helt och hållet nedläggas. Anläggandet av fiskehamn vare sig vid Sanna eller i Kalvsundet å Bremö-Kalven kan enligt länsstyrelsens mening ingalunda ersätta en hamn vid Lörudden.

Styrelserna  
och de sak-  
kunnige.

Löruddens fiskläge är beläget på fastlandet mitt emot den nordligaste udden av Bremön. I Kalvsundet mellan Bremön och den sydväst om denna ö belägna holmen Bremö-Kalven skulle den beslutade fiskehamnen vid *Bremö-Kalven* förläggas. Då denna sistnämnda fiskehamn skulle ersätta den tidigare beslutade fiskehamnsanläggningen vid Sanna å Bremön, så skulle denna hamn erhålla samma rymlighet, vattendjup av 3.0 m. och utrustning med kajbyggnad och släpställe som fiskehamnskommissionen ansett behöfliga för den fiskehamn vid Sanna, som den skulle ersätta.

Om däremot anläggningen skulle inskränkas till anordnande av endast skydd för fiskebåtarna, vilket nu enligt Konungens befallningshavandes mening vore



tillräckligt, och sålunda kaj, släpställ och muddring icke utföres, så bliva endast tvenne vågbrytare behöfliga för att fiskebåtarna skulle kunna ligga trygga i skydd av dessa. För att kunna bereda skydd för det stora antal av ända till 80 båtlag, som på en gång lära samlas till fiske i trakten av Bremö-Kalven, skulle utan tvivel erfordras den rymlighet för hamnbassängen, som i hamnplanen angivits. Det vore uppenbarligen icke synnerligen tillfredsställande att bereda skydd för endast en del av båtlagen, och att sålunda väsentligen, t. ex. till hälften, minska det genom vågbrytare inneslutna och skyddade området, men även om anläggningen i sådan omfattning inskränkes, så kunde man icke komma ifrån nödvändigheten att åt vågbrytarna ge den styrka och de dimensioner, som betingas av hamnens utsatta läge. Svår sjö från SO och S samt även från N går genom Kalvsundet. Vågbrytarna måste kunna stå emot den hårda sjön, som kommer från öppet hav och djupt vatten direkt mot vågbrytarna. Under alla förhållanden, vare sig man skulle enligt den fastställda arbetsplanen bereda skydd för en tillräckligt rymligt hamnbassäng, avpassad efter behovet för ända till 80 båtlag, eller för endast hälften därav, så skulle kostnaden för vågbrytarna bliva väsentligen större än en hamnanläggning vid Lörudden.

Beträffande Västernorrlands län hava styrelserna och de sakkunnige, som dela Konungens befallningshavandes uppfattning, funnit sig böra föreslå, att den beslutade fiskehamnsanläggningen vid Bremö-Kalven må uteslutas ur den av riksdagen antagna planen för fiskehamnsbyggnaderna tillhörande gruppen I och ersättas i denna grupp av fiskehamn vid Lörudden.

Kostnaden för hamnanläggningen vid Bremö-Kalven har enligt den tidigare beslutade planen beräknats till 956,700 kronor.

Kostnaden för hamnarbetet vid Lörudden, som kunnat begränsas till utförande av en kort vågbrytare samt muddring och stenrensning, har beräknats till 100,500 kronor.

Nedsättningen i byggnadskostnaden för fiskehamnar inom Västernorrlands län skulle sålunda bliva 856,200 kronor.

### Södermanlands län.

I detta län skulle enligt den beslutade byggnadsplanen för fiskehamnsgruppen I anläggas bryggor vid Stendörren, Långö och Bokö.

Utanför Södermanlands kust fiskas huvudsakligen strömming, flundra, aborre, gädda, ål och sik samt braxen och id.

Totala fångstmängden utgjorde år 1914 cirka 593,900 kg., år 1916 cirka 806,400 kg., år 1918 cirka 601,000 kg. och år 1920 cirka 437,300 kg., utvisande en ökning år 1916 med 35.8 %, år 1918 med 1.2 % och en minskning år 1920 med 26.4 % av 1914 års fångstmängd. År 1914 uppgick fångstens värde till cirka 95,500 kronor, år 1916 till cirka 271,400 kronor, år 1918 till cirka 560,500 kronor och år 1920 till cirka 307,300 kronor.

År 1914 användes inom länet 1 däckad båt utan motor, 43 öppna båtar med motor och 319 öppna båtar utan motor. Under år 1916 hade man 1 däckad båt med motor, 58 öppna båtar med motor och 320 öppna båtar utan motor. År 1918 64 öppna båtar med motor och 376 öppna båtar utan motor samt år 1920 icke mindre än 47 däckade båtar med motor, 29 öppna båtar med motor och 417 öppna båtar utan motor. Under sista åren hava fiskarena sålunda i stor omfatt-

ning övergått till anskaffande av däckade motordrivna fiskebåtar i stället för öppna båtar med motor.

Vid Stendörren, Långö och Bokö skulle anläggningarna endast bestå av den stora farleden inomskärs från Stockholm till sydligare delar av Östersjökusten uppförda bryggor, vid vilka fiskarena, som bo på spridda platser i skärgården, skulle kunna avsända sina fiskefångster per ångbåt till Nyköping eller Stockholm eller annorstädes. Från de vid och utanför farleden liggande öarne försändas förutom den fångade fisken, kreatur och jordbruksprodukter, och diverse förnödenheter avhämtas för fiskarens och den övriga befolkningens behov.

I anledning av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 11 juli 1922 har Konungens befallningshavande, med överlämnande av infortrade yttranden från landsfiskalen i Hölebo distrikt, inom vilket de nämnda bryggplatserna äro belägna, samt från länets fiskerikommitté, åberopat dessa yttranden av överensstämmande innehåll såsom uttryck för Konungens befallningshavandes egen uppfattning och såsom sammanfattning anförd, att vid Stendörren och Långö vore behovet av de föreslagna bryggorna lika stort som åren 1907 och 1908 vid fiskehamnskommissionens besök på platserna, men att vid Bokö hade det något minskats på grund av Järna-Norrköpingsbanans tillkomst sedan dess, och att någon på behovet av anläggningarna inverkan förändring i befolkningens storlek eller yrkesförhållanden icke inträtt å någon av de tre platserna. Av de ifrågasvarande anläggningarna borde den vid Långö i Sävsundet i första rummet komma till utförande och därnäst den i det närmaste lika önskvärda anläggningen vid Stendörren, varemot bryggan vid Bokö icke vore fullt så viktig. Alldenstund bryggorna skulle å alla tre ställena ligga invid stora segelleden inomskärs från Stockholm söderut, förefinnas gynnsamma avsättningsmöjligheter. Avsättningsplatser för fångsten torde bliva först och främst Stockholm, men jämväl Södertälje, Nyköping och Norrköping, dit fisken kan medfölja de passerande kanal- och skärgårdsbåtarna, därest kajanläggningar med tillräckligt djup komma till stånd.

*Styrelserna  
och de sakkunnige.*

Fisket i den södermanländska skärgården och utanför kusten bedrivs visserligen till större omfattning inom Hölebo härad, där de beslutade tre bryggorna skulle bliva belägna, än inom något annat av kustdistrikten, men är likvisst i och för sig tämligen ringa. Inom Hölebo härad är yrkesfiskarens antal f. n. endast 15, medan binäringsfiskarena uppgå till 108 personer. Värdet av hela fiskefångsten inom häradet uppgick under år 1920 till endast cirka 132,000 kronor.

För fiskarena skulle tillkomsten av de tre bryggorna visserligen underlätta avlämnandet av fiskefångsterna till de passerande skärgårdsbåtarna, men bryggorna skulle säkerligen få sin största betydelse för skärgårdsbefolkningens varuforsling och persontrafik med kustfararne och skärgårdsbåtarna till Stockholm och Nyköping m. fl. platser. Det synes därför mera vara ett samfärdselintresse att bygga dessa bryggor vid den stora allmänna farleden, än en åtgärd, som i någon större grad skulle befrämja en utveckling av fisket inom länet. De ifrågasvarande bryggorna synas därför närmast böra bringas till utförande genom användande av andra medel än dem som beviljats för främjande av fiskerinäringens utveckling genom anläggning av fiskehamnar.

Styrelserna och de sakkunnige hava därför ansett sig böra föreslå, att brygganläggningarna vid Stendörren, Långö och Bokö böra uteslutas ur den av riks-

dagen antagna planen för fiskehamnsbyggnader, tillhörande gruppen I, och att sålunda icke någondera av dem må komma till utförande som fiskehamnsbyggnad.

Byggnadskostnaden för de tidigare beslutade hamnarbetena vid Stendörren, Långö och Bokö var beräknad till respektive 46,200 kronor, 38,600 kronor och 28,000 kronor. Besparingen genom uteslutandet av dessa hamnar skulle således uppgå till 112,800 kronor.

### Göteborgs och Bohus län.

Uti sin skrivelse den 10 maj 1922 har riksdagen beträffande den motionsvis gjorda framställningen om ytterligare muddring i den redan utförda fiskehamnen vid *Hönö-Klova*, som tillhör fiskehamnsgruppen I, förklarar, att detta spörsmål lämpligen borde upptagas till närmare granskning i sammanhang med den allmänna utredning rörande de olika fiskehamnarne, vilka riksdagen ansett böra äga rum.

*Ytterligare  
muddring vid  
Hönö-Klova.*

Styrelserna och de sakkunnige hava i anledning därav även besökt Hönö-Klova för bedömande av i vad mån den önskade muddringen därstädes må anses behöflig.

Före den nya fiskehamnens tillkomst hava fiskarena haft sina båtar i allmänhet liggande utanför den nuvarande hamnen öster om Långholmen och Döingesundet. På detta område hava fiskarena av gammalt vadräcken och bryggor förlagda. Meningen vore nu, att fiskebåtarna skulle flytta in i hamnen. Plats kan beredas norr och nordost om skäret Kattbådan, om fiskarena anordna bryggor och vadräcken längs gränserna för det nu befintliga 3.5 metersdjupet därstädes.

Vid Hönö-Klova finnas nu 50 stora däckade motorbåtar, av vilka 40 hava ett djupgående av 3.0 till 3.6 meter. 11 st. ligga nämligen lastade 3.0 m. djupt, 18 st. 3.3 m. och 11 st. 3.6 m. djupt. Dessa senare kunna ligga vid kajen, där 4.0 m. vattendjup förefinnes vid m. v. y.

Förutom de 50 däckade båtarne med motor finnas 5 däckade båtar utan motor och 230 öppna båtar. Utvecklingen har på platsen gått mycket raskt: sedan hamnen blev färdig, hava ej mindre än 8 st. däckade motorbåtar tillkommit, oaktat depressionen. Med den hastighet, varmed båtantalet vid Hönö ökats under de senaste två åren, är onekligen den begärda muddringen för ökande av djupområdet synnerligen välbehöflig redan nu. Nästan alla platser, som kunna anordnas längs det nuvarande djupområdet, skulle åtgå redan för de befintliga större fiskebåtarna, så att det blir ont om plats för de talrika öppna båtarne inom hamnens område, varjämte det är nödvändigt att bereda plats för de nytillkommande fiskebåtarna, så att den raska utvecklingen icke hämmas av brist på tillräckligt utrymme inom hamnens eget område. — Blir den nya bassängen utförd, komma i första hand de nuvarande båtarne att flytta in dit. För nytillkommande båtar kan sedan, utan att någon muddring härför erfordras, plats beredas norr och nordost om skäret Kattbådan, vilket område utgör ett för utvecklingen betryggande område av lämpligt djup.

För att få detta område bättre skyddat för dyningar vid sydvästliga stormar erfordras utfyllning av en kortare stenarm från Kattbådan sydost ut.

En fördjupning av det s. k. Döingesundet till 3.5 meters djup skulle i hög grad förbättra hamnen. På sista tiden har det s. k. Marstrandsbolaget börjat angöra hamnkajen i Hönö med en större ångbåt. Vid stormigt väder är det förenat

med svårigheter att få ångbåten vänd vid utgåendet. Om Döingesundet upp-  
muddras, så kunna trafikbåtarne gå in genom detta och ej behöva vändas i ham-  
nen. Vid stark sydvästlig storm skulle fiskemotorbåtarne lättare ingå i hamnen  
genom nämnda sund eller utgå den vägen i skydd av Långholmen.

Den nya inre bassängen kan enligt verkställd undersökning och uppgjort  
förslag förläggas på sådant sätt, att endast ringa sprängning i botten behöver  
utföras, utan huvudsakligen endast muddring.

*Styrelserna  
och de  
sakkunnige.*

Styrelserna och de sakkunnige hava ansett sig böra föreslå att de före-  
nämnda arbetena för åstadkommande av den nya bassängen med 3.5 meters vatten-  
djup under m. v. y. och fördjupningen av Döingesundet till 3.5 m. under m. v. y.  
med 15 meters bottenbredd samt stenfyllningsarmen vid Kattbådan må komma  
till utförande.

Med hänsyn till de betydande kostnader, statsverket redan måst vidkännas  
för de vid denna hamnplats redan utförda arbetena, och då det vidare särskilt  
med avseende på den redan nu kraftigt ökade trafiken ej syntts uteslutet, att  
hamnanläggningen kan komma att i avsevärd mån tjäna även andra uppgifter än  
dem, som äro direkt förbundna med fisket, har det syntts styrelserna och de sak-  
kunnige kunna sättas i fråga, huruvida icke någon del, förslagsvis 15 % av de nu  
föreslagna ytterligare kostnaderna, skäligen borde bestridas på annat sätt än med  
statsmedel. I sådant syfte hava styrelserna och de sakkunnige från fiskarebefolk-  
ningen vid Hönö-Klova infortrat yttrande, huruvida den vore villig att till det  
nu ifrågavarande arbetets utförande, förutom med viss strandskoning och utförande  
av vissa fiskebryggor, som under alla förhållanden ansetts böra åligga fiskarena,  
bidraga med 15 % av verkliga kostnaden för arbetet i övrigt. Till svar härå har  
meddelats, att fiskarena, vilkas ekonomiska ställning under de senaste årens sär-  
skilt för fiskerinäringen mycket tryckande depression i hög grad försämrats, ej an-  
såge sig kunna till utvidgningen av hamnanläggningen bidraga med mer än ovan-  
nämnda strandskoning och fiskebryggor, tillsammans dragande en beräknad kost-  
nad av 15,000 kronor.

Vid sådant förhållande hava styrelserna och de sakkunnige icke ansett sig  
böra såsom ett oeftergivligt villkor för här ifrågavarande arbetes utförande vid-  
hålla det tilltänkta kravet på bidrag från fiskarens sida i vad detta avser viss  
del av den verkliga kostnaden, utan ansett sig i detta avseende böra inskränka  
sig till att framhålla önskvärdheten av att vid ärendets fortsatta beredning må  
tagas under omprövning, huruvida sådant bidrag må kunna erhållas av respektive  
kommun, landsting eller annan lokal institution.

Däremot bör såsom villkor för arbetets utförande fastställas, att fiskarena  
vid Hönö själva bekosta strandskoning utmed nya bassängen och de bryggor, som  
erfordras för båtarne att ligga vid, samt att till staten kostnadsfritt överlåtes det  
strandområde innanför nya bassängen, som icke redan är till staten överlätet och  
är beläget mellan de till staten redan överlättna strandområdena.

Kostnaden för ifrågavarande tilläggsarbete vid Hönö-Klova är nu beräknat  
till 115,000 kronor.

## Fiskehamnsgruppen II.

*Fiskehamns-  
gruppen II.*

Enligt riksdagens förutnämnda skrivelse skulle hinder icke möta att, i den  
mån så befinnes lämpligt, undersökningen utsträcktes att omfatta icke blott fiske-

hamnsgruppen I, utan även muddringshamnarne, tillhörande fiskehamnsgruppen II, och de möjligheter, som beträffande jämväl dessa hamnförbättringar kunna föreligga att, utan åsidosättande av skäligen krav på deras verkställande inom rimlig tid, nedbringa statens utgifter. Styrelserna och de sakkunige hava därför ansett sig även böra pröva frågan om huruvida samtliga tidigare planerade muddringshamnar böra komma till utförande, eller om vissa inskränkningar eller förändringar i den beslutade byggnadsplanen även i fråga om dem böra företagas. För sådant ändamål hava styrelserna och de sakkunige år 1922 besökt de till denna grupp hörande hamnplatserna vid Gårdskär och Fågelsundet i Uppsala län samt Gäddbäckssund på Holmön i Västerbottens län och i samband därmed Byviken på nämnda ö.

### Uppsala län.

I detta län skulle enligt den beslutade byggnadsplanen för fiskehamnsgruppen II anläggas fiskehamnar vid Gårdskär och Fågelsundet.

Utanför Uppsala läns kuster fiskas huvudsakligen strömming och sik, samt gädda, aborre, braxen, lax, lake och ål.

Totala fångstmängden utgjorde år 1914 cirka 441,400 kg., år 1917 cirka 956,000 kg., år 1918 cirka 947,500 kg., år 1919 cirka 956,200 kg. och år 1920 cirka 539,500 kg., utvisande en ökning år 1917 med 116.5 %, år 1918 med 114.6 %, år 1919 med 116.6 % och år 1920 med 22.2 % av 1914 års fångstmängd. År 1914 uppgick fångstens värde till cirka 92,300 kronor, år 1917 till cirka 371,200 kronor, år 1918 till cirka 658,700 kronor, år 1919 till cirka 402,800 kronor och år 1920 till cirka 259,400 kronor.

År 1914 användes inom länet 12 öppna fiskebåtar med motor och 274 öppna båtar utan motor. Under år 1917 funnos 61 öppna båtar med motor och 224 öppna båtar utan motor, år 1919 icke mindre än 100 öppna båtar med motor och 239 öppna båtar utan motor. Fiskarena hava under senare åren sålunda i stor omfattning övergått till användande av motordrivna fiskebåtar.

Uti sitt den 27 juli 1922 avgivna yttrande med anledning av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 11 i samma månad har Konungens befallningshavande såsom svar å denna hänvisat till och överlämnat yttranden från landsfiskalerna i Älvkarleby och Lövsta distrikt.

I ärendet har landsfiskalen i Älvkarleby distrikt anført, att i Gårdskär hade icke inträtt någon sådan förändring i befolkningens storlek och yrkesförhållanden, att behovet av hamnanläggningen försvunnit eller väsentligt minskats, utan hade under tiden efter fiskehamnskommissionens besök på platsen åren 1907 och 1908 behovet av en fiskehamnsanläggning därstädes gjort sig mer och mer gällande på grund av ökade avsättningsmöjligheter, och skulle en fiskehamnsanläggning medföra de största fördelar och det kraftigaste uppsving för fiskarebefolkningen därstädes. Gynnsamma avsättningsmöjligheter förefunnes på platsen, enär uppköpare vore bosatta därstädes och befolkningen mycket talrik. För transporten från hamnplatsen anlitas landsvägsskjuts eller lastbilar, som forsla fångsten till Älvkarleö järnvägsstation för att vidare befordras till Stockholm, Uppsala, Gävle m. fl. orter. Skulle antalet hamnbyggnader inom länet behöva begränsas till endast en, så borde hamnanläggningen vid Gårdskär komma till utförande framför hamnbyggnaden vid Fågelsundet.

Landsfiskalen i Lövsta distrikt har framhållit, att någon egentlig förändring i befolkningens storlek icke honom veterligen inträtt vid Gårdskär eller Fågel-

sundet och att behovet av bättre hamnförhållanden å båda platserna vore större nu än åren 1907—1908, enär vattendjupet sedan dess ytterligare avtagit, vartill komme, att den nu allenarådande motorbåtstrafiken i följd av båtarnes ökade storlek kräver djupare vatten. Vid Gårdskär hade man endast cirka 1.5 mils avstånd till järnvägsstation och därigenom möjlighet att försända strömmingen med morgontåg till Gävle och Uppsala och att på morgonen avyttra den i färskt tillstånd i dessa städer och närliggande samhällen. Trakten omkring Fågelsundet vore däremot fullkomligt vanlottad på kommunikationer och fiskarebefolkningen helt hänvisad till havet för att komma i en något så när snabb affärsförbindelse med närmaste handelsplatser. En »modern» hamnanläggning vid Fågelsundet skulle medföra ett uppsving för hela denna trakt av Hållnäs socken, ej endast vid Fågelsundet utan jämväl för de på ömse sidor därom belägna, närliggande fisklägena Sikhjälma och Slada. Då transporten till närmaste avsättningsort Gävle nu toge så lång tid i anspråk samt i brist på båtlägenhet i allmänhet måste verkställas av fiskarena själva, föredraga dessa ofta att insalta strömmingen i stället för att sälja den i färskt tillstånd, oaktat härigenom ett sämre ekonomiskt resultat erhålles. »Helt annorlunda — ansåge landsfiskalen — vore förhållandet, därest hamnen bleve sådan, att fartyg av ordinär storlek där kunde inlöpa, så att fisken antingen kunde säljas till ankommande uppköpare eller i större mängder avsändas till avsättningsplatserna». Landsfiskalen ansåge en hamnanläggning vid Fågelsundet av väsentligt större betydelse än en sådan vid Gårdskär, och att direkta sjöförbindelser från Fågelsundet, sedan hamnen därstädes blivit uppmuddrad »till 1.5 å 2 meters djup», torde uppkomma »ej endast med Gävle utan även med Stockholm, till den förstnämnda platsen för transport av all slags färsk fisk och saltad strömming, till Stockholm för transport av salt strömming ej endast från Fågelsundet utan även från samtliga fisklägen vid Hållnäs-kusten», varjämte utskeppning av lingon och trävaror kunde ske över hamnen.

*Slyrelserna  
och de  
sakkunnige.*

*Gårdskärs* fiskläge är beläget vid Gävlebukten cirka 1.5 mil från Älvkarleö järnvägsstation. Från läget fiskas med för närvarande 13 st. öppna båtar med motor och 28 st. öppna båtar utan motor utav 30 till 34 yrkesfiskare jämte 8 å 10 binäringsfiskare. Fisket utgöres huvudsakligen av strömming samt något gädda och torsk.

Från öppna havet leder in till hamnen ett trångt cirka 2 km. långt sund, uti vilket skulle uppmuddras en inseglingrännan in till den likaledes uppmuddrade hamnbassängen.

Vid Gårdskär skulle enligt fiskehamnskommissionens plankarta inseglingrännan genom sundet göras i möjligaste mån rak och vid undersökningen för upprättande av arbetsplan framhöllo fiskarena ånyo önskvärdheten härav. — I den fastställda arbetsplanen har detta önskemål tillgodosetts vid utstakningen av inseglingrännan, som skulle muddras till 2.5 meters djup under medelvattenytan och 15 meters bottenbredd i enlighet med vad fiskehamnskommissionen föreslagit. — En icke obetydlig minskning av kostnaden kan emellertid ernås dels genom en mindre rak sträckning för rännan genom sundet samt inskränkning av djupet till endast 2.0 meter under medelvattenytan och av bottenbredden till endast 8.0 meter, och genom minskning av omfattningen av muddringen i hamnbassängen. Med hänsyn till behovet av inskränkningar i statsutgifterna, synes det vara skäligt att arbetet erhåller denna begränsning.

Skulle förhållandena i framtiden göra en förbättring av inseglingstrännan och hamnen nödvändig, kan en sådan äga rum i anslutning till de nu föreslagna arbetena på lämpligt sätt.

*Fågelsundets* fiskläge är beläget vid det nordöstra hörnet av Upplands kust, cirka 2.3 mil öster om Gårdskär och cirka 5 mil från Gävle. Vid fiskläget fiskas för närvarande av 50 till 56 yrkesfiskare med 15 öppna båtar med motor och 20 öppna båtar utan motor. Fångsten utgöres av strömming och sik samt något gädda och aborre.

Hamnplatsen utgöres av två genom en mindre udde skilda vikar, kallade Storhamnen och Gråslätshamnen. Platsen är mycket utsatt för starka vindar och hög sjö. Vid västlig och nordvästlig storm uppstår hög sjö, som ofta kan vara mycket svår för fiskebåtarna. Från N. och NO. kommer den grövsta sjön, som är mest farlig och hinderlig för dessa. Fiskehamnskommissionen fann det nödvändigt, att en vågbrytare utbyggdes väster om Storhamnen till skydd för denna samt att en ränna av 10 meters bottenbredd och 1.5 meters djup under medelvattenytan muddrades i Gråslätshamnen. Vid undersökningarna på platsen för upprättande av den fastställda arbetsplanen år 1913 framhöllo fiskarena det stora behovet att få en ränna uppmuddrad i sundet av 2.5 meters vattendjup vid medelvattenytan och 15 meters bottenbredd, så att fiskebåtarna kunde gå genom sundet och slippa gå runt Björns fyr vid svår sjö från N. och NO. — Behovet av vågbrytare och av genomfartsränna genom sundet framhölls av fiskarena både för fiskehamnskommissionen vid dess besök å platsen och senare vid utförandet av undersökningarna därstädes för arbetsplanens upprättande.

Vid styrelsernas och de sakkunniges besök under september 1922 utröntes emellertid, att ingen vågbrytare erfordrades och ej håller någon genomfartsränna i sundet. Denna uppfattning delades även av fiskarena, vilka nu ansågo, att det vore tillfyllest, att endast muddring av rännor i Storhamn till 2.0 meters djup och i Gråslätshamn till 1.5 meters djup verkställdes utmed sjöbodarna samt stenrensning i västra delen av sundet utanför Storhamn. Styrelserna och de sakkunnige anse sålunda, att hamnförbättringen vid Fågelsundet bör inskränkas till dessa sistnämnda muddringsarbeten i Storhamnen och Gråslätshamnen samt stenrensningen i sundet å grunden västerut.

Beträffande Uppsala län hava Styrelserna och de sakkunnige ansett sig böra föreslå, att fiskehamnsanläggningarna vid Gårdskär och Fågelsundet båda komma till utförande, men med endast den omfattning av arbetena, som ovan angivits.

Kostnaden för hamnarbetet vid Gårdskär enligt den tidigare beslutade planen är beräknad till 240,600 kronor. I den nu föreslagna planen med mindre rak sträckning för inseglingstrännan, inskränkning av vattendjupet till 2.0 meter och bottenbredden till 8.0 meter samt minskning av hamnbassängen, har kostnaden nu beräknats till endast 93,400 kronor.

Kostnaden för den tidigare beslutade hamnen vid Fågelsundet är beräknad till 239,600 kronor.

Sedan hamnarbetet inskränkts att omfatta endast de förut nämnda muddrings- och stenrensningsarbetena, har kostnaden beräknats till endast 78,000 kronor.

Nedsättningen i byggnadskostnaden för fiskehamnar inom Uppsala län skulle således bliva 308,800 kronor.

## Västerbottens län.

I detta län skulle enligt den beslutade byggnadsplanen för fiskehamnsgruppen II anläggas fiskehamnar vid Gäddbäckssund och Rönnskär.

Utanför Västerbottenskusten fiskas huvudsakligen strömming, sik, lax, gädda, aborre och lake.

Totala fångstmängden utgjorde år 1914 cirka 547,700 kg., år 1917 cirka 1,389,100 kg., år 1919 cirka 871,800 kg. och år 1920 cirka 622,400 kg., utvisande en ökning år 1917 med cirka 153.6 %, år 1919 med cirka 59.2 % och år 1920 med cirka 13.6 % av 1914 års fångstmängd. År 1914 uppgick fångstvärdet till cirka 174,900 kronor, år 1917 till cirka 747,500 kronor, år 1919 till cirka 643,400 kronor och år 1920 till cirka 486,800 kronor.

År 1914 användes inom länet för fisket 1 däckad båt med motor, 21 öppna båtar med motor och 484 öppna båtar utan motor. Under år 1917 funnos 1 däckad båt med motor, 75 öppna båtar med motor och 660 öppna båtar utan motor, år 1919 1 däckad båt med motor, 94 öppna båtar med motor och 358 öppna båtar utan motor och år 1920 100 öppna båtar med motor och 317 öppna båtar utan motor. På de senaste åren hava fiskarena även inom detta län i mycket stor omfattning övergått till att använda motordrivna fiskebåtar.

I sitt den 11 augusti 1922 avgivna yttrande med anledning av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse den 11 juli 1922 har Konungens befallningshavande dels överlämnat genom vederbörande landsfiskaler från ortsbefolkningen infordrade uppgifter samt yttrande av hushållningssällskapetets fiskerinämnd, dels för egen del anfört, att Konungens befallningshavande angående hamnanläggning på Holmön åberopade det av byamännen å Holmön avgivna yttrandet samt att en hamnanläggning på Holmön hade redan alltför länge låtit vänta på sig och borde i första hand komma till stånd. Om behovet av en sådan var stort redan åren 1907 och 1908, vore det än större nu. Beträffande avsättningsmöjligheterna hänvisades till byamännens uppgifter och i fråga om platsen för en hamnanläggning på Holmön åberopades likaledes byamännens yttrande. — Landsfiskalen i Sävar har jämväl instämt i byamännens yttrande.

I detta senare hava Holmöns byamän framhållit, att behovet av en hamnanläggning vore för närvarande lika stort om ej större än vid fiskehamnskommissionens besök å ön år 1907—08. Några förändringar i befolkningens storlek och yrkesförhållanden hade ej inträtt sedan nämnda besök. Men däremot hade det sedan dess blivit verkställt en undersökning i Byviken, vilken visat, att därstädes en hamnanläggning vore utförbar för rimlig kostnad. Därest denna komme till utförande, ansåge de, att en hamnanläggning i Gäddbäckssundet kunde undvaras. Några gynnsamma avsättningsmöjligheter från en hamn i Gäddbäckssundet kunde de ej hoppas på, då denna plats vore för långt avsedes från den allmänna farleden för att kustbåtar skulle kunna anlöpa en hamn därstädes. Avsättningsplatserna för fångsten vore för närvarande Holmsund, Umeå och Stockholm, och transporten skedde med mindre motorbåtar till Holmsund och torde transporten i framtiden komma att bero på huruvida kusttrafiken kunde ledas till hamnen. En hamn vid Byviken vore den enda, som på Holmön kunde utnyttjas både som fiske- och transporthamn.

Västerbottens läns fiskerinämnd har anfört, att några fiskare icke bodde vid Gäddbäckssund, ehuru större delen av Holmöboarne hade sina sjöbodas och fiskebåtar där, utan voro fiskarena bosatta i Holmö by. Behovet av fiskehamns-



anläggning i Gäddbäckssund vore ungefär lika stort som för 15 år sedan, och avsättningsmöjligheterna vore att söka i industrisamhällena på fastlandet, såsom Holmsund, Sandvik, Obbola och Hörnefors, samt Umeå stad, till vilka platser transporten sker med motorbåtar.

De s. k. Holmöarne mellan Västra och Östra Kvarken, belägna cirka 3 mil från fastlandet och sjövägen cirka 5 mil från Umeå, utgöras av den egentliga Holmön, Ångsön, Grossgrund och Holmö Gadd. Gäddbäckssundet, som i mitten bildar en rymlig bassäng av 4 till 5 meters djup, utgöres i övrigt av två smala sund, Sörsundet och Norrsundet, som skilja Ångsön och Holmön åt.

*Styrelserna  
och de  
sakkunnige.*

Holmön har en befolkning av 415 personer, av vilka för närvarande 58 yrkesfiskare och 29 binäringsfiskare. Öns befolkning anses hava sin utkomst till  $\frac{2}{3}$  av fisket. Fisket utgöres huvudsakligen av strömming, lax och sik.

Den beslutade fiskehamnsanläggningen skulle förläggas till Gäddbäckssundet. Sörsundet skulle uppmuddras till 4.0 meters djup under medelvattenytan och 20 meters bottenbredd för att Holmön skulle få förbindelse med fastlandet medelst några av de i ordinarie turer gående ångbåtarna. Norrsundet skulle fördjupas till 1.2 meters djup under medelvattenytan och 5 meters bottenbredd, så att fiskebåtarna skulle kunna gå denna vägen ut till strömmingsgrunden öster och nordost om Holmön vid Stora och Lilla Fjäderägg, Mickelsgrund, Lillgrund och Storgrund m. fl. platser.

Vid styrelsernas och de sakkunniges besök på Holmön den 29 sistlidne oktober var befolkningen mycket talrikt församlad på utlyst sammanträde, och begagnade tillfället att uttala sin mening beträffande behovet av fiskehamn på Holmön och den lämpligaste platsen för en sådan.

Alla de närvarande, som uppgingo till något över 100 män, voro ense om att behovet av en hamn på ön vore synnerligen stort. Fisket vore befolkningens huvudnäring, men stora svårigheter funnos för avsättning av fångsterna, då förbindelserna med fastlandet, så länge ingen hamn funnes på ön, voro så dåliga, att strömmingen icke kunde regelbundet avyttras i färskt tillstånd i Umeå eller Holmsund, eller annorstädes på fastlandet. Finge man en hamn på ön, komme fisket att utvecklas och försäljningsförhållandena att ordnas på ändamålsenligt sätt, med motorbåt till hamnplatsen vid Ostnäs och därifrån med bil till Umeå.

I fråga om platsen för en fiskehamn på Holmön vore de närvarande även i det närmaste eniga. Man ansåg, att Byviken å nordvästra sidan av Holmön vore den lämpligaste platsen och att en hamn där skulle gagna ön mest. De bästa fångstplatserna för strömmingsfisket hade man norr och nordost om ön, framför allt omkring holmarne Stora och Lilla Fjäderägg, och för dessa fiskeplatser låge Byviken synnerligen väl till. En hamn i Byviken skulle vidare på grund av sitt läge i förhållande till fastlandet erbjuda mycket stora fördelar i och för avsättningen av fångsterna. Laxen skulle också lätt kunna fraktas till Byviken, och bleve det en hamn där, så skulle icke blott strömmingsfisket utan så småningom även laxfisket komma att bedrivas därifrån.

För öns befolkning, som är bosatt huvudsakligen i norra delen av ön i Holmö by nära Byviken, skulle det otvivelaktigt, både med hänsyn till fiskets bedrivande och till den för dess utveckling nödvändiga regelbundna förbindelsen med fastlandet, lända till större gagn att få hamn vid Byviken än vid Gäddbäckssund, som ligger sämre till för ett gott ordnande av fiskefångsternas avsättning.

Vid mötet på Holmön demonstrerades ett utkast till plan för hamnanläggning, vilken skulle draga en väsentligt mindre kostnad än förut uppgjorda för-

slag. De närvarande fiskarena likasom lotskaptenen i distriktet förklarade sig anse detsamma fullt tillfredsställande i såväl skydds- som navigationshänseende.

Styrelserna och de sakkunnige föreslå sålunda, att den beslutade fiskehamnsanläggningen vid Gäddbäckssund må uteslutas ur den av riksdagen antagna planen för fiskehamnsbyggnaderna tillhörande gruppen II och ersättas av en fiskehamnsanläggning å Holmön vid Byviken, vilken på grund av anläggningens beskaffenhet bör hänföras till fiskehamnsgrupp I.

Kostnaden för den tidigare beslutade hamnanläggningen vid Gäddbäckssund skulle uppgå till 445,800 kronor.

Kostnaden för den nu föreslagna hamnanläggningen vid Byviken har beräknats till 287,700 kronor.

Nedsättningen i byggnadskostnaden för fiskehamnar inom Västerbottens län skulle således genom utbytet av hamnanläggning vid Gäddbäckssund mot hamn vid Byviken uppgå till 158,100 kronor.

*Föreslagna  
ändringar i  
byggnads-  
programmet.*

Vid övervägande huruvida samtliga tidigare beslutade fiskehamnsanläggningar böra komma till utförande hava styrelserna och de sakkunnige sålunda ansett, att ur fiskehamnsgruppen I torde böra för närvarande uteslutas hamnbyggnaderna vid Kårehamn, Kapelludden, Utvalnäs, Bremö-Kalven, Våndborg, Faludden, Stendörren, Långö och Bokö, därvid dock hamnanläggningen vid Bremö-Kalven bör ersättas med hamnanläggning vid Lörudden, och hamnanläggningen vid Utvalnäs, som begränsats till endast muddringsarbete, ingå i fiskehamnsgruppen II. Då det föreslagna tilläggsarbetet vid Hönö-Klova utgöres uteslutande av schaktning och muddring, bör detta arbete likalades ingå i gruppen II.

Ur denna senare grupp bör uteslutas fiskehamnen vid Gäddbäckssund, som bör ersättas med en hamnanläggning på Holmön vid Byviken, vilken bör ingå i fiskehamnsgruppen I.

Vid de hittills på statens bekostnad utförda fiskehamnsbyggnaderna hava endast hamnar i södra Sverige blivit anlagda. Tydligt är dock, att även fiskarena i Norrland hava stora svårigheter att kämpa med på grund av bristfälliga hamnar. Här har och den pågående landhöjningen väsentligt bidragit till att försvåra hamnförhållandena. Vid sina undersökningar hava styrelserna och de sakkunnige kommit till den uppfattningen, att behovet av förbättrade fiskehamnar i Norrland är synnerligen stort, och hava vid uppgörande av sitt förslag ansett, att även Norrland bör i görligaste mån tillgodoses. Emellertid torde det ock få medgivas, att Gotthand är vanlottat på fiskehamnar, en uppfattning som även gjort sig gällande när tidigare beslut om fiskehamnsbyggnader fattats. Styrelserna och de sakkunnige hava därför vid uppgörande av ordningsföljden för hamnarnas utförande inom fiskehamnsgruppen I ansett sig böra sätta Herrevik på Gottland som nr 1 och Byviken i Västerbottens län som nr 2, varefter skulle komma de båda återstående norrlandshamnarna inom denna grupp. Härvid hava emellertid styrelserna och de sakkunnige utgått ifrån, att hamnarbetena vid Herrevik och Byviken böra påbörjas samtidigt.

Efter här ovan nämnda inskränkningar i byggnadsprogrammet skulle inom fiskehamnsgruppen I alltså utföras fiskehamnar vid: 1) Herrevik, 2) Byviken, 3) Hölick, 4) Lörudden, 5) Värskär, 6) Byxelkrok, lämpligen i nu nämnd ordning.

Såsom de första i ordningen inom fiskehamnsgruppen II skulle komma till utförande: 1) Gårdskär, 2) Fågelsundet, 3) Utvalnäs, 4) Hönö-Klova.

Enligt den av riksdagen beslutade byggnadsplanen skulle återstå inom fiskehamnsgruppen I att utföra, förutom det under arbete varande iståndsättandet av Barsebäckshamn, 14 ännu ej påbörjade hamnar, nämligen fiskehamnarne vid Herrevik, Byxelkrok, Kårehamn, Gnisvärd, Kapelludden, Hölick, Värskär, Utvalnäs, Bremö-Kalven, Våndborg, Faludden, Stendörren, Långö och Bokö.

I det föregående har under de särskilda länen anförts vilka inskränkningar i det hittills gällande byggnadsprogrammet, som styrelserna och de sakkunnige funnit sig böra föreslå. Genom dessa inskränkningar i byggnadsprogrammet för fiskehamnsgruppen I, bestående i dels utslutning av vissa hamnar, dels utbyte av andra, samt genom vidtagande av sådana minskningar i hamnarnes storlek eller sådana förenklingar, som antagits kunna ske utan eftergivande av kraven på hamnarnes ändamålsenlighet samt hållbarhet och motståndskraft mot sjön, har för närvarande åstadkommits en nedsättning av byggnadskostnaden för fiskehamnsgruppen I till endast 2,290,600 kronor, vilket belopp skulle erfordras för utförande av iståndsättandet av Barsebäcks hamn samt för utförande av de inom gruppen återstående 6 hamnarne Herrevik, Byviken, Hölick, Lörudden, Värskär och Byxelkrok.

Nu nämnda kostnad för fiskehamnsgruppen I ökas till 2,723,600 kronor, om hamnanläggningen vid Gnisvärd på Gotthland skall komma till utförande, men till 2,544,900 kronor, om hamn anlägges vid Västergarn i stället för vid Gnisvärd.

Undersökningen i fråga om muddringshamnarne, fiskehamnsgruppen II, har av förut angivna skäl måst för närvarande begränsas till endast de tre hamnarne vid Gårdskär, Fågelsundet och Gäddbäckssund, som utgöra de tre största hamnarne inom gruppen II.

Byggnadskostnaden för dessa tre muddringshamnar samt det behöfliga tilläggsarbetet vid Hönö-Klova är enligt arbetsplanen beräknad till 1,041,000 kronor.

Inom gruppen II har gjorts de ändringarne, att hamnanläggningen vid Gäddbäckssund utbytts mot hamnanläggning vid Byviken på Holmön, vilken hänförts till fiskehamnsgruppen I, samt att arbetenas omfattning för hamnarne vid Gårdskär och Fågelsundet inskränkts såsom i det föregående angivits, varjämte tilläggsarbetet vid Hönö-Klova och det till endast stenrensning och muddring inskränkta hamnarbetet vid Utvalnäs utförts till gruppen II. Inom denna grupp skulle sålunda enligt detta förslag komma till utförande de fyra muddringshamnarne vid Gårdskär, Fågelsundet, Utvalnäs och Hönö-Klova, för vilka kostnaden beräknats till 298,400 kronor.

*Kostnaden för de nu återstående av de tidigare beslutade fiskehamnarne inom gruppen I är efter för närvarande gällande arbets- och materialpris beräknad till:*

Barsebäck .....	509,900: — kronor	Transport	4,464,000: — kronor
Herrevik .....	1,038,200: — »	Utvalnäs .....	177,400: — »
Byxelkrok .....	870,300: — »	Bremö-Kalven .....	956,700: — »
Kårehamn .....	735,300: — »	Våndborg .....	289,000: — »
Gnisvärd .....	462,000: — »	Faludden .....	234,700: — »
Kapelludden .....	193,900: — »	Stendörren .....	46,200: — »
Hölick .....	370,800: — »	Långö .....	38,600: — »
Värskär .....	283,600: — »	Bokö .....	28,000: — »
	Transport 4,464,000: — kronor		6,234,600: — kronor

och kostnaden för den nu föreslagna fiskehamnsgruppen I till:

Barsebäck .....	509,900: — kronor	Transport	1,608,100: — kronor
Herrevik .....	619,000: — »	Lörudden .....	100,500: — »
Byviken .....	287,700: — »	Värskär .....	53,000: — »
Hölick .....	191,500: — »	Byxelkrok .....	529,000: — »
	<hr/>		<hr/>
	Transport 1,608,100: — kronor		2,290,600: — kronor

vilken kostnad ökas till respektive 2,544,900 kronor eller 2,723,600 kronor, allt efter som hamn vid Västergarn eller Gnisvärd skall utföras.

Kostnaden för de till fiskehamnsgruppen II hänfödda nedan nämnda hamnarbetena är efter för närvarande gällande arbets- och materialpris beräknad till:

Gårdskär .....	240,600: — kronor
Fågelsundet .....	239,600: — »
Gäddbäckssund .....	445,800: — »
Hönö-Klova .....	115,000: — »
	<hr/>
	1,041,000: — kronor

och kostnaden för de nu föreslagna nedan nämnda hamnarbetena till fiskehamnsgruppen II:

Gårdskär .....	93,400: — kronor
Fågelsundet .....	78,000: — »
Utvalnäs .....	12,000: — »
Hönö-Klova .....	115,000: — »
	<hr/>
	298,400: — kronor

Förut.

Nu, om hamn utföres

vid Gnisvärd vid Västergarn

Kostnad för fiskehamnsgruppen I:	6,234,600 kr.,	2,723,600 kr.,	resp. 2,544,900 kr.
» » »	»	»	»
	II: 1,041,000 »	, 298,400 »	, » 298,400 »

Summa kronor 7,275,600 kr., 3,022,000 kr., resp. 2,843,300 kr.

Total nedsättning av kostnaden = 4,253,600 kr., om hamn vid Gnisvärd utföres,  
men = 4,432,300 » , » » » Västergarn »

#### Sammanfattning:

Denna totala nedsättning av byggnadskostnaden utgör inom

Fiskehamnsgruppen I: för	Gottlands län	1,165,800 kr.,	resp. 1,344,500 kr.,
»	Kalmar	» 1,307,200 »	
»	Gävleborgs	» 344,700 »	
»	Västernorrlands	» 856,200 »	
»	Södermanlands	» 112,800 »	
Fiskehamnsgruppen II: »	Uppsala	» 308,800 »	
»	Västerbottens	» 158,100 »	

4,253,600 kr., om hamn vid Gnisvärd utföres,

men = 4,432,300 kr., om hamnen vid

Västergarn utföres i stället för Gnisvärd.

I syfte att om möjligt vinna en ytterligare nedsättning av byggnadskostnaderna bör enligt styrelsernas och de sakkunniges mening före påbörjande av varje särskild hamn tagas under övervägande, huruvida och i vilken omfattning arbetet lämpligen kan utföras å entreprenad med anlåtande av svenska firmor. Uteslutet är ej heller att den för närvarande beräknade kostnaden för de särskilda hamnarna kan vid de tidpunkter, när de, var i sin ordning, skola utföras, då beräknas lägre än för närvarande på grund av under tiden inträdda minskade kostnader för materialier, arbetslöner och frakter.

I tidigare utredningar har det med styrka framhållits, att det vore en ren nödvändighet att de missförhållanden snarast avhjälptes, under vilka havs- och kustfisket hade att arbeta, så framt fiskerinäringen icke skulle gå tillbaka i stället för att utvecklas. Fiskehamnskommissionen har därvid särskilt framhållit, att det vore en oefftergivlig förutsättning och ett nödvändigt villkor för havsfiskets och hela fiskerinäringens utveckling genom ett allmänt användande av tidsenliga fiskebåtar och fångstredskap, att goda, tillräckligt djupa, väl skyddade och lämpligt belägna hamnar funnes till fiskarens förfogande.

Detta är utan gensägelse riktigt, men det behöves icke blott goda fiskehamnar, utan även goda fiskare, som utveckla tillräcklig företagsamhet icke blott i fiskets bedrivande utan även i vad angår fångsternas avsättning. I detta senare avseende synes det allmänt ännu råda svåra missförhållanden, som snarast måste avhjälpas, så framt de fiskehamnar, som byggts och byggas, verkligen skola kunna lända till fiskerinäringens kraftiga utveckling. Det torde nämligen utan tvivel vara nödvändigt att en kraftig upplysnings- och propagandaverksamhet bedrivs bland fiskarna för att få dem att inse den stora betydelsen av att de genom sammanslutning i fiskeriföreningar tillvarata sina ekonomiska intressen. Varken goda hamnar eller större fiskebåtar och modern fångstredskap lära ensamma kunna framkalla en kraftig utveckling av fisket, så länge det saknas företagsamhet hos fiskarna i fråga om ordnande av avsättningsförhållandena. En dylik företagsamhet lär säkerligen icke uppstå med mindre en stark, målmedveten och ihållande propaganda bedrivs bland fiskarna, ej blott i fråga om ett praktiskt ordnande av avsättningsförhållandena utan även beträffande fiskens beredning och konservering.

I sådant avseende är det önskvärt, att åtgärder måtte vidtagas huvudsakligen i den riktning, som angivits i det betänkande rörande fiskerinäringens främjande, som den 31 mars 1922 avlätits av de utav chefen för jordbruksdepartementet tillkallade sakkunnige.

De inskränkningar i det uppgjorda byggnadsprogrammet, vilka i det föregående föreslagits, skulle, enligt vad förut anförts, komma att medföra anslagskrav, som äro väsentligen mindre än de, vilka erfordrats, om den tidigare beslutade planen skulle fullföljas.

I sin underdåniga framställning den 11 september 1922 anmälde Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, att det ungefärliga beloppet, som erfordrades under budgetåret 1 juli 1923—1 juli 1924 till utförande av de till fiskehamnsgrupperna I och II hörande hamnbyggnader uppginge till respektive 1,500,000 kronor och 500,000 kronor. Vid en inskränkning av byggnadsprogrammet i enlighet med

vad i denna utredning nu föreslagits synes emellertid anslaget för utförande av fiskehamnsgruppen I kunna för budgetåret 1 juli 1923—1 juli 1924 sättas till 600,000 kronor, med bemyndigande för Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen att utföra de nu inom gruppen föreslagna hamnarbetena i den i det föregående föreslagna ordningen i den mån anslagsmedlen medgiva.

Enär förut beviljade medel för hamnföretag inom grupp II finnas tillgängliga, torde för denna grupp under budgetåret 1923—1924 anslag icke erfordras. Redan tillgängliga medel medgiva nämligen utförande under sagda år av företag till denna grupp i här föreslagen utsträckning.

På grund av den sålunda verkställda utredningen få styrelserna och de sakkunnige i underdånighet hemställa, att Eders Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen

1:o) att besluta, att de fiskehamnsbyggnader vid Kårehamn, Kapelludden, Bremö-Kalven, Våndborg, Faludden, Stendörren, Långö och Bokö av fiskehamnsgruppen I samt hamnbyggnaden vid Gäddbäckssund av fiskehamnsgruppen II, vilka av riksdagen tidigare beslutats, ej skola komma till utförande,

2:o) att besluta, att hamnbyggnader vid Herrevik, Byviken, Hölick, Lörudden, Värskär och Byxelkrok, tillhörande fiskehamnsgruppen I, skola i nu angiven ordning utföras, med påbörjande av Herrevik och Byviken samma år, samt att hamnarbetena vid Gårdskär, Fågelsundet, Utvalnäs och Hönö-Klova, tillhörande fiskehamnsgruppen II, skola utföras i nu angiven ordning, med iakttagande av förut angivna villkor beträffande Byxelkrok och Hönö-Klova, samt att

3:o) till bestridande av kostnader för utförande av de under 2:o) omförmälda hamnar på extra stat för budgetåret 1923—1924 anvisa ett reservationsanslag av 600,000 kronor.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen får därjämte överlämna de till den nu verkställda utredningen hörande arbetsplanerna för nådig fastställelse.

Stockholm den 5 februari 1923.

Underdånigst

FRIDOLF WIJNLADH.

ERIK INSULANDER.

O. Z. EKDAHL.

K. A. ANDERSSON.

Med reservation.

SVEN LÜBECK.

GUSTAV ROSÉN.

KNUT E. PETTERSON.

Tabell I.

Saltsjöfisket och dess avkastning i fångstmängd och fångstvärde för hela riket.

Årtal	Fångst- mängd: kilogram	Fångstens värde: kronor	Årtal	Fångst- mängd: kilogram	Fångstens värde: kronor
År 1900.....	—	5,085,796	År 1911.....	—	13,700,856
1901.....	—	5,897,377	1912.....	—	14,585,478
1902.....	—	5,710,911	1913.....	—	16,057,744
1903.....	—	7,004,842	1914.....	107,193,769	16,944,952
1904.....	—	7,955,245	1915.....	102,848,356	31,627,225
1905.....	—	9,261,470	1916.....	101,921,551	45,569,151
1906.....	—	12,375,455	1917.....	108,260,655	48,462,356
1907.....	—	10,646,490	1918.....	136,303,742	84,800,046
1908.....	—	12,688,411	1919.....	114,355,986	43,532,169
1909.....	—	12,312,416	1920.....	96,863,604	32,268,514
1910.....	—	13,804,796			

Tabell II.

Fiskare, redskap och båtar vid Saltsjöfisket: hela riket.

År	Antal yrkes- fiskare stycken	Antal med fiske som binäring stycken	Värdet av redskap i kronor	Totala värdet av redskap och båtar kronor	År	Antal yrkes- fiskare stycken	Antal med fiske som binäring stycken	Värdet av redskap i kronor	Totala värdet av redskap och båtar kronor
1900 ...	—	—	—	—	1911 ...	—	—	—	—
1901 ...	—	—	—	—	1912 ...	—	—	—	—
1902 ...	—	—	—	—	1913 ...	11,457	—	7,578,485	16,517,481
1903 ...	—	—	—	—	1914 ...	12,764	10,802	9,278,494	21,442,605
1904 ...	—	—	—	—	1915 ...	12,608	9,872	9,607,563	22,140,656
1905 ...	—	—	—	—	1916 ...	13,488	9,690	11,905,025	26,022,637
1906 ...	—	—	—	—	1917 ...	14,088	10,327	14,236,508	30,901,451
1907 ...	—	—	—	—	1918 ...	14,409	10,366	18,740,962	38,841,467
1908 ...	—	—	—	—	1919 ...	14,481	10,281	20,873,395	42,521,857
1909 ...	—	—	—	—	1920 ...	13,403	10,053	20,523,352	42,145,272
1910 ...	—	—	—	—					

## Antal fiskare

	L ä n	1914		1915		1916		1917		1918	
		Yrkes- fiskare	Bi- närings- fiskare	Yrkes- fiskare	Bi- närings- fiskare	Yrkes- fiskare	Bi- närings- fiskare	Yrkes- fiskare	Bi- närings- fiskare	Yrkes- fiskare	Bi- närings- fiskare
1	Norrbottnens .....	348	700	462	644	460	502	501	488	250	684
2	Västerbottnens .....	230	466	227	603	263	711	299	772	212	340
3	Västernorrlands .....	617	427	602	416	661	393	792	722	901	785
4	Gävleborgs .....	1,701	1	1,682	18	1,773	31	1,899	22	1,937	10
5	Uppsala .....	255	52	246	54	260	12	308	22	306	40
6	Stockholms .....	118	972	91	815	116	867	157	981	297	1,208
7	Södermanlands .....	45	161	33	117	36	133	49	138	31	190
8	Östergötlands .....	126	965	151	971	156	964	165	970	189	945
9	Kalmar .....	468	1,277	371	1,150	371	1,165	495	1,070	498	1,084
10	Gottlands .....	184	1,086	183	1,031	216	1,036	241	1,042	246	1,031
11	Blekinge .....	953	1,591	1,001	1,356	1,093	1,367	1,090	1,460	1,113	1,423
12	Kristianstads .....	446	205	487	237	507	256	491	278	491	307
13	Malmöhus .....	1,453	259	1,126	277	1,173	216	1,271	277	1,444	313
14	Hallands .....	343	245	374	277	432	231	460	230	487	191
15	Göteborgs o. Bohus .....	5,477	2,395	5,572	1,906	5,971	1,806	5,870	1,855	6,007	1,815
	Hela riket	12,764	10,802	12,608	9,872	13,488	9,690	14,088	10,327	14,409	10,366

## Saltjöfiskets av-

	L ä n	F å n g s t e n s v ä r d e i				
		1914	1915	1916	1917	1918
1	Norrbottnens .....	327 321	322,556	484,335	838,143	1,151,622
2	Västerbottnens .....	174,884	252,372	526,784	747,547	569,374
3	Västernorrlands .....	347,698	431,256	879,257	1,236,775	2,350,202
4	Gävleborgs .....	476,785	696,757	1,566,484	1,957,075	3,486,131
5	Uppsala .....	92,271	111,166	208,305	371,211	658,736
6	Stockholms .....	750,631	1,038,143	1,566,624	1,595,887	3,565,164
7	Södermanlands .....	95,454	111,914	271,390	244,812	560,537
8	Östergötlands .....	365,817	388,509	720,555	1,059,346	1,807,554
9	Kalmar .....	1,344,011	1,307,807	2,024,256	3,032,966	3,346,972
10	Gottlands .....	227,092	260,856	496,851	627,155	1,416,121
11	Blekinge .....	815,681	1,051,663	1,719,299	2,096,636	3,876,951
12	Kristianstads .....	571,404	553,351	866,763	1,121,186	1,733,612
13	Malmöhus .....	1,161,262	1,673,705	2,220,347	4,110,944	7,104,856
14	Hallands .....	441,634	776,046	998,692	1,260,927	2,224,124
15	Göteborgs o. Bohus .....	9,753,007	22,651,124	30,019,209	28,161,746	50,948,090
	Hela riket	16,944,952	31,627,225	45,569,151	48,462,356	84,800,046



Tabell II a.

länsvis.

1919		1920		1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	
Yrkes- fiskare	Bi- närings- fiskare	Yrkes- fiskare	Bi- närings- fiskare	Totala antalet fiskare							
252	513	307	591	1,048	1,106	962	989	934	765	898	1
216	372	154	361	696	830	974	1,071	552	588	515	2
878	753	757	672	1,044	1,018	1,054	1,514	1,686	1,631	1,429	3
1,966	20	1,639	24	1,702	1,700	1,804	1,921	1,947	1,986	1,663	4
325	42	293	36	307	300	272	330	346	367	329	5
294	1,219	320	1,271	1,096	906	983	1,138	1,505	1,513	1,591	6
32	187	33	198	206	150	169	187	221	219	231	7
186	945	177	915	1,091	1,122	1,120	1,135	1,134	1,131	1,092	8
474	1,088	460	1,118	1,745	1,521	1,536	1,565	1,582	1,562	1,578	9
110	1,146	116	1,138	1,270	1,214	1,252	1,283	1,277	1,256	1,254	10
1,133	1,400	1,092	1,384	2,039	2,357	2,460	2,550	2,536	2,533	2,476	11
476	293	389	281	651	724	763	769	798	769	670	12
1,492	355	1,411	324	1,712	1,403	1,389	1,548	1,757	1,847	1,735	13
471	237	474	209	588	651	663	690	678	708	683	14
6,176	1,711	5,781	1,531	7,872	7,478	7,777	7,725	7,822	7,887	7,312	15
<b>14,481</b>	<b>10,231</b>	<b>13,403</b>	<b>10,053</b>	<b>23,566</b>	<b>22,480</b>	<b>23,178</b>	<b>24,415</b>	<b>24,775</b>	<b>24,762</b>	<b>23,456</b>	

Tabell III.

kastning länsvis.

k r o n o r		Fångstvärdet i % av 1914 års värde							
1919	1920	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	
740,090	775,259	100	98.5	147.9	256.0	<b>351.8</b>	226.1	236.8	1
643,396	486,789	100	144.3	301.2	427.5	<b>325.6</b>	367.9	278.4	2
1,655,729	1,070,636	100	124.0	252.9	355.7	<b>675.9</b>	475.9	307.9	3
1,588,207	1,108,605	100	146.1	328.5	416.4	<b>781.2</b>	331.0	232.5	4
402,840	259,360	100	120.5	225.7	402.3	<b>713.9</b>	436.6	281.1	5
2,259,613	2,008,574	100	138.3	208.7	212.6	<b>475.0</b>	301.0	267.6	6
412,114	307,339	100	117.3	284.3	256.4	<b>587.2</b>	431.7	322.0	7
1,137,066	988,955	100	106.2	197.0	292.7	<b>494.1</b>	318.3	273.4	8
2,892,062	2,263,574	100	97.3	156.1	225.7	<b>249.1</b>	215.2	168.5	9
1,227,831	1,121,636	100	114.9	218.8	276.2	<b>623.6</b>	562.7	493.9	10
2,395,878	2,023,017	100	128.9	217.8	257.0	<b>475.2</b>	293.7	248.0	11
1,282,413	1,153,966	100	96.8	151.7	196.2	<b>303.4</b>	224.4	202.0	12
4,513,244	2,917,527	100	144.1	227.3	354.0	<b>611.8</b>	388.7	451.2	13
1,152,663	961,968	100	175.7	226.1	285.5	<b>503.5</b>	261.0	217.8	14
21,179,023	14,821,309	100	232.2	307.3	288.7	<b>522.4</b>	217.1	151.9	15
<b>43,532,169</b>	<b>32,268,514</b>	100	186.6	268.9	286.0	<b>504.4</b>	256.9	194.8	

Bihang till riksdagens protokoll 1923. 1 saml. 91 häft. (Nr 114.)

## Saltsjöfiskets av-

L ä n	F å n g s t e n s m å n g d i k i l o -				
	1914	1915	1916	1917	1918
1 Norrbottens .....	745,632	815,155	931,791	1,153,502	963,342
2 Västerbottens .....	547,689	792,206	1,162,517	1,389,107	784,850
3 Västernorrlands .....	1,712,902	1,843,211	2,441,601	2,857,175	3,431,699
4 Gävleborgs .....	3,315,053	3,609,023	4,486,212	5,403,405	5,278,918
5 Uppsala .....	441,433	360,675	603,861	956,034	947,524
6 Stockholms .....	3,978,639	3,760,038	4,064,658	3,474,582	4,127,154
7 Södermanlands .....	593,932	644,472	806,398	503,103	601,040
8 Östergötlands .....	2,344,252	2,698,079	2,163,005	3,027,211	2,821,923
9 Kalmar .....	3,837,261	3,053,988	4,456,843	4,954,626	3,799,371
10 Gotthlands .....	1,207,113	1,055,092	1,582,539	1,687,205	2,521,709
11 Blekinge .....	2,772,894	3,540,147	6,436,238	6,217,195	5,245,212
12 Kristianstads .....	1,817,393	1,811,531	3,012,169	2,989,350	1,966,379
13 Malmöhus .....	4,086,892	4,532,210	9,387,621	8,885,301	7,505,861
14 Hallands .....	1,813,572	1,973,883	1,796,495	1,836,647	1,849,061
15 Göteborgs och Bohus .....	77,979,112	72,358,646	58,584,603	62,926,212	94,459,699
Hela riket	<b>107,193,769</b>	<b>102,848,356</b>	<b>101,921,551</b>	<b>108,260,655</b>	<b>136,303,742</b>

## Saltsjö-

L ä n	T o t a l v ä r d e t a v r e d s k a p o c h				
	1914	1915	1916	1917	1918
1 Norrbottens .....	547,594	664,587	848,443	839,930	759,614
2 Västerbottens .....	274,960	400,526	483,640	647,980	351,511
3 Västernorrlands .....	658,730	687,940	709,070	1,026,865	1,287,626
4 Gävleborgs .....	1,107,944	1,188,508	1,307,533	1,483,180	1,599,755
5 Uppsala .....	137,021	141,276	149,641	281,885	398,867
6 Stockholms .....	658,640	583,520	666,099	917,156	1,404,311
7 Södermanlands .....	175,672	184,668	280,917	315,616	401,261
8 Östergötlands .....	449,882	507,279	605,633	732,411	715,807
9 Kalmar .....	1,023,283	1,013,025	1,394,832	1,764,487	1,775,000
10 Gotthlands .....	379,098	390,628	475,080	586,950	584,665
11 Blekinge .....	1,078,063	1,084,637	1,111,680	1,160,920	2,925,360
12 Kristianstads .....	654,177	619,604	702,713	981,074	948,926
13 Malmöhus .....	2,010,405	2,045,473	2,513,710	3,009,978	4,555,569
14 Hallands .....	530,371	773,459	711,929	782,136	939,382
15 Göteborgs och Bohus .....	11,756,765	11,855,526	14,061,717	16,370,883	20,193,813
Hela riket	<b>21,442,605</b>	<b>22,140,656</b>	<b>26,022,637</b>	<b>30,901,451</b>	<b>38,841,467</b>

Tabell IV.

## kastning länsvis.

g r a m		Fångstmängden i % av 1914 års mängd							
1919	1920	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	
690,418	584,482	100	109.3	125.0	154.7	129.2	92.6	78.4	1
871,846	622,363	100	144.6	212.3	253.0	143.3	159.2	113.6	2
3,068,735	2,818,240	100	107.7	142.5	166.8	200.3	179.2	164.5	3
5,082,749	3,809,516	100	108.8	135.3	163.0	159.2	153.3	114.9	4
956,232	539,494	100	81.7	136.8	216.5	214.6	216.6	122.2	5
3,533,068	3,752,531	100	94.5	102.1	87.3	103.8	89.0	94.3	6
463,745	437,294	100	108.5	135.8	84.7	101.2	78.8	73.6	7
1,688,986	1,597,649	100	115.1	92.4	129.1	123.8	72.5	68.2	8
3,601,396	3,024,343	100	79.6	116.1	129.1	99.0	93.9	78.8	9
2,188,868	2,389,339	100	87.7	131.1	139.8	208.0	181.3	197.9	10
4,191,095	4,907,534	100	127.7	232.1	224.2	189.2	151.1	177.0	11
1,481,691	1,905,547	100	99.7	165.8	164.5	108.2	81.5	104.9	12
5,687,576	4,556,816	100	111.1	232.2	217.4	183.6	139.2	111.5	13
1,550,556	1,717,754	100	108.9	99.6	101.3	101.9	85.5	94.7	14
79,299,025	64,200,702	100	92.8	75.1	80.7	121.1	101.7	82.8	15
<b>114,355,986</b>	<b>96,863,604</b>	100	96.0	95.8	109.9	127.2	106.7	90.4	

Tabell V.

## fisket.

b å t a r å r		Totalvärdet i % av 1914 års värde							
1919	1920	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	
876,269	1,189,449	100	121.3	154.9	153.4	138.7	160.2	217.2	1
591,155	566,245	100	145.6	175.9	235.6	127.8	215.0	205.9	2
1,483,548	1,542,736	100	104.4	107.6	155.9	195.5	225.2	234.3	3
1,869,803	1,939,228	100	107.3	118.0	133.9	144.4	168.8	175.0	4
439,335	454,920	100	103.1	109.2	205.7	291.1	320.6	332.0	5
1,501,666	1,738,722	100	88.6	101.1	139.2	213.2	228.0	264.0	6
449,625	482,370	100	105.1	160.0	180.0	228.4	255.9	274.6	7
740,692	774,721	100	112.8	134.6	162.8	159.1	164.6	172.2	8
2,179,035	2,443,258	100	99.0	136.3	172.4	173.5	213.0	238.8	9
648,659	786,053	100	103.0	125.3	154.8	154.2	171.1	207.3	10
2,981,060	2,945,560	100	100.6	103.1	107.7	271.4	276.6	273.2	11
949,440	1,150,530	100	94.7	107.4	150.0	145.1	145.1	175.9	12
5,540,195	5,746,940	100	101.7	125.0	149.7	226.6	275.6	285.3	13
1,149,411	1,076,546	100	145.8	134.2	147.5	177.1	215.3	201.7	14
21,121,964	19,307,994	100	100.9	119.6	139.3	171.8	179.7	164.2	15
<b>42,521,857</b>	<b>42,145,272</b>	100	103.3	121.3	144.1	181.1	198.3	196.6	

## Saltsjöfiskets fångst-

L ä n	I % av värdet av redskap och båtar						
	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
1 Norrbottens .....	59.8	48.5	57.1	99.8	151.6	84.2	65.2
2 Västerbottens .....	63.6	63.0	108.9	115.4	162.0	108.8	86.0
3 Västernorrlands .....	52.8	62.7	124.0	120.4	182.5	111.6	69.4
4 Gävleborgs .....	43.0	58.6	119.8	132.0	217.9	84.9	57.2
5 Uppsala .....	67.3	78.7	139.2	131.7	165.2	89.2	57.1
6 Stockholms .....	114.0	177.9	235.2	174.0	253.9	150.5	115.5
7 Södermanlands .....	54.3	60.6	96.6	77.6	139.7	91.6	63.7
8 Östergötlands .....	81.3	76.6	119.0	144.6	252.5	153.5	127.7
9 Kalmar .....	131.3	129.1	145.1	171.9	188.6	132.8	92.6
10 Gottlands .....	59.9	66.8	104.6	106.8	242.2	197.0	142.7
11 Blekinge .....	75.7	97.0	154.7	180.6	132.5	80.4	68.7
12 Kristianstads .....	87.3	89.3	123.3	114.3	182.7	135.1	100.3
13 Malmöhus .....	57.8	81.8	128.1	136.6	156.0	81.5	50.8
14 Hallands .....	83.3	100.3	140.3	161.2	236.8	102.8	89.4
15 Göteborgs och Bohus .....	83.0	191.1	213.5	172.0	252.3	102.7	76.8
16 Hela riket	79.0	142.8	175.1	156.8	218.3	102.4	78.4

## Antalet fiske-

L ä n	Å r 1914				1915				1916			
	Däc- kade med motor	Däc- kade utan motor	Öppna med motor	Öppna utan motor	Däc- kade med motor	Däc- kade utan motor	Öppna med motor	Öppna utan motor	Däc- kade med motor	Däc- kade utan motor	Öppna med motor	Öppna utan motor
	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.
1 Norrbottens .....	1	—	57	716	2	—	99	755	2	—	144	608
2 Västerbottens .....	1	—	21	484	1	—	35	622	1	—	55	699
3 Västernorrlands .....	—	—	151	546	—	—	199	520	—	—	216	578
4 Gävleborgs .....	—	—	206	863	—	—	261	845	—	—	336	817
5 Uppsala .....	—	—	12	274	—	—	19	230	—	—	30	149
6 Stockholms .....	—	—	114	1,104	—	—	115	1,090	—	—	141	1,149
7 Södermanlands .....	—	1	43	319	—	—	48	324	1	—	58	320
8 Östergötlands .....	—	—	77	888	—	—	95	872	—	—	107	895
9 Kalmar .....	25	8	156	2,560	26	—	169	2,291	31	—	181	2,447
10 Gottlands .....	8	6	31	1,023	8	7	46	1,037	12	6	53	1,016
11 Blekinge .....	136	38	—	1,245	160	18	—	1,243	180	19	—	1,199
12 Kristianstads .....	52	15	2	311	55	12	1	311	64	13	1	322
13 Malmöhus .....	181	151	11	510	199	123	11	519	208	128	19	556
14 Hallands .....	65	6	3	146	66	4	11	173	66	4	24	179
15 Göteborgs och Bo- hus .....	708	422	21	2,615	701	378	27	2,369	717	317	31	2,450
16 Hela riket	1,177	647	905	13,604	1,218	542	1,136	13,201	1,282	487	1,396	13,394
17 I % av 1914 års antal .....	100	100	100	100	104.1	83.8	125.5	97.4	109.5	75.3	154.2	98.5

Tabell VI.

värde i olika län:

Per fiskare, kr.							L ä n	
1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920		
312	292	503	847	1,233	967	863	Norrbottnens.	1
251	304	541	698	1,031	1,094	945	Västerbottnens.	2
333	424	834	817	1,394	1,015	749	Västernorrlands.	5
280	410	868	1,019	1,791	800	667	Gävleborgs.	4
301	371	766	1,125	1,904	1,098	788	Uppsala.	5
689	1,146	1,594	1,402	2,369	1,493	1,262	Stockholms.	6
463	746	1,606	1,309	2,536	1,882	1,330	Södermanlands.	7
335	346	643	933	1,594	1,005	906	Östergötlands.	8
770	860	1,318	1,938	2,116	1,852	1,434	Kalmar.	9
179	215	397	489	1,109	1,017	894	Gottlands.	10
321	446	699	822	1,529	946	817	Blekinge.	11
878	764	1,136	1,458	2,172	1,668	1,735	Kristianstads.	12
678	1,193	2,318	2,656	4,044	2,444	1,682	Malmöhus.	13
751	1,192	1,506	1,827	3,280	1,628	1,530	Hallands.	14
1,239	3,029	3,860	3,646	6,513	2,685	2,121	Göteborgs och Bohus.	15
<b>719</b>	<b>1,407</b>	<b>1,966</b>	<b>1,985</b>	<b>3,423</b>	<b>1,758</b>	<b>1,409</b>	Hela riket.	16

Tabell VII.

båtar länsvis.

1917				1918				1919				1920			
Däc- kade med motor	Däc- kade utan motor	Öppna med motor	Öppna utan motor	Däc- kade med motor	Däc- kade utan motor	Öppna med motor	Öppna utan motor	Däc- kade med motor	Däc- kade utan motor	Öppna med motor	Öppna utan motor	Däc- kade med motor	Däc- kade utan motor	Öppna med motor	Öppna utan motor
st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.
1	—	172	634	4	—	144	651	5	—	150	562	5	—	182	615
1	—	75	660	1	—	60	343	1	—	94	358	—	—	100	317
—	—	303	514	—	—	346	676	—	—	424	628	—	—	432	535
—	—	431	727	—	—	495	715	—	—	552	634	—	—	496	577
—	—	61	224	—	—	73	261	—	—	100	239	—	—	107	207
21	—	220	1,389	22	1	325	1,514	15	—	345	1,541	14	—	383	1,553
—	—	60	312	—	—	64	376	19	—	51	391	47	—	29	417
—	—	111	862	2	—	115	872	2	—	122	869	5	—	119	851
26	—	217	2,395	18	—	218	2,363	9	—	252	2,245	12	—	259	2,191
12	5	74	1,010	13	5	79	1,005	16	2	125	980	22	1	158	983
189	14	—	1,295	180	—	2	1,243	197	—	—	—	1,290	186	—	1,292
63	8	6	318	64	3	6	312	64	2	7	299	72	2	6	318
251	109	18	582	295	136	14	635	332	135	18	701	353	101	15	726
67	3	25	147	75	7	22	126	99	7	13	169	90	3	22	152
<b>764</b>	<b>258</b>	<b>23</b>	<b>2,618</b>	<b>794</b>	<b>260</b>	<b>30</b>	<b>2,769</b>	<b>776</b>	<b>221</b>	<b>24</b>	<b>2,556</b>	<b>744</b>	<b>186</b>	<b>32</b>	<b>2,639</b>
<b>1,895</b>	<b>397</b>	<b>1,796</b>	<b>13,687</b>	<b>1,468</b>	<b>412</b>	<b>1,993</b>	<b>13,861</b>	<b>1,535</b>	<b>367</b>	<b>2,277</b>	<b>13,462</b>	<b>1,550</b>	<b>293</b>	<b>2,340</b>	<b>13,371</b>
119.2	61.4	198.4	100.6	125.4	63.7	220.2	101.9	131.1	56.7	251.6	99.0	131.7	45.3	258.6	98.3

**Reservation.**

I avseende å de ändringar i byggnadsprogrammet för fiskehamnsbyggnaderna, vilka föreslagits av styrelserna och de sakkunnige i underdånig utredning den 5 februari 1923, får jag anföra särskild mening.

Uti förenämnda utredning har redogjorts för anledningarna till statens fiskehamnsbyggnadsverksamhet och har erinrats därom, att statsmakterna genom sitt beslut om byggandet av fiskehamnarna velat kraftigt befrämja fiskerinäringens utveckling genom att ställa goda fiskehamnar till näringens förfogande. Statens kraftiga ingripande för havsfiskets utveckling genom byggandet av de därför nödvändiga, rymliga och djupa hamnarna har erkänts vara en rent nödvändig åtgärd, som måste företagas utan tanke på en direkt förräntning av byggnadskostnaderna. Saken har icke setts från finansiell synpunkt, utan från den större nationalekonomiska synpunkten, som räknar med de stora indirekta fördelar, som skulle följa med tillkomsten av dylika hamnar — såsom fiskerinäringens kraftiga utveckling, minskning av emigrationen genom kvarhållande av även den yngre fiskarebefolkningen samt ökning av skatteinkomsterna för staten m. m.

De tungt vägande anledningarna till statsmakternas beslut år 1911 om byggande av fiskehamnar hava principiellt sett icke förändrats, därför att för närvarande det allmänna tidsläget och den nu rådande depressionen göra stora inskränkningar i statsutgifterna nödvändiga.

Ett övervägande, huruvida samtliga tidigare beslutade fiskehamnsanläggningar böra i sinom tid komma till utförande, synes mig därför böra ske under fasthållande av samma ledande motiv, som varit för riksdagens beslut bestämmande, så att dessa icke frångås och skapandet av förutsättningar för ett tidsenligt och lönande havsfiske förfelas genom för långt drivna förändringar i byggnadsprogrammet. Ett fullföljande av den av riksdagen beslutade byggnadsplanen för fiskehamnsgruppen I i hela dess omfattning skulle dock medföra ett anslagskrav av endast sammanlagt 6,234,600 kronor, eller mindre än hälften av det anslagskrav, som de hittills utförda hamnarna medfört — ett förhållande, som har sin förklaringsgrund därunder, att 10 st. av de 14 återstående ännu ej påbörjade fiskehamnarna inom gruppen I äro av ringare omfattning i jämförelse med de färdiga hamnarna.

De nu av styrelserna och de sakkunnige föreslagna ändringarna i programmet äro emellertid alltför omfattande och hava enligt min mening gått för långt i strävan efter en nedsättning av byggnadskostnaderna på bekostnad av hamnarnes antal, storlek och ändamålsenlighet.

*Herrevik.*

Att börja med får jag då anföra, att jag icke är övertygad om klokheten och ändamålsenligheten av att göra den ändring av utsträckningen och läget för vågbrytarna vid Herreviks hamn på Gotland, vilken ändring är gjord i det förslag (Alt. II) för denna hamnbyggnad, som nu i utredningen förutsatts vara det, som skulle komma till utförande.

Vid Herrevik äro förhållandena sådana, att den grövsta och svåraste sjön kommer från NNO till NO. För dessa väderstreck ligger hamnviken helt och hållet öppen, starkt utsatt för sjön. Fiskarena på platsen och överlotsen Harding

därstädes, som äro väl förtrogna med strömsättningsförhållandena vid Herrevik, hava uppgivit att havsströmmen går in i viken närmare västra sidan och ut igen längs östra sidan. Strömmen, som ofta är stark, arbetar således mot vinden och den grova sjön från NNO och NO vid storm från dessa håll, och åstadkommer då en krabb svår sjögång, i vilken navigeringen är mycket besvärlig.

I det fastställda förslaget till hamn vid Herrevik har därför den västra vågbrytarens yttre del böjts av i ungefär NO-lig riktning för att avleda den närmare västra sidan ingående strömmen och underlätta passagen genom inseglingsöppningen därigenom att skydd erhålles under västra piren, innan den östra skall passeras. Denna i NO utgående yttre del av västra vågbrytaren har i det nu förutsatta förslaget uteslutits samt östra vågbrytaren förlagts längre in i viken.

Om den i NO utgående yttre delen av västra vågbrytaren icke utföres, kommer den i viken ingående strömmen att gå österut längs nämnda västra vågbrytare och att med oförändrad riktning och oförminskad styrka gå fram tvärs för inseglingsöppningen, försvarande möjligheten att ingå i hamnen vid NNO-lig och NO-lig storm. För att minska olägenheten härav skulle den östra vågbrytaren förläggas längre tillbaka in i hamnviken, så att fiskebåtarna på ingående skulle hava gått fram genom den starka tvärströmmen, innan de hade att passera förbi det längre in belägna östra pirhuvudet. Denna tillbakaflyttning inom viken av östra vågbrytaren har emellertid den olägenheten med sig, att den icke gör det möjligt att uppföra en lastbrygga för kalkstensutskeppning med lika användbart läge, som Svenska sockerfabriksaktiebolaget förutsatt vid sitt erbjudande i fråga om markupplåtelse till hamnområde. — Sockerbolagets erbjudande om fri upplåtelse för markområde för hamnanläggningen har ställts i beroende av särskilt den rättigheten, som förbehållits bolaget och dess eventuella rättsinnehavare, att i den blivande fiskehamnen utbygga en lastbrygga på viss angiven plats och med vattendjup av 6.0 m. intill densamma. Om så väsentliga förändringar i hamnens planläggning genomföras, att denna utfästelse från hamnens sida icke kan upprätthållas, har bolaget förklarat, att erbjudandet om markområdets fria upplåtelse då måste anses förfallet. — Det av sockerbolaget förutsatta läget för lastbryggan har av bolaget bestämts med hänsyn till kravet att behövt manöverrum må förefinnas mellan östra vågbrytaren och den blivande, från östra stranden utgående bryggan, och att 6.0 meters vattendjup må förefinnas intill densamma. — Detta krav kan svårligen uppfyllas på tillfredsställande sätt, därest östra vågbrytaren inflyttas på sätt, som måste ske för underlättande av ingäendet i hamnen, om den yttre mot NO utgående delen av västra vågbrytaren icke skulle utföras.

Om sockerbolagets utfästelse om fri marköverlåtelse förfaller, så lär icke någon hamnbyggnad vid Herrevik komma till stånd, enär kommunen icke lär kunna tänka på en expropriation av sockerbolagets kalkbergsmark utmed stranden. Ett beslut om en ändring av fastställda utsträckningen och läget av vågbrytarna skulle därför kunna äventyra den för fiskets utveckling betydelsefulla hamnens tillkomst.

Sedan Svenska sockerbolaget på sin tid gjorde utfästelsen att för hamnanläggningen i Herrevik på vissa villkor fritt upplåta vissa närmare angivna markområden, har bolaget, som ej kunnat invänta hamnanläggningens utförande, tillgodosett sitt kalkbehov från Bungenäs på Gottland. Vare sig nu bolaget kommer att avhända sig Herreviks kalkstensberg eller att framdeles själv exploatera det, så är enligt bolagets förklaring villkoret för att bolaget skall fritt upplåta de behövliga markområdena, att en kalklastningsbrygga *kan* utbyggas i hamnen med

sådant läge, att intill bryggan finnes 6.0 meters vattendjup och mellan denna och östra vågbrytaren tillräckligt och bekvämt manöverutrymme för större fraktångare av 5 à 5.5 meters djupgående, vilket emellertid svårligen kan bliva fallet, om ändring sker i fastställda utsträckningen och läget av vågbrytarna, varför jag anser mig böra bestämt avstyrka ändringen, då hamnanläggningens ändamålsenlighet genom en sådan ändring blir förminskad och möjligheten för dess tillkomst äventyras.

Byggnadskostnaden för hamn vid Herrevik är nu beräknad till 766,000 kronor, om den föreslagna ändringen *icke* göres, men till 619,000 kronor, om den vidtages. Skillnaden i kostnad utgör således 147,000 kronor.

Beträffande Gottland anser jag vidare den föreslagna inskränkningen av byggnadsprogrammet till byggande av endast en hamn på östra och en på västra sidan av ön vara en alltför vittgående förminskning av antalet tidigare beslutade fiskehamnar på ön.

*Kapelludden.*

Det vid Kapelludden på östra kusten bedrivna fisket har stort behov av en skyddande vågbrytare, som kan göra det möjligt för fiskarna att förse sina båtar med motor och att använda större motorbåtar.

Det tidigare fattade beslutet år 1911 om fiskehamnsanläggning vid Kapelludden genom utförande därstädes av en vågbrytare anser jag borde stå fast och denna hamnanläggning sålunda *icke* böra utslutas ur fiskehamnsgruppen I.

Byggnadskostnaden för hamnen vid Kapelludden är nu beräknad till 188,000 kronor.

*Byxelkrok.*

I fråga om hamnanläggningen vid Byxelkrok på Öland anser jag *icke* heller den nu föreslagna ändringen av utsträckningen och läget för vågbrytaren och bryggan vara att anbefalla.

Den svåraste och grövsta sjön kommer här från NO till N ända från Ålands-hav. Även vid N till NV-storm är sjön vid Byxelkrok svår.

Enligt den fastställda planen har vågbrytaren en sådan utsträckning, att den giver skydd för sjön vid storm från NO ända till NV å en areal av hamnviken med 3.0 till 5.0 à 5.5 meters vattendjup, vilken är mer än dubbelt så stor som den areal med 3.0 till 4.5 à 5.0 meters vattendjup, som skulle bliva skyddad av vågbrytaren, om denna utföres med den nu föreslagna ändrade och förkortade sträckningen. Den skyddade arealen av 4.0 meters vattendjup och däröver skulle med det ändrade läget för vågbrytaren bliva endast ungefär en tredjedel av vad den skulle bliva, om ingen ändring och förkortning av sträckningen vidtoges. — Enligt den fastställda planen skulle lastbryggan komma ut till 4.0 meters vattendjup, men enligt den ändrade planen endast till 3.5 meters vattendjup.

Då hamnen vid Byxelkrok skulle få stor betydelse även som stödjepunkt för talrika fastlandsfiskare vid bedrivande av fisket på fiskeplatserna norr om Öland och som nödhamn för jämväl den stora mängd handelsfartyg, som passera Ölands norra udde, så är det *icke* ändamålsenligt att ändra och förkorta vågbrytaren och därigenom minska den skyddade hamnarealen till mindre än hälften av vad den skulle bliva, om det fastställda läget och utsträckningen för vågbrytaren *icke* ändras. En dylik minskning av den skyddade arealen vore ett *icke* framsynt eftergivande av kravet på hamnens ändamålsenlighet, — varför jag finner mig böra bestämt avstyrka den föreslagna ändringen och förkortningen av vågbrytaren.



Byggnadskostnaden för hamn vid Byxelkrok är nu beräknad till 642,500 kronor, om den föreslagna ändringen *icke* göres, men till 529,000 kronor, om den vidtages. Skillnaden i kostnad således 113,500 kronor.

I styrelsernas och de sakkunniges uttalande i fråga om den ytterligare muddring vid Hönö-Klova, om vars utförande motionerats vid 1922 års riksdag (motion i 2:dra kammaren, nr 123), kan jag icke till alla delar instämma.

Hönö-Klova.

Det har synts styrelserna och de sakkunnige kunna sättas ifråga, huruvida icke någon del, förslagsvis 15 % av de nu föreslagna ytterligare kostnaderna, skäligen borde bestridas på annat sätt än med statsmedel, av det skäl att det särskilt med avseende på den redan nu kraftigt ökade trafiken ej synts uteslutet, att hamnanläggningen kan komma att i avsevärd mån tjäna även andra uppgifter än dem, som äro direkt förbundna med fisket.

Sedan hamnen blev färdig våren 1922, har fiskeflottan därstädes ökat med icke mindre än 8 stora, däckade fiskebåtar försedda med motorer. Denna på kort tid kraftiga ökning av de stora fiskebåtarnes antal är ett gott varsel om huru fiskeflottan och fiskerirörelsen i hamnen kunna komma att avsevärt utvecklas, om blott tillräckligt utrymme med nödigt vattendjup förefinnes i hamnen. Fisklägets närhet till Göteborg och dess belägenhet i stråkvägen från denna stad har även gjort, att sommargäster med enklare anspråk börjat besöka ön, och att det s. k. Marstrandbolaget nu, sedan hamnen blivit byggd, börjat i förbifarten angöra hamnkajen i Hönö med en större ångbåt. Emellertid komma dessa sistnämnda förhållanden säkerligen icke att inverka på omfattningen av fiskets bedrivande av båtlagen från Hönö hamn, då befolkningen utgöres av driftiga yrkesfiskare, som icke övergiva fisket för att leva av inkomster från tillfälliga sommargäster. Och icke lär det håller bli till men för fisket, att fiskarena kunna få sända in fiskfångsterna med ångbåtslägenhet till storstaden Göteborg, i stället för att forsla in dem dit med sina egna fiskemotorbåtar. Tvärtom bliva fiskarena därigenom i stånd till att göra flera fisketurer ut med sina båtar till fångstplatserna.

Förhållandena vid Hönö-Klova visa redan nu så kort efter hamnens tillkomst, att den ytterligare muddringen i Hönö hamn är oundgängligen behövlig för att kunna bereda erforderligt utrymme i den nya hamnbassängen för större delen av den nuvarande fiskeflottan och å området norr och nordost om Kattbådan för den återstående delen samt för nytillkommande fiskebåtar och för skyddsökande båtar från främmande fisklägen under sillfisketiden.

Hade man vid tiden för fiskehamnskommissionens besök på platsen för hamnanläggningen vid Hönö-Klova förutsett, att fiskeflottan därstädes skulle komma att ökas på kort tid i så omfattande grad, som nu visat sig vara fallet, och sålunda riktigare bedömt det erforderliga utrymme med djupt vatten, som måste beredas genom muddring i hamnen, så hade utan tvivel den nu behövlige ytterligare muddringen blivit i planen upptagen och sålunda nu även redan varit utförd och bekostad av staten. Det är endast att beklaga, att man icke då bedömt den blivande utvecklingen rätt, men icke kan det vara rättvist, att denna felsyn nu skall medföra, att den nödvändiga kompletteringen med den nya bassängen skulle till en del bekostas av fiskarena eller bestridas på annat sätt än med de för statens fiskehamnsbyggnader beviljade statsmedlen.

Då den nya bassängen är oundgängligen och omedelbart behövlig för att fiskehamnen skall kunna svara mot den utveckling, som är att förvänta, och då bas-

sängen är avsedd att användas endast av fiskebåtarne och således kommer att tjäna endast uppgifter, som äro direkt förbundna med fisket, kan jag icke finna rättvist att utförandet av detta ytterligare muddringsarbete skulle göras beroende av att visst bidrag erhålles vare sig av kommun, landsting eller annan institution. För min del får jag därför hemställa, *dels* att såsom villkor för arbetets utförande stadgas endast att fiskarena vid Hönö-Klova skola enligt gjort åtagande själva bekosta strandskoning utmed nya bassängen och de bryggor, som erfordras för båtarne att ligga vid, samt att till staten kostnadsfritt överlåtes det strandområde innanför nya bassängen, som icke är till staten överlåtet och är beläget mellan de till staten redan överlåtna strandområdena, *dels ock* att den ytterligare muddringen vid Hönö-Klova, vilken utgör endast ett angeläget kompletteringsarbete för hamnens försättande i behöfligt skick, må utföras snarast möjligt efter Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut, oberoende av tiden och ordningen för utförandet av hamnarbetena vid Gårdskär, Fågelsundet och Utvalnäs.

Om vad ovan anförts vinner beaktande, men de i övrigt i den avlämnade utredningen föreslagna inskränkningarne i byggnadsprogrammet för fiskehamnsgruppen I vidtagas enligt styrelsernas och de sakkunniges förslag, så vinnes en nedsättning av byggnadskostnaden för denna från 6,234,600 kronor till endast 2,993,400 kronor, vilket belopp skulle erfordras för utförande av iståndsättandet av Barsebäcks hamn samt för utförande av de inom gruppen återstående 8 hamnarne vid Herrevik, Byviken, Hölick, Lörudden, Västergarn, Kapelludden, Värskär och Byxelkrok — eller till 3,172,100 kronor, om hamnanläggningen vid Gnisvärd utföres i stället för hamnanläggning vid Västergarn.

Den totala nedsättningen av byggnadskostnaden för fiskehamnsgruppen I och och de fyra första hamnarne inom fiskehamnsgruppen II, vilken skulle erhållas genom ändringen i byggnadsprogrammet, skulle då uppgå till 3,983,800 kronor i stället för 4,432,300 kronor, om hamnen vid Västergarn utföres, men till 3,805,100 kronor i stället för 4,253,600 kronor, om hamnanläggning utföres vid Gnisvärd i stället för vid Västergarn — allt enligt nedanstående tablå:

*Kostnaden för de nu återstående av de tidigare beslutade fiskehamnarna inom gruppen I är efter för närvarande gällande arbets- och materialpris beräknad till:*

Barsebäck .....	509,900: — kronor	Transport	4,464,000: — kronor
Herrevik .....	1,038,200: — »	Utvalnäs .....	177,408: — »
Byxelkrok .....	870,300: — »	Bremö-Klaven .....	956,700: — »
Kärehamn .....	735,300: — »	Vänborg .....	289,000: — »
Gnisvärd .....	462,000: — »	Faludden .....	234,700: — »
Kapelludden .....	193,900: — »	Stendörren .....	46,200: — »
Hölick .....	370,800: — »	Långö .....	38,600: — »
Värskär .....	283,600: — »	Bokö .....	28,000: — »
	Transport 4,464,000: — kronor		6,234,600: — kronor

*och kostnaden för den nu föreslagna fiskehamnsgruppen I till:*

Barsebäck .....	509,900: — kronor	Transport	1,855,600: — kronor
Herrevik .....	766,000: — »	Västergarn .....	254,300: — »
Byviken .....	287,700: — »	Kapelludden .....	188,000: — »
Hölick .....	191,500: — »	Värskär .....	53,000: — »
Lörudden .....	100,500: — »	Byxelkrok .....	642,500: — »
	Transport 1,855,600: — kronor		2,993,400: — kronor,

vilken kostnad ökas till 3,172,100 kronor, om hamnanläggning utföres vid Gnisvärd i stället för vid Västergarn.

*Kostnaden för de till fiskehamnsgruppen II hänförliga nedan nämnda hamnarbetena är efter för närvarande gällande arbets- och materialpriser beräknad till:*

Gårdskär .....	240,600: — kronor
Fågelsundet .....	239,600: — »
Gäddbäckssund .....	445,800: — »
Hönö-Klova .....	115,000: — »
	<hr/>
	1,041,000: — kronor,

*och kostnaden för de nu föreslagna nämnda hamnarbetena till fiskehamnsgruppen II till*

Hönö-Klova .....	115,000: — kronor
Gårdskär.....	93,400: — »
Fågelsundet .....	78,000: — »
Utvalnäs .....	12,000: — »
	<hr/>
	298,400: — kronor.

*Förut*

*nu, om hamn utföres:  
vid Gnisvärd, vid Västergarn*

<i>Kostnad för fiskehamnsgruppen I: .....</i>	<i>6,234,600 kr.,</i>	<i>3,172,100 kr.,</i>	<i>2,993,400 kr.</i>
<i>» » » II: .....</i>	<i>1,041,000 » ,</i>	<i>298,400 » ,</i>	<i>298,400 »</i>
	<hr/>		
	<i>7,275,600 kr.,</i>	<i>3,470,500 kr.,</i>	<i>3,291,800 kr</i>

*Total nedsättning av kostn. = 3,895,100 kr., om hamn utföres vid Gnisvärd,  
men = 3,983,800 » , » » » » Västergarn.*

Den totala nedsättningen i kostnad enligt detta förslag skulle sålunda bli endast 448,500 kronor mindre än enligt styrelsernas och de sakkunniges förslag.

I anledning av styrelsernas och de sakkunniges yttrande: »I syfte att om möjligt vinna en ytterligare nedsättning av byggnadskostnaderna (utöver den, som skulle vinnas genom de föreslagna ändringarne i byggnadsprogrammet) bör enligt styrelsernas och de sakkunniges mening före påbörjande av varje särskild hamn tagas under övervägande huruvida och i vilken omfattning arbetet lämpligen kan utföras å entreprenad», finner jag mig böra motivera en häremot bestämt avvikande mening.

Att staten bygger fiskehamnarne genom egen direkt arbetsledning, i s. k. egen regi, är enligt min mening avgjort att anbefalla, när en hel mängd hamnar skola byggas och arbetena således bli av mera långvarig och fortlöpande natur, vilket ju här varit och fortfarande är fallet.

Den för ändamålet anskaffade arbetsmaterielen hinner dels förslitas och amorteras under byggnadstiden, dels är den kvarvarande behöflig för hamnarnes underhåll, som åligger staten och skall omhänderhavas av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen.

Vid utförandet av fiskehamnarne har man att bygga i öppna havet, utsatt för ofta återkommande avbrott och stora risker genom stormväder och hård sjö. Möjligheten att få arbetena utförda på fullgott och betryggande sätt är i hög grad beroende av att arbetena utföras genom arbetschefer och arbetsförmän, som haft tillfälle att varaktigt ägna sig just åt dessa arbeten under de säregna förhållanden, med vilka man måste vara väl förtrogen vid byggande i havet å öppen kust.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har nu sådana arbetschefer och arbetsförmän, som i 6 till 8 år ägnat sig uteslutande åt fiskehamnsbyggandet och förvärvat en mycket värdefull erfarenhet på området, en verklig sakkunskap, som samlats under byggandet, och som är alldeles för värdefull att bortkasta genom att överlämna arbetenas utförande åt entreprenörer, som endast undantagsvis och mera sällan utfört sådana arbeten och därför icke besitta tillräcklig erfarenhet i just denna särskilda specialitet. — Om staten upphörde med att själv bygga fiskehamnarne med egen arbetsledning och läte sina vid de speciella förhållandena vid fiskehamnsbyggena vana och erfarna arbetschefer och förmän draga sina färde och den anskaffade nu förefintliga arbetsmaterielen realiserar, så hade staten också därmed avhändert sig de under den hittills förflutna byggnadsperioden samlade erfarenheterna och den nödiga arbetsmaterielen, vilka annars skulle utnyttjas dels i fortsättningen vid de ännu återstående fiskehamnarnes utförande, dels vid handhavandet av det framtida underhållet av fiskehamnarne, vilket åligger staten.

Att staten bygger dyrare än en entreprenör är en lära, som entreprenörfirmorna gärna och särskilt under nu rådande depressionstid sökt utbreda för att kunna få arbete och inkomster, sedan de stora vinsttillfällena under den tidigare högkonjunkturen försvunnit.

I verkligheten är dock att bemärka, att en entreprenör icke kan betinga sig lägre material- och arbetspriser än staten genom arbetscheferna kan göra: båda få betala de materialpriser, som det allmänna marknadsläget betingar. Och båda få betala de arbetslöner, som kollektivavtalen med arbetarne föranleda. Men entreprenören beräknar sin vinst på både materialanskaffningen utöver inköpskostnaden och på arbetsprisen samt ränta och amortering på sin arbetsmateriel. Staten beräknar däremot ingen tilläggsvinstprocent på vare sig materialinköpen eller arbetskostnaden, emedan staten icke driver fiskehamnsbyggnadsverksamheten med fordran på en vinst utöver byggnadssjälvkostnaden för att kunna giva utdelning å ett aktiekapital samt ränta å driftskapital. Staten disponerar i skatte-medlen räntefritt byggnadskapital och beräknar icke att göra direkta vinster. Entreprenören däremot måste fordra förräntning av driftskapital och god vinst å verksamheten.

Vidare måste entreprenören beräkna viss riskpremie. Och när det, såsom vid utförandet av fiskehamnarne, gäller att bygga i öppna sjön på oskyddad kust, när som helst utsatt för stormar och svår sjögång, så äro riskerna så stora och omöjliga att med någon tillförlitlighet bedöma eller bestämt beräkna på förhand, att en entreprenör ovillkorligen måste beräkna en drygt ökad säkerhetsmarginal för att trygga sig mot förluster genom stormskador och de övriga ovisshetsmoment, som i långt högre grad än vid byggnadsarbeten på land oundvikligen följa med detta slag av byggnader i följd av deras speciella natur och särskilt ogynnsamma lägen som byggnadsplatser. — Staten har visserligen att att i kostnadsberäkningarna för de särskilda fiskehamnarne upptaga en viss

kostnad som säkerhetsmarginal för stormskador och övriga ovisshetsmoment. Men den härför i beräkningarna upptagna kostnaden kommer, när staten bygger i egen regi, att i verkligheten utgå och för staten uppstå *endast om och när* stormskador, eller, andra oförutsedda omständigheter, inträffa, varemot sagda kostnad, när arbetet utlämnats på entreprenad, *alltid* utgår med hela det belopp, som entreprenören härför räknat i anbudet, oberoende av om verkligen skada eller annan oförutsedd omständighet inträffar eller ej. — Den väsentliga skillnaden äger således rum, att staten, när det är entreprenad, alltid får betala ut riskpremien, medan åter vid egen regi denna del av den beräknade kostnaden utgår endast om och i den omfattning, som verkligen stormskador eller andra oförutsedda omständigheter uppstå under byggandet.

Då mera eller mindre stark sjögång råder på själva byggnadsplatsen, vars grund ligger under havsytan på flera eller färre meters vattendjup, kunna de för arbetsplanens uppgörande nödiga grundundersökningarna aldrig lämna den noggranna kännedom om byggnadsgrundens beskaffenhet i detalj som vid undersökningar på land. Vid fiskehamnsbyggena blir det därför i regel nödigt att under byggnadsarbetets fortgång vidtaga ändringar i vissa detaljer av arbetet, som betingas av den intimare kännedom om grundens verkliga beskaffenhet, som man erhåller, när man i nödig omfattning verkställt indämningar och länspumpningar och kan göra säkrare undersökning, innan man börjar utföra byggnaderna på den blottade havsbotten. Sådana ändringar låta sig lätt göra utan större kostnad än förhållandena verkligen kräva, när man bygger med egen arbetsledning, under det att varje nödvändighet till även den minsta ändring ofelbart utnyttjas av en entreprenör för att oskäligt uppskriva kraven på extra ersättningar. Överenskommelser om de särskilda ändringsåtgärder, som erfordras, samt om betalningen för dem låta sig, liksom när det är fråga om tilläggsarbeten, icke träffa vid entreprenad utan ofta tidsödande, vidlyftiga underhandlingar med entreprenören. Och är det — för att icke riskera skador eller rubbningar av oberäknelig omfattning genom oförtänt uppträdande av kraftiga grundvattensådror, storm och sjögång m. fl. ogynnsamma omständigheter — nödvändigt att genast besluta om och utföra ändringen eller skyddsåtgärden, och det sålunda varit omöjligt att dessförinnan träffa överenskommelse om den särskilda ersättningen därför, så begagnar sig nu en entreprenör härav för att vädja till skiljedom i förhoppning att få sig tillerkänd ersättning efter sina uppskrivade fordringar. Vid entreprenad åstadkomma dessa ändringar oftast stora besvärligheter och onödiga kostnader. Erfarenheten ger nämligen vid handen, att när stormskada under arbetet inträffar eller andra omständigheter tillkomma, vilka icke på förhand kunnat förutses i sina detaljer, så framställer en entreprenör *i trots av alla bestämmelser i ett kontrakt* städse anspråk på extra ersättning för de arbeten, som av sådana orsaker få göras, samt vädjar till skiljedom med påföljd att sådan extra ersättning icke sällan blir honom tillerkänd, samt att i varje fall kostnader tillkomma för skiljedomen. Byggnadskostnaden kommer i händelse av entreprenad därför utan tvivel icke att stanna vid kontraktsbeloppet enligt det antagna anbudet.

De båda fiskehamnsbyggnaderna vid Träslöv och Glommen, vilka år 1913 utlämnades på entreprenad, hava föranlett, förutom upprepade framställningar från entreprenörerna till Kungl. Maj:t om beviljande av extra ersättningar, icke mindre än 5 st. skiljedomar mellan de båda entreprenörerna och Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, och vissa extra ersättningar hava genom skiljedomarne tillerkänts entreprenörerna, oaktat Styrelsen måst övertaga fullbordandet av hamnbyggnaderna.

Entreprenörens strävan och intresse går ut på att med största möjliga nettovinst på arbetena utföra dem på för honom förmånligaste sätt, därigenom att han dels håller sig intill gränsen för ett nått och jämnt godkännande av använda materialier och utfört arbete, dels söker begagna varje oförutsedd omständighet som skäl för krav på extra ersättningar. Vid egen arbetsledning bliva arbete och materialier däremot fullgoda och kostnaderna för nödiga detaljändringar under arbetets gång icke större än förhållandena verkligen kräva. Och vid fiskehamnarnes utförande av staten själv har den kontrollantpersonal inbesparats, som vid entreprenad måst tillkomma utöver entreprenörens arbetsledning. Då staten vid entreprenad i verkligheten betalar entreprenörens arbetsledning såväl som den då behövlige kontrollantpersonalen, så innebär den egna arbetsledningen även härutinnan en besparing genom undvikande av denna dubbla personaluppställning.

Följderna av arbetets utlämnande på entreprenad bliva såsom slutresultat större byggnadskostnader och sämre utförda arbeten.

Då staten redan har den vid utförande av fiskehamnsbyggnaderna behövlige arbetsmaterielen och erfarna arbetschefer och förmän, som nu besitta den speciella kännedom och vana vid ledning av detta särskilda slags arbeten, så kan det icke vara lämpligt att anlita entreprenörer för fiskehamnsbyggnaderna, så mycket mindre som det icke finnes någon entreprenör i vårt land, som har större erfarenhet eller vana vid utförande just av fiskehamnsbyggnader på oskyddad, öppen kust än vad arbetscheferna vid fiskehamnsbyggnaderna nu hunnit förvärva.

I anledning av departementschefens till statsrådsprotokollet för jordbruksärenden den 14 januari 1916 gjorda yttrande, huruvida det hittills vid de år 1911 beslutade fiskehamnsbyggnaderna använda entreprenadsystemet borde bibehållas eller staten själv övertaga nämnda arbeten, har riksdagen i skrivelse den 5 april 1916 uttalat, att riksdagen funne ifrågavarande fiskehamnsbyggnader böra, därest det icke på grund av alldeles särskilda omständigheter kunde anses lämpligt att tillgripa entreprenadsystemet, utföras direkt av staten genom Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen. Ett ytterligare skäl för denna anordning vore, på sätt departementschefen även framhållit, att enligt riksdagens förut fattade beslut hamnbyggnaderna skola i mån som de fullbordas till underhåll övertagas av staten. Riksdagens sålunda anmälda beslut har Kungl. Maj:t godkänt den 14 april 1916. Även senare har Kungl. Maj:t genom nådigt brev den 27 juni 1921 föreskrivit, att samtliga hamnar tillhörande fiskehamnsgruppen I ävensom de 16 muddringshamnarne tillhörande fiskehamnsgruppen II skola utföras och underhållas genom Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens försorg, därvid skall iakttagas, att utförande av arbetsföretag på entreprenad må äga rum endast i undantagsfall och om särskilda omständigheter därtill föranleda. — Efter juni 1921 hava förhållandena icke undergått någon förändring av beskaffenhet att hava kunnat upphäva eller förändra de ovan angivna omständigheter, som göra fiskehamnarnes utförande på entreprenad olämpligt och icke att föredraga framför deras hittillsvarande utförande i egen regi allt sedan april 1916. Det egna utförandet av dessa specialarbeten med redan befintligt eget arbetsbefäl och den för ändamålet under den hittillsvarande byggnadsperioden redan anskaffade, nu befintliga arbetsmaterielen lämnar den största trygghet för erhållande av det omsorgsfulla och fullgoda utförande, som det är av största vikt att ernå med hänsyn till det framtida underhållets begränsande till det minsta möjliga, och byggnadskostnaden kan på grund av de omständigheter, om vilka ovan erinrats, icke bliva mindre genom entreprenad.

På grund av vad ovan anförts får jag hemställa,

*dels* att fiskehamnsanläggningarna vid Herrevik, Kapelludden och Byxelkrok tillhörande fiskehamnsgruppen I måtte få utföras enligt bifogade tre förslag Alt I med tidigare fastställda utsträckning och läge för vågbrytarne,

*dels* att den ytterligare muddringen vid Hönö-Klova måtte få utföras oberoende av tiden och ordningen för utförandet av hamnarbetena vid Gårdskär, Fågelsundet och Utvalnäs, tillhörande fiskehamnsgruppen II, med villkor allenast att fiskarena vid Hönö-Klova enligt gjort åtagande själva bekosta strandskoning utmed nya bassängen och bryggor för båtarne att ligga vid, och att till staten kostnadsfritt upplåtes nödigt strandområde innanför nya bassängen mellan de båda strandområdena, som staten redan äger vid hamnen,

*dels* att vid fiskehamnsbyggnadernas utförande skall fortfarande såsom hittills iakttagas, att utförande på entreprenad må äga rum endast i undantagsfall och om särskilda omständigheter därtill föranleda.

Stockholm den 8 februari 1923.

O. Z. EKDAHL.

---